

**Respuesta a la demanda AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**

Medellín, octubre 27 de 2023

Señores

**JUZGADO DIECISEIS (16) ADMINISTRATIVO ORAL DE MEDELLÍN**  
E.S.D.

**Referencia:** Reparación Directa  
**Demandantes:** ADRIANA MARCELA TABORDA y otros  
**Demandados:** CONCESION VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. y otros  
**Radicado:** 05001 33 33 016 **2023 00217 00**

**Asunto:** Respuesta a la Demanda (Reformada) por CONCESION VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

**MÓNICA TORO VÁSQUEZ**, abogada en ejercicio, identificada con el número de cédula 43.748.631 de Medellín y portadora de la Tarjeta Profesional Nro. 91.670 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada de la sociedad **CONCESION VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**, en adelante AUTOPISTA DEL NORDESTE S.A.S., según poder que anexo remitido desde el buzón de notificaciones judiciales por su representante legal, Dr. JUAN DANIEL SANCHEZ RODRIGUEZ y que expresamente manifiesto aceptar, por medio del presente escrito doy respuesta a la demanda (reformada) de la referencia, en los siguientes términos:

**I. A LOS HECHOS**

**Al 3.1. No le consta a CONCESION VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** la conformación familiar del señor Víctor Manuel Taborda, ni con quien o quienes convivía ni las relaciones afectivas que le rodeaban, lo cual deberá probarse. En específico, deberá también probarse la relación existente entre el señor Víctor Manuel Taborda y el señor Enrique Antonio Londoño Cadavid, en relación con quien no opera ninguna presunción.

**Al 3.1.1. No le consta a CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** la conformación familiar del señor Carlos Daniel Hincapié, ni con quien o quienes convivía ni las relaciones afectivas que le rodeaban, todo lo cual deberá probarse. En específico, deberá también probarse las relaciones existentes entre el señor Carlos Daniel Hincapié y el señor Jose Abelardo Jaramillo Espinosa, y con las

señoras Lucía Hortensia Jaramillo Alzate y Lesly Alejandra Arboleda Jaramillo, en relación con quienes no opera ninguna presunción.

**Al 3.2. No le consta a CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** qué actividad u oficio desempeñaban los señores Taborda e Hincapié para la fecha del accidente. Deberá probarse.

**Al 3.3. Se separa para responder:**

**Por un lado**, según la información que ha podido conocer la CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., **es cierto que** el 2 de marzo de 2022, los señores Víctor Manuel Taborda y Carlos Daniel Hincapié se movilizaban por la vía existente que de Remedios conduce a Segovia.

**No obstante, no es cierto que** la motocicleta en que se movilizaban tuviera la placa IRN48F, afirmación que constituye una tergiversación de los hechos tal y como ocurrieron. Con base en las fotografías que se anexan como prueba y que fueron tomadas por personal del proyecto vial a la mañana siguiente del accidente, y antes de que la motocicleta fuera retirada y movilizada desde el sitio donde ocurrió el evento por personas que indicaron ser familiares de los señores Taborda e Hincapié, en las que se evidencia que la motocicleta en que se movilizaban tenía la placa XBP69A.

**Por otro lado, tampoco es cierto que** los señores Taborda e Hincapié portaran cascos y chalecos reflectivos. **Lo cierto es que en** las fotografías que fueron tomadas el día del accidente por el vigilante de la empresa Atempí que estaba en el frente de obra y que se anexan como prueba, no se evidencia la utilización, ni de casco, ni de chaleco reflectivo, por parte el conductor ni del parrillero, situación que constituye no solo un incumplimiento grave de las normas de tránsito por los accidentados, sino además una causa del accidente y del tipo de lesiones sufridas, como se probará.

A lo anterior, se suma que tampoco se encontró evidencia de que la motocicleta tuviera luces delanteras, ni algún sistema de iluminación, situación relevante dado que el accidente ocurrió en las horas de la noche, cuando la visibilidad del conductor o de los demás agentes viales, depende de la iluminación que proyecte el automotor en el que se transite.

**Al 3.4. Se separa para responder:**

**En primer lugar, es cierto que** el día 2 de marzo de 2022 en las horas de la noche, los señores Víctor Manuel Taborda y Carlos Daniel Hincapié se trasladaba en una motocicleta, el primero como conductor, el segundo como parrillero acompañante, por la vía existente en sentido Remedios a Segovia.

**En segundo lugar, lo cierto es que** el sitio donde ocurre el accidente que pasamos a describir, es el kilómetro 3 + 500 metros de la vía Remedios – Segovia.

**En tercer lugar, no es cierta la descripción de las circunstancias de modo y lugar en que ocurrió el accidente** narradas en este hecho de la demanda, lo que evidencia nuevamente una tergiversación de las circunstancias fácticas, que incluso contradice la versión dada por el señor Carlos Daniel Hincapié, tanto al agente de tránsito que levantó el informe del accidente, como al ingreso del Hospital, según consta en la Epicrisis (Historia Clínica), versiones que se transcriben a continuación:

Información registrada dentro del Informe Policial de Accidente de tránsito se resalta la versión del señor Carlos Daniel Hincapié acompañante de la motocicleta:

“...Nosotros íbamos y la vía de nosotros y un carro nos invadió el carril x esquivarlo nos fuimos a un bolado versión de parrillero no se elaboró croquis porq no se iso presencia en el lugar ...” (sic)

(Nota: La información anterior se transcribe exacta del documento original).  
Fuente: Informe Policial de Accidente de Tránsito

Adicionalmente dentro de la información registrada en la epicrisis se resalta la versión aportada en la cual se indica:

#### **EPICRISIS – historia clínica:**

“...QUIEN ES TRAÍDO POR BOMBERO Y AGENTES DE POLICÍA, REFIERE COMPAÑERO QUE EL PACIENTE SE MOVILIZABA EN MOTOCICLETA EN CALIDAD DE CONDUCTOR PACIENTE PRESENTA TRAUMATISMOS EN CABEZA CON HERIDAS EN REGIÓN FRONTOTEMPORAL DERECHA Y PARIETAL IZQUIERDA, EN TÓRAX SUPERIOR Y CODO, CON PERDIDA DEL CONOCIMIENTO.

REFIEREN QUE SE MOVILIZABAN DENTRO DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE REMEDIOS POR EL SECTOR DE MARÍA ALEGRÍA LA MOTO SE QUEDA SIN FRENOS AL EVITAR CHOCAR CON OTROS VEHÍCULOS SE DESVÍAN POR CALLEJÓN CHOCAN CON UNA RETROEXCAVADORA REBOTAN Y CAEN ENCIMA DE UNOS TUBOS DE CEMENTO. ...” Subraya fuera de texto.

(Nota: La información anterior se transcribe exacta del documento original).  
Fuente: Epicrisis de atención de urgencias.)

En lo que respecta a **la dinámica del accidente**, se aporta **prueba pericial con este escrito**, en la cual se analizaron las evidencias existentes y con base en ello se reconstruyó la cinemática del evento, la cual puede resumirse así:

El 2 de marzo de 2022, sobre las 21:57 horas, los señores Víctor Manuel Taborda y Carlos Daniel Hincapié, conducían sobre la calzada izquierda de la vía existente que conduce de Remedios a Segovia, se salen de la misma e ingresan a un frente

de obra, donde se estaba construyendo la vía nueva, atravesando el cierre de aislamiento de obra demarcado con maletines, recorren una extensión de aproximadamente 100 metros, pasando cerca de una retroexcavadora que estaba estacionada en el sitio (frente de obra), hasta llegar a un terreno dentro de zona de obra en donde había un cambio de nivel, para luego colisionar contra una alcantarilla que se estaba instalando en esta zona de obra. Según informó el vigilante que estaba en el frente de obra al momento del accidente, la moto iba sin luces delanteras, y nunca se detuvo a pesar de las advertencias que él les hizo a sus ocupantes cuando pasaron muy cerca del sitio donde estaba parado realizando sus labores de vigilancia.

**No es cierto** entonces que el accidente hubiere ocurrido por haberse precipitado la motocicleta a un talud, aproximadamente a 15 metros de profundidad, **ni tampoco es cierto** que el accidente hubiere ocurrido por ausencia de señalización y malas condiciones de la vía.

**Se probará en este proceso** que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima, culpa compuesta por una sumatoria de acciones y omisiones que contribuyeron a su causación y al daño sufrido.

#### **Al 3.5. Se separa para responder:**

**Por un lado, no es cierto que** las versiones dadas por el acompañante de la moto hubieren informado sobre la presencia de un “vehículo de carga pesada retrocediendo en la vía perteneciente a la Concesión Vial Autopistas del Nordeste S.A.S.”, como erradamente se afirma en la demanda. Para el efecto, nos remitimos a las declaraciones dadas por el señor Hincapié transcritas al dar respuesta al hecho 3.4.

**Por otro lado, no es cierto que** sobre las 22 horas del 2 de marzo de 2022 se encontrara un vehículo de carga pesada retrocediendo en la vía, **ni tampoco es cierto que** dicho vehículo perteneciera a la CONCESION VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. La demanda omite aportar prueba alguna que demuestre tales afirmaciones.

**Lo cierto es que**, para la hora del accidente no se estaban realizando trabajos en la obra y, por ende, no había ningún vehículo de la obra en movimiento, ni personal de trabajo de la obra, y así se probará.

**Lo cierto también es que** la vía existente entre Remedios y Segovia, que era la que transitaba la motocicleta previa a su colisión, no estaba siendo intervenida en obra. **Se probará que** el accidente se produce porque la motocicleta, que no llevaba luces, ingresa a la zona de obra, sobrepasando la señalización de cierre con maletines, situación que, según la misma versión dada por el señor Hincapié, ocurrió porque el conductor de la motocicleta perdió el control de la misma y se quedó sin

frenos al tratar como lo narra de esquivar un vehículo que invadió el carril por el que transitaban..

**Finalmente, no es cierto que** en la zona no existiera señalización alguna que permitiera prever el estado de la vía, situación que queda incluso desvirtuada con el dictamen pericial que aportó la parte demandante, y en el cual se describe la señalización existente en la zona donde ocurrió el accidente. **Lo cierto es que** la vía estaba debidamente señalizada, tanto con señales verticales de inicio de obra, trabajos en la vía, angostamiento a la izquierda, maquinaria en la vía, velocidad máxima de 30 kms/hr, como con maletines que demarcaban la geometría de la vía en el sitio donde ocurre el accidente, separando la vía en funcionamiento de la zona de obras y cerrando el ingreso a la zona de obras. Toda la señalización era retroreflectiva y requería que los vehículos llevaran las luces encendidas, en horario nocturno para poder visualizarla.

En lo que respecta a la iluminación, **es cierto que** la vía existente entre Remedios y Segovia, por la que transitaba el vehículo accidentado, carece de alumbrado público, situación que es por completo ajena a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

No obstante, **lo cierto es que** la señalización instalada en la vía es retroreflectiva y en esa medida, resultaba visible para los vehículos que transitaban en horas nocturnas, y que cumplen con las normas de tránsito, en tanto, cuentan con iluminación encendida.

**En el caso concreto**, se indicó arriba y se reitera, no existe evidencia fotográfica que permita demostrar que la motocicleta accidentada tuviera luces frontales o algún dispositivo de iluminación. Contrario a ello, las fotografías que se tienen sumadas al reporte dado por el guardia de seguridad demuestran que la misma transitaba sin luces, situación que le impedía al conductor ver las señales retroreflectivas instaladas en la vía, y que constituye un hecho relevante causalmente, solo imputable a la víctima y por completo ajeno a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

### **Al 3.6. Se separa para responder:**

**Por un lado, es cierto que** para la fecha en que ocurre el accidente AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., estaba ejecutando obras definidas en el contrato de concesión No. 009 de 2914 suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura, que tiene por objeto la elaboración de los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Norte, del proyecto "Autopistas para la Prosperidad".

En este proceso, se probará que en la zona donde ocurrió el accidente, las obras no se estaban ejecutando dentro de la vía existente entre Remedios y Segovia, que era por la que transitaba la motocicleta, sino a los costados de la misma, por la construcción de una vía completamente nueva en la que dentro del horario en que ocurrió el accidente, la ejecución de las obras en el frente se encontraban suspendidas.

**Por otro lado, no es cierto que** la motocicleta se hubiera precipitado al talud de la vía en construcción, tal y como hemos explicado al dar respuesta al hecho 3.4., al que nos remitimos. El accidente ocurrió por una sumatoria de causas todas ajenas a AUTOPISTAS DEL NORDESTE e imputables a culpa exclusiva de la víctima, como se probará.

**Finalmente, no le consta a** AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. si el señor Víctor Manuel quedó inconsciente, ni tampoco le consta si el señor Carlos Daniel Hincapié llamó al señor Juan Carlos, primo de Víctor Manuel, para darle voz de auxilio. Deberá probarse. No obstante, se resalta que se tiene evidencia fotográfica que permite constatar que ni el conductor, ni el acompañante de la motocicleta portaban cascos de protección, ni chalecos reflectivos, situación que en parte puede explicar la gravedad de las lesiones corporales sufridas.

**Al 3.7. Es cierto que** en la zona de obras que invadió la motocicleta había un vigilante de la empresa Atempi, que cumplía las labores de vigilancia nocturna de la maquinaria y en general, del sitio de obras. El vigilante presenció el accidente, sintió el ruido de la motocicleta y según reportó, tuvo que prender la linterna de su dotación para poder verla porque la misma no llevaba luces, les gritó a sus ocupantes que se detuvieran pues estaban en zona de obra e informó que, pese a las advertencias, ellos no pararon y siguieron derecho hasta caer y chocar con una alcantarilla. Así mismo, informó que acudió a prestar socorro a los accidentados, reportando el hecho y solicitando apoyo de las autoridades correspondientes.

**Lo cierto también es que** al sitio acudió primero personal de la policía y minutos más tarde de los bomberos del municipio, quienes atienden a los lesionados y los trasladan en camilla al Hospital San Vicente de Paul, sede de Remedios.

En lo que respecta a las transcripciones que se hacen en este hecho de la demanda de apartes de la historia clínica de los pacientes en el hospital San Vicente de Paul de Remedios, nos remitimos a la historia clínica.

**Al 3.8. No le consta a** AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. si el señor Víctor Manuel Taborda fue remitido a otro centro hospitalario, ni las razones para ello.

**No le consta a** AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. los tratamientos ni la evolución médica del señor Víctor Manuel Taborda. Deberá probarse. En todo caso se trata de hechos ajenos e imputables a la concesionaria.

**Al 3.8.1. No le consta** a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. las lesiones sufridas por el señor Carlos Daniel Hincapié, ni tampoco si tiene una pérdida de capacidad laboral u otros daños, deberá probarse. En todo caso, se trata de hechos ajenos e inimputables a la concesionaria.

**Al 3.9.** Según informó el vigilante de seguridad presente en el sitio del accidente, **es cierto que** personal de la policía hizo presencia en el sitio, así como personal de cuerpo de bomberos. No le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. el nombre de los uniformados que hicieron presencia. **Es cierto que** personal del cuerpo de Bomberos prestó auxilio a los accidentados, trasladándolos al hospital.

**Al 3.10. No es un hecho,** sino una apreciación de la parte demandante, **frente a la cual nos oponemos.**

AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a que se considere y afirme que el accidente ocurrió por una falla o falta en el servicio que le pueda ser imputable. En este proceso se probará que el accidente ocurre por hechos constitutivos de causa extraña que exime de responsabilidad a la concesionaria.

Adicionalmente, tal y como ya hemos explicado, se indica que:

- **No es cierto que** el lugar donde ocurrieron los hechos fuera de alta peligrosidad, ni mucho menos de inestabilidad del terreno.
- **No es cierto que** no se hubieran tomado todas las medidas preventivas de señalización, mantenimiento y seguridad para evitar el accidente.
- **No es cierto que** se estuvieran adelantando labores de mejoramiento vial, como erradamente se indica en la demanda, ni tampoco que no hubiera señalización. **Lo cierto es** que la vía existente entre remedios y Segovia estaba en servicio y habilitada para el paso, sin intervenciones de obra. **Lo cierto también es que** las obras de construcción de una vía nueva se estaban llevando a cabo por fuera del corredor vial en funcionamiento y contaban con la debida señalización.
- En relación con la iluminación, **lo cierto es que** la señalización era retroreflectiva y para poder ser vista en horas nocturnas, se requería que el vehículo tuviera luces y que éstas estuvieran encendidas, pues de esa manera es que opera la retroreflectividad. En el presente caso hemos explicado ya que según puede validarse en las fotografías del vehículo accidentado y con base en la versión recibida del guarda de seguridad, no hay prueba de que la motocicleta tuviera luces delanteras, lo que le habría impedido al conductor visualizar no solo la vía, sino además la señalización instalada y los demás agentes viales que se encontraran circulando por la vía.
- **No es cierto que** el accidente hubiere ocurrido por hechos imputables a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. Contrario a ello, se probará que el

accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima constitutiva de causa extraña.

- **No es cierto que** en la vía se estuvieran ejecutando obras en la noche en que ocurrió el accidente, ni que hubiera un vehículo de la obra en la vía existente y habilitada. Como lo hemos indicado ya, se probará que a la hora en que ocurre el accidente no se estaban ejecutando trabajos en el frente de obra, ni transitaban vehículos del Proyecto Vial, ni personal distinto al guarda de seguridad que estaba vigilando la maquinaria que se encontraba estacionada dentro del frente de obra, por fuera de la vía existente.

Nos remitimos a las respuestas dadas a los hechos anteriores sobre los temas tratados en el hecho 3.10. de la demanda.

**Al 3.10.1. No es cierto que** la obra no contaba con señalización y seguridad de acuerdo con el manual de señalización vial. Se probará que la zona estaba debidamente señalizada, con señales verticales ubicadas antes del sitio donde ocurre el accidente, que son preventivas e informativas de la existencia de una obra, del sitio de inicio de los trabajos, del angostamiento sobre la calzada izquierda y de la velocidad máxima con la que los vehículos podían transitar. A ello se suma la presencia de maletines en toda la geometría del sitio donde la moto invade la zona de obra, y especialmente, maletines cerrando el ingreso a esta zona.

Se reitera que la señalización requiere en todos los casos, que los vehículos que transiten en la noche tengan luces y que estén encendidas a efectos de poder visualizarla, situación que en el presente caso no pudo establecerse por ausencia de dispositivo luminoso en la motocicleta, lo cual es constitutivo de culpa grave en cabeza del conductor del automotor y causa eficiente del accidente.

**Al 3.10.2. No es cierto que** la obra no contaba con canalizaciones. Las fotografías tomadas días antes del accidente y al día siguiente temprano en la mañana permiten evidenciar la presencia de una línea continua de maletines a ambos costados de la vía, demarcando su geometría y cerrando el paso al ingreso de obra.

**Se probará además que** la motocicleta transitaba en contravía, por el carril izquierdo. Las fotografías de la zona que se anexan como prueba y que fueron revisadas por los peritos en el dictamen elaborado por CESVI permiten visualizar que, si la moto hubiera transitado por su carril, esto es, por el carril derecho, no habría existido ninguna posibilidad de que hubiera llegado a invadir el frente de obra.

**Al 3.10.3. No es cierto que** el área donde ocurre el accidente no contaba con una zona de seguridad, ni mucho menos es cierto que esto pueda considerarse como causa del lamentable hecho.

El carril derecho de la vía que va de Remedios a Segovia y que debía ser transitado por la motocicleta, no tenía ninguna interrupción ni desvío alguno. Se probará en

este proceso que, por razones ajenas a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., la motocicleta invadió el carril de la izquierda, en contravía, e ingresó a la zona de obra, durante la cual recorrió más de 100 metros de longitud, sin detenerse, habiendo podido hacerlo.

Se probará también que las supuestas deficiencias en señalización que plantean los hechos de la demanda no solo no son ciertas, sino que además no constituyen la causa del accidente.

**Al 3.10.4. No es cierto que** el accidente hubiere ocurrido por no “existir una zona de transición debidamente canalizada” ni por supuestos incumplimientos del manual de señalización, como erradamente se afirma en la demanda. En este proceso se probará que el accidente ocurre por hechos ajenos a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. y que constituyen causa extraña eximente de responsabilidad, los cuales pueden resumirse así:

- Se probará que no hay evidencia de que la motocicleta tenía luces delanteras o algún dispositivo luminoso, que le permitiera al conductor ver la vía y la señalización, ni tampoco que permitiera a otros conductores ver la motocicleta.
- Se probará que la motocicleta no transitaba por su carril, el carril derecho.
- Se probará que la motocicleta invadió el carril de la izquierda, en contravía, e ingresó al frente de obras, cuyo cierre estaba señalado por la presencia de maletines.
- Se probará que, el accidente era evitable si la motocicleta viajaba a una velocidad inferior a 80 kms por hora, lo cual no ocurrió, de donde se puede deducir que la misma era conducida con exceso de velocidad y/o tuvo problemas mecánicos en sus frenos, lo que le impidió el control y la detención al conductor (situación que además fue narrada por el parrillero en la declaración dada al ingreso del hospital: “Epicrisis ... la moto se queda sin frenos ...”)
- Se probará que los tripulantes de la motocicleta conducían sin casco y sin chaleco reflectivo.

**Al 3.11. No es cierto que** el sitio donde ocurrió el accidente pueda considerarse como una zona de alto riesgo de accidentalidad. Se probará que el accidente objeto de este proceso fue el único accidente ocurrido en este sitio durante la ejecución de obras. **No es cierto tampoco que** se tratase de un hecho previsible, ni evitable, en la medida en que ocurrió por hechos que son únicamente imputables a la víctima, y que salen de la esfera de control razonable de la concesionaria. En efecto, con ocasión de este accidente, se presentó ante el municipio de Remedios una petición para que se implementaran campañas de seguridad vial en la población, educándola para que cumplieran las normas de tránsito y así se pudieran evitar lamentables accidentes como el que nos ocupa.

**Al 3.12. No le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**, deberá probarse. En todo caso se reitera que el accidente ocurre por causa extraña eximente de responsabilidad frente a la concesionaria.

**Al 3.13. No le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** la investigación adelantada por la fiscalía con ocasión del fallecimiento del señor Víctor Manual Taborda. Deberá probarse.

**Al 3.14. No es un hecho. No obstante, se aclara que** la ilustración presentada corresponde al corredor Remedios - Zaragoza de la Unidad de Funcional 1, del proyecto conexión Norte, la cual no hace referencia al corredor vial existente que comunica a los municipios de Remedios – Segovia, vía por donde transitaba la motocicleta.

**AL 3.15. No es cierto que** el accidente se hubiere producido por deficiencias en la señalización y seguridad de la vía, ni porque el sitio estuviere en mal estado de mantenimiento ni por ningún hecho u omisión que pudiere ser imputada a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. Se reitera lo planteado al dar respuesta a hechos anteriores. En lo que se refiere al INVIAS y al Departamento de Antioquia, no le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

**Al 3.16. No es cierto que** el sitio se considere técnicamente como de alta inestabilidad, y mucho menos es cierto que tal afirmación pueda considerarse una causa del accidente. En lo que respecta a los planteamientos realizados frente al INVIAS, no le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

**Al 3.16.1. No le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** por tratarse de un hecho dirigido al Departamento de Antioquia.

**Al 3.16.2. No es un hecho,** es la transcripción de una norma constitucional.

**Al 3.16.3. No le consta a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.** por tratarse de un hecho dirigido a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI. No obstante, **se reitera que no es cierto que**, en el caso particular, no se hubiere cumplido con las obligaciones definidas en el contrato de concesión, ni tampoco es cierto que el accidente hubiere ocurrido como consecuencia de ello.

**Al 3.17. No es un hecho,** sino una apreciación de la parte demandante frente a la cual nos oponemos, dado que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima, como se probará.

**Al 3.18. No es cierto que** AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. esté obligada legalmente a indemnizar los perjuicios derivados del lamentable accidente, en la medida en que no es responsable por el mismo, tal y como hemos explicado y se probará.

**Al 3.19. No es un hecho**, sin embargo, es una afirmación frente a la que nos oponemos. **No es cierto que** exista una relación de causalidad que permita establecer responsabilidad alguna en cabeza de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. Se ha indicado y se probará, que el accidente ocurre por una sumatoria de hechos causalmente imputables a la víctima y en esa medida, constitutivos de causa extraña eximente de responsabilidad.

## II. A LAS PRETENSIONES

Por considerarlas injustificadas por ausencia de responsabilidad de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. y falta de soporte fáctico y probatorio, NOS OPONEMOS A TODAS Y CADA UNA DE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

En particular:

A la PRETENSION 4.1.: No se pretende la declaratoria de responsabilidad y en la medida en que dicha declaración es requisito previo para cualquier condena, no hay una petición que sustente las peticiones condenatorias. Adicionalmente, nos oponemos en la medida en que AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. no es responsable por el lamentable accidente, el cual ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

A la PRETENSIÓN 4.2. – perjuicios morales: AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a ser condenada a indemnizar los perjuicios morales subjetivos a favor de los demandantes por ausencia de responsabilidad. Adicionalmente, en relación con la tasación que se hace del perjuicio, se opone a los valores pretendidos en la medida en que desconocen el criterio de unificación definido en la jurisprudencia para este tipo de daños, así como los montos aceptados; y en relación con la legitimación en la causa para pedir, deberá probarse no solo el vínculo de parentesco sino además el vínculo afectivo y grado de afectación para aquellas personas que no gozan de la presunción jurisprudencial por no tener un vínculo de consanguinidad con la víctima.

A la PRETENSION 4.3. – daño a la vida en relación y/o daño a la salud: AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a ser condenada a indemnizar los perjuicios por daño a la salud a favor de los demandantes por ausencia de responsabilidad. Así mismo, en relación con la tasación que se hace del perjuicio, se opone a los valores pretendidos en la medida en que desconocen el criterio de unificación definido en la jurisprudencia para este tipo de daños, así como los montos aceptados; y en relación con la legitimación en la causa para pedir, deberá probarse no solo el vínculo de parentesco sino además el vínculo afectivo y grado

de afectación para aquellas personas que no gozan de la presunción jurisprudencial por no tener un vínculo de consanguinidad con la víctima.

A la PRETENSIÓN 4.4. – 4.5. lucro cesante: AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a ser condenada a indemnizar los perjuicios materiales por lucro cesante a favor de los demandantes por ausencia de responsabilidad. Así mismo, en relación con la tasación que se hace de los perjuicios, la demanda omite informar y demostrar los parámetros en los que se basa para realizar la liquidación, no se aporta ninguna de las pruebas que como mínimo exige la jurisprudencia para demostrar la existencia y cuantía de estos perjuicios. Tampoco se aporta prueba alguna que demuestre la legitimación en la causa de los demandantes frente a quienes se pretende su indemnización. La liquidación de estos perjuicios claramente desconoce los parámetros judiciales y legales.

A la PRETENSION 4.6. AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a ser condenada por ausencia de responsabilidad.

### III. EXCEPCIONES DE MÉRITO

**Se plantea como defensa las excepciones de mérito que se enlistan y desarrollan a continuación:**

1. CAUSA EXTRAÑA – CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA
2. CAUSA EXTRAÑA – EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE
3. CAUSA EXTRAÑA – CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO
4. LA ZONA ESTABA DEBIDAMENTE SEÑALIZADA
5. INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL ACCIDENTE Y LA SUPUESTA FALTA DE SEÑALIZACIÓN
6. OPOSICIÓN FRENTE A LOS PERJUICIOS
7. GENERICA.

#### **1. CAUSA EXTRAÑA – CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA**

El nexo causal, como elemento esencial de la responsabilidad, es el vínculo que permite imputar la conducta (acción u omisión) al daño. Nuestra jurisprudencia y doctrina coinciden en afirmar que, para poder declarar responsable a un sujeto, es indispensable establecer con certeza si su conducta está ligada al daño en una relación causa – efecto. Si no es posible tener certeza sobre esta relación, no puede prosperar el juicio de responsabilidad.

Así mismo, la jurisprudencia y la doctrina han sido unánimes en aceptar que la carga de probar esa relación causa – efecto pesa sobre el actor, no importa cuál sea el

régimen de responsabilidad de que se trate, carga probatoria que en ningún caso se libera por una presunción<sup>1</sup>.

Con base en lo anterior y aun siendo claro que es a la parte actora a quien le pesa la carga de demostrar el nexo causal, también tiene la parte demandada la posibilidad dentro del ejercicio de su derecho de defensa, de demostrar que no hay prueba del nexo causal afirmado en la demanda y que sustenta la pretensión de responsabilidad.

La demanda plantea que el accidente sucedió “por ausencia de señalización y malas condiciones de la vía”.

La demanda narra la dinámica del accidente basada en hechos que no son ciertos: afirma que la motocicleta cae por el talud, lo cual no ocurrió, y afirma también que cae por haberse encontrado con un carro pesado de la obra que estaba reservando sin la debida precaución, lo cual tampoco es cierto.

Contrario a lo afirmado en la demanda, que carece de soporte probatorio, se tiene evidencia que le permitió a peritos expertos de la empresa CESVI hacer una reconstrucción de la dinámica y cinemática del accidente, prueba técnica que se aporta con este escrito y que demuestra que **el accidente ocurrió por una sumatoria de culpas de la víctima**, que llevaron a su producción.

**Veamos esto en detalle:**

**En primer lugar, la motocicleta no tenía luces frontales, iba sin iluminación a pesar de que eran las diez de la noche.**

En efecto, las fotografías tomadas después del accidente, así como el reporte dado por el vigilante que lo presencié, son evidencia que demuestra que la motocicleta iba siendo conducida sin ninguna luz frontal, que le hubiera permitido al conductor ver el camino y ver la señalización retroreflectiva que estaba ubicada previo al sitio del accidente y durante todo el trayecto de la vía.

El artículo 96 y 86 del código nacional de tránsito indica al respecto lo siguiente:

“Artículo 86. De las luces exteriores. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de

---

<sup>1</sup> HENAO, Juan Carlos, El daño, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1998.  
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sentencia de 26 de septiembre de 2002, M.P. Jorge Santos Ballesteros  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia del 19 de agosto de 2009, expediente 17957  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia agosto 11 de 2010, C.P. Mauricio Fajardo Gómez  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia de marzo 24 de 2011, C.P. Mauricio Fajardo Gómez  
CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008

excepción. Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.”

“**ARTÍCULO 96.** Modificado por el art. 9, Ley 2251 de 2022. <El nuevo texto es el siguiente> **Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

...

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas”.

En el dictamen pericial de CESVI se indicó lo siguiente:

#### “CONCLUSIONES

...

8. Con base en las imágenes de posición final y que ubica la zona de rastros producto del siniestro se establece que:

...

c) Dentro de las imágenes de posición final no se denotan fragmentos de la luz delantera de la motocicleta, por lo tanto, no se puede establecer de manera técnica que el vehículo contaba con este elemento durante su tránsito previo a la salida a la zona de obras.” (página 71 del dictamen).

Esta misma situación fue corroborada por el guarda de seguridad que presencié el accidente, quien informó que la motocicleta no llevaba luces y que él se percató de su presencia por el ruido, lo que lo obligó a encender su propia linterna para poder verla e incluso evitar ser atropellado por ella.

De esta manera, la ausencia de luz delantera en la motocicleta constituye además de otra falta grave a las normas de tránsito, una situación causalmente relevante, que le impidió al conductor ver el camino recorrido, ser visto por otros vehículos y peor aún, ver la señalización y demarcación existente en el sitio.

En segundo lugar, la declaración inicial dada por el acompañante, señor Carlos Daniel Hincapié sobre el accidente, indica que la moto se quedó sin frenos y por esta razón perdieron el control: “la moto se queda sin frenos al evitar chocar con otros vehículos, se desvían por el callejón ...” (ver epicrisis – historia clínica).

Respecto del funcionamiento de sistema de frenos, el artículo 28 del código nacional de tránsito indica al respecto lo siguiente:

**“ARTÍCULO 28. Modificado por el art. 8, Ley 1383 de 2010. <El nuevo texto es el siguiente> Condiciones tecno mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.** Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.”.

Esta fue la versión inicial dada por el acompañante y hoy demandante, y en lo relativo a la pérdida de control por problemas en los frenos parece ser consistente con el devenir y la cinemática del accidente así como con las evidencias que dejó, pues tal y como se explicará más adelante al plantear la evitabilidad del siniestro, uno de los temas analizados por los expertos fue la ausencia de huellas de frenado, lo cual es indicativo de la falla mecánica de la motocicleta, situación que es imputable a la víctima.

En el dictamen pericial se plantea como hipótesis posible, que explicaría el por qué la motocicleta no se detuvo antes del impacto, aun teniendo espacio suficiente para hacerlo, el hecho de no tener frenos, así:

“El vehículo presentó alguna falla mecánica en el sistema de frenos que pudiera limitar la maniobra de frenado posterior al ingreso a la zona de obra” (dictamen pericial CESVI página 65)

Esta situación es causalmente relevante en la medida en que puede ser esta falla mecánica la que da lugar a la pérdida de control, que lleva el vehículo a invadir la zona de obras y finalmente es también la causa por la que el conductor no logra detener el vehículo a pesar de tener espacio suficiente para ello, lo cual habría evitado el accidente tal y como sucedió.

**En tercer lugar, la reconstrucción de la dinámica del accidente permitió demostrar que cuando la motocicleta invade la zona de obras, transitaba en contravía por el carril izquierdo de la calzada.**

El mismo artículo 94 del Código Nacional de Tránsito les impone a los conductores de motocicleta lo siguiente:

“Art. 94. “Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.

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. ...”

**“ARTÍCULO 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.”

- **“ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS.** Los vehículos; deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce”.

El dictamen pericial elaborado por CESVI llegó a la siguiente conclusión:

**“CONCLUSIONES**

...

1. A partir de la evidencia aportada, la forma de tránsito descrita en la versión y la zona de salida de la vía se establece que la motocicleta circulaba sobre el costado izquierdo de la calzada de circulación en sentido Remedios – Segovia”. (ver página 70 dictamen pericial CESVI)

Esta conclusión resulta relevante causalmente considerando que, si la motocicleta hubiera permanecido en su carril derecho, como le exige la norma de tránsito, no habría existido manera alguna de que hubiera ingresado a la zona de obra donde ocurrió el accidente. El ingreso a la zona de obra y posterior choque con la alcantarilla solo se presentó por haber transitado la motocicleta en contravía, sobre el carril izquierdo.

**En cuarto lugar, en este proceso se probará que los señores Victor Manuel Taborda y Carlos Daniel Hincapié no llevaban casco ni chaleco reflectivo.**

El Código Nacional de Tránsito en su artículo 2, define, el elemento de protección “CASCO” y en su artículo 94 y 96 obliga a los usuarios de motocicletas, conductor y acompañante, a portar en todo momento casco y chaleco reflectivo, como elementos de protección esenciales. Textualmente el artículo establece:

**“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES.** Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya."

Art. 94. "Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.

...

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 y acompañantes cuando hubiere deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización de casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo".

**"ARTÍCULO 96. Modificado por el art. 9, Ley 2251 de 2022. <El nuevo texto es el siguiente> Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

...

"2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor."

...

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza."

Las fotografías tomadas el día del accidente permiten evidenciar que ninguno de los dos ocupantes de la motocicleta portaba casco ni chaleco o chaqueta reflectiva.

Ello fue incluso planteado en el dictamen pericial que se anexa, en estos términos:

"Adicionalmente validando las imágenes de posición final del vehículo y la zona de rastros registrada, se resalta que:

- No se evidencian fragmentos o rastros de alguno de los cascos de los ocupantes de la motocicleta.
- Se evidencia en las imágenes de posición final que los ocupantes de la motocicleta no transitaban con chaleco o algún elemento reflectivo, considerando la franja horaria del siniestro (nocturna)."  
(dictamen pericial CESVI página 67)

Así mismo se reiteró en la conclusión 7. del dictamen pericial elaborado por CESVI.

Este hecho, además de constituir una violación clara y grave de las normas de tránsito, tiene relevancia causal en el accidente y en el daño sufrido por los ocupantes de la motocicleta, en la medida en que, por un lado, al no portar chalecos reflectivos, no eran fácilmente detectables para otros usuarios de la vía, y por otro lado, no estuvieron protegidos al momento del choque, máxime considerando que según consta en la historia clínica que fue aportada con la demanda, las heridas de gravedad sufridas por el señor Víctor Manuel Taborda fueron en su cabeza, las cuales seguramente habría sido menores de haber portado el casco protector.

**En quinto lugar, se probará también que la motocicleta era conducida con exceso de velocidad.**

En efecto, existía en la zona de la vía de Remedios a Segovia por donde la motocicleta transitaba antes del accidente límite de velocidad de 30 kilómetros por hora, cuya señal vertical estaba ubicada sobre el costado derecho, metros antes del sitio donde la motocicleta se sale de la vía e invade zona de obra, al respecto el Código Nacional de Tránsito manifiesta en sus artículos 68 y 74:

**“ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES.** Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha...”.

...

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

...

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen...”

El análisis de evitabilidad del accidente realizado por los expertos de CESVI permitió llegar a la conclusión que la motocicleta transitaba a una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora, pues de haber transitado a una velocidad igual o menor a 80 km/hora, el accidente habría podido evitarse teniendo en cuenta la distancia recorrida desde que la moto se sale de la vía, ingresa a la zona de obra e impacta con la alcantarilla.

El exceso de velocidad explicar muchos aspectos de la cinemática del accidente, tales como la pérdida de control del vehículo, la colisión, el impacto y gravedad del choque dada la energía que lleva el vehículo, la imposibilidad del conductor de evitar la colisión, entre otros. En esa medida, resulta una culpa de la víctima causalmente relevante de la producción del daño.

Así las cosas, se tiene en el presente caso una sumatoria de culpas exclusivas de la víctima, que fueron la causa eficiente del accidente y del consecuente daño, y en esa medida, constituyen causa extraña que rompe el nexo causal cuya imputación se pretende en relación con AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., exonerándola de toda responsabilidad.

**En sexto y último lugar**, el conductor de la motocicleta no tenía licencia de conducción, que lo acreditara como persona con validez y conocimiento, para ejercer la actividad de conducción, este caso de motocicleta.

No solo no se evidencia dentro de la documentación aportada con la demanda que el conductor de la motocicleta tuviera licencia de conducción, que lo autorizará a transitar en el medio de transporte - motocicleta, sino que además se aportó como prueba anexa con la respuesta a la demanda dada por la Agencia Nacional de Infraestructura, prueba de que fue multado por la autoridad de tránsito por no tener licencia de conducción, multa que fue registrada en el sistema nacional de tránsito al día siguiente del accidente objeto de este proceso. Esta situación evidencia un incumplimiento adicional de las normas de tránsito, las cuales al respecto indican en sus artículos 2, 17, 18 y 19:

**“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES.** Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

...

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.”.

**“ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.** La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción”.

**“ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR.** La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.”

**“ARTÍCULO 19. REQUISITOS.** Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

- a) Saber leer y escribir.
- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.
- c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.  
En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.  
En todo caso, las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.
- d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.
- e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.

...

**PARÁGRAFO.** Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.”.

Teniendo en cuenta lo anterior, el conductor de la motocicleta no se encontraba habilitado para realizar la actividad de conducción, de lo cual se deduce que carecía de la acreditación de las aptitudes físicas y mentales para realizar dicha actividad, sin dejar de un lado que la no asistencia a las instituciones autorizadas para impartir las clases de conducción con el fin de obtener la licencia de conducción, imposibilita el correcto conocimiento del significado de la señalización vial, además del debido ejercicio de cómo se debe realizar la actividad de conducción y no menos importante, el conocimiento y debido cumplimiento de las normas de tránsito, las cuales son de carácter obligatorio.

En tanto el señor Taborda no se encontraba habilitado para ejercer la actividad de conducción y mucho menos autorizado para transitar por las vías nacionales, tampoco lo estaba para transitar por la vía que comunica los municipios de Remedios -Zaragoza, vía por la que transitaba el día en que ocurrió los hechos; pues no contaba con el documento público Licencia de Conducción que acreditara su la capacidad física y mental así como el conocimiento necesarios para conducir e identificar de manera correcta el significado de la señalización que advertía: obra en la vía, estrechamiento a la izquierda, velocidad máxima permitida, entre otros; situación que permite concluir la falta de pericia con la que se realizó la actividad de conducción por parte del señor Taborda y el incumplimiento flagrante de las normas de tránsito.

## 2. CAUSA EXTRAÑA – EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE

Adicional a lo anteriormente expuesto, de donde puede concluirse sin duda alguna que existió culpa exclusiva de la víctima constitutiva de causa extraña eximente de responsabilidad, se demuestra con el dictamen técnico de CESVI que el accidente era evitable y que no se evitó por hechos imputables a la víctima.

Veamos en detalle que indica la prueba pericial al respecto:

“A partir de lo anterior, considerando la distancia aproximada de circulación de la motocicleta desde el ingreso a la zona de obra, se establece que el accidente es físicamente evitable por parte del conductor de la motocicleta de ejecutarse una maniobra de frenado posterior al ingreso a la zona de obras.

A partir de lo anterior se indican las siguientes probabilidades:

- El conductor de la motocicleta circulaba a una velocidad superior a 80 km/h; hecho que le impidió realizar alguna maniobra de detención posterior al ingreso a la zona de obra.
- El vehículo presentó alguna falla mecánica en el sistema de frenos que pudiera limitar la maniobra de frenado posterior al ingreso a la zona de obra.
- El conductor no se encontraba atento a las condiciones de la vía posterior al ingreso de obra.” (páginas 64 y 65 dictamen pericial CESVI)

El dictamen llega a estas conclusiones a partir de un análisis físico y matemático, bajo la estimación de tres velocidades posibles: 30 km/h, 60 km/h y 80 km/h y la distancia que le habría tomado a la motocicleta detenerse en cada una de estas hipótesis. Los tres cálculos arrojaron como conclusión que el conductor de la motocicleta se habría podido detener antes de llegar al sitio de excavación de la alcantarilla, aún si hubiera conducido a una velocidad de 80 km/h, muy por encima de la permitida.

De ahí que resulta física y matemáticamente posible afirmar que el accidente, aun considerando la violación de las normas de tránsito por el motociclista, era evitable, situación que escapa por completo al control de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. y que constituye una causa extraña adicional a la ya analizada.

### **3. CAUSA EXTRAÑA – CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO**

Considerando que la presente demanda se instaura tanto por personas que informan ser parte del grupo familiar del señor Víctor Manuel Taborda, conductor de la motocicleta, como por el señor Carlos Daniel Hincapié y personas que afirman ser parte de su grupo familiar, la culpa exclusiva de la víctima planteada en las excepciones 1 y 2 de este escrito, constituye frente al señor Carlos Daniel Hincapié y demás familiares y personas que afirman integrar su núcleo familiar una culpa exclusiva de un tercero, constitutiva de causa extraña eximente de responsabilidad frente a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

### **4. LA ZONA ESTABA DEBIDAMENTE SEÑALIZADA**

Plantea la demanda que el accidente ocurre por una falla en el servicio atribuible a las demandadas, por deficiencias en la señalización y falta de mantenimiento de la vía e iluminación.

Para sustentarlo aporta un dictamen pericial. Una revisión de dicha prueba permite concluir que, contrario a lo que se afirma en la demandante, que está prueba demuestra una señalación adecuada y suficiente para prevenir e informar al usuario de la vía, que es justamente el objeto de la misma.

En efecto, en el mismo dictamen que se allega con la demanda, se enlista la señalización presente en la zona, previa y concomitante con el sitio de obra donde ocurre el accidente, señalización que se describe a continuación:

- SR-30: señal reglamentaria de velocidad máxima permitida a 30 km/h, ubicada a una distancia de 184 metros aproximadamente antes de la barrera plástica de cierre del acceso a la obra.
- SPO-02: señal preventiva de obra “maquinaria en la vía”.
- SPO-01: señal preventiva de obra “trabajo en la vía”.
- SIO-03: señal informativa de entrada y salida de vehículos pesados a 100 metros, ubicada a una distancia de 90.79 metros de la barrera plástica de cierre del acceso a la obra.
- SPO-06: señal temporal preventiva de obra “angostamiento a la izquierda”, que advierte un estrechamiento al costado izquierdo de la calzada.
- SPO-03: señal preventiva de obra “auxiliar de tránsito”.
- SIO-03: señal informativa de obra “Inicio de obra”.

- Maletines color naranja con líneas retroreflectivas, ubicados a ambos costados de la vía existente, demarcando su geometría, así como maletín naranja con líneas retroreflectivas indicando el cierre de la vía de ingreso a obra.

(Ver dictamen pericial CIFFT anexo de la demanda).

Esta misma información puede evidenciarse en las fotografías que se tienen de la zona tomadas tanto antes como después del accidente, en fechas cercanas al mismo, e incluso al día siguiente en la mañana.

Sumado a la anterior, también se puede constatar en el dictamen pericial elaborado por CESVI lo siguiente:

#### “HALLAZGOS DE SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA DEL SINIESTRO

...

Con base en la información obtenida en reporte de señalización se establece que:

- Sobre la zona del accidente se denota una señal de obra, de tipo preventivo que alerta a los conductores involucrados sobre el angostamiento del carril izquierdo de circulación en sentido (Remedios – Segovia).
- Se denota adicionalmente la presencia de la señal informativa de inicio de obra que advierte a los usuarios viales que, sobre la zona se presentan obras debido a la construcción de la nueva calzada de circulación.
- Todas estas señales van acompañadas de una señal reglamentaria SR-30 (velocidad máxima 30 km/h) que indica el límite de velocidad para el tránsito en la zona.
- Así mismo se denota la presencia de maletines plásticos que indican la geometría de la vía.

“A partir de lo anterior se establece que la vía por la cual transitaba con anterioridad la motocicleta presentaba señalización que indicaba el angostamiento a la izquierda, el inicio de obra, velocidad máxima de circulación para la zona SER-30 (Velocidad máxima 30 km/h), la barrera plástica tipo maletín indicaba el cierre sobre la zona de obras ubicada en el carril izquierdo; así mismo se evidencia en el registro fotográfico la presencia de las barreras plásticas que delimitaban la calzada de circulación en la zona de excavaciones”

(Dictamen pericial CESVI páginas 34 a 36)

Es claro que, a la luz de la normatividad que regula esta materia, la zona previa y concomitante con el sitio del accidente tenía la señalización reglamentaria, preventiva e informativa, y permitía a los usuarios de la vía conocer la demarcación

de la vía habilitada, el cierre del ingreso a la zona de obras, así como el sitio de inicio de las obras y la velocidad máxima permitida.

En lo que respecta a la iluminación de la vía existente Remedios – Segovia, si bien es cierto que la misma no tiene alumbrado público, ello no representa ni una omisión ni un incumplimiento de la concesionaria, en la medida en que AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. no adquirió la obligación de iluminar dicho corredor vial. La demanda se queja de la falta de iluminación, sin demostrar la existencia de una obligación contractual en cabeza de la concesionaria para ello.

Dado que la vía existente y habilitada para el paso de vehículos, que además se aclara no estaba siendo intervenida pues las obras de construcción se estaban ejecutando por fuera de ésta, no tenía iluminación, las señales informativas y preventivas instaladas cumplían las normas de retroreflectividad, que permiten a los usuarios observarlas en la noche a través de las luces frontales de sus propios vehículos, tal y como así lo dispone el Manual de Señalización Inviás 2.015.

Es evidente entonces que la señalización era clara, suficiente, completa, adecuada y reglamentaria. Además de lo dicho, se reitera que todas las señales eran reflectivas, lo que permitía que fueran vistas por los usuarios durante la noche a través de las luces de sus vehículos.

Las pruebas que se anexan son suficientes, conducentes y coherentes para demostrar que los deberes de señalización adquiridos por la concesionaria fueron cumplidos cabalmente y no existe falla en el servicio que pueda ser imputada como fuente de responsabilidad contra AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

Aunado a lo anterior, en la excepción siguiente se analiza y establece que, aún bajo el supuesto de la demanda de una deficiencia en la señalización, dicha situación no fue la causa del accidente, y en esa medida, no existe el elemento nexo causal esencial para una declaratoria de responsabilidad.

## **5. INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL ACCIDENTE Y LA SUPUESTA FALTA DE SEÑALIZACIÓN**

La demanda sustenta la falla en el servicio en una supuesta falta o deficiencia en la señalización. No obstante, la demanda omite demostrar que dicho supuesto fue la causa del accidente, carga probatoria que recae exclusivamente sobre la parte actora.

Contrario a ello, se allega prueba con este escrito que permite entender la dinámica del accidente y las causas de este, prueba que descarta por completo la relación causal entre la supuesta falla en la señalización y el hecho; por el contrario, se evidencia el no acatamiento de las señales de tránsito por parte del conductor.

En efecto, el dictamen pericial elaborado por expertos de CESVI llega a la conclusión de que el accidente se produce por una secuencia de hechos, todos imputables a la víctima, ajenos por completo a supuestas fallas en la señalización:

- Transitar sin luces frontales
- Transitar con exceso de velocidad
- Falla mecánica en los frenos de la motocicleta
- Transitar por el carril izquierdo, en contravía
- Transitar sin cascos ni chaleco reflectivo, en horario nocturno.
- Desatender el cierre vial en la zona de ingreso a la obra, demarcado con maletines naranja retroreflectivos.

Nótese sobre lo anterior dos asuntos relevantes:

El primero: la motocicleta era conducida sin luces, en horario nocturno. Dado que toda la señalización es retroreflectiva, requiere las luces del vehículo para poder ser visualizada. De manera que, si el vehículo no tiene luces, su conductor no podrá verla e identificar el tipo de señalización y lo que la misma significa.

Este solo hecho descarta por completo un nexo causal entre la supuesta falta de señalización y el accidente. Si la moto no tenía luces, aun habiendo más señalización de la que había, el accidente se hubiera producido, pues el conductor no podía ver la señalización, por mucha o por poca que fuera. A ello se suma el hecho de que el conductor no contaba con Licencia de Conducción, lo que impide presumir que conocía el significado de las señales de tránsito.

El segundo: si la moto hubiera transitado por su carril, y no hubiera estado en contravía, no existe ninguna posibilidad de que hubiera invadido la zona de obras, cuyo acceso esta sobre el costado izquierdo de la vía, es decir, en el lado opuesto de la calzada que debía transitar la motocicleta, en dirección Remedios – Segovia, carril derecho.

Por esta razón, aún con señalización adicional a la que se tenía, el accidente no se habría evitado.

Nótese que el carril derecho que debía ser utilizado por la moto para ir en dirección Remedios – Segovia, no tenía ninguna intervención, no tenía ningún desvío, no tenía ni siquiera el ingreso de obra sobre ese costado, pues como hemos explicado y se demuestra en los dos dictámenes periciales, el acceso a la obra estaba sobre el carril izquierdo y no sobre el derecho, habiendo espacio suficiente en ambas calzadas para transitar de forma ininterrumpida.

La señalización existente, tanto vertical como los maletines con cintas retroreflectivas, era suficiente y adecuada para informar la presencia de la obra, la necesidad de conducir con precaución a una velocidad máxima de 30 km/h, el cierre

del acceso a la zona de obras así como la geometría de las dos calzadas; pero para poder ser vista era necesario que el conductor tuviera luces en su vehículo, manejara respetando el límite de velocidad y no presentara fallas mecánicas, como la pérdida de frenos, de manera que pudiera tener la motocicleta bajo control. Adicionalmente, era necesario también que el conductor tuviera la instrucción y conocimiento general de las señales de tránsito, evento que se acredita solo con la licencia de conducción, documento público y obligatorio que no tenía el conductor.

En el presente caso no ocurrió nada de eso, como hemos ya explicado y se probará y en esa medida, la discusión sobre la señalización resulta causalmente irrelevante.

## **6. OPOSICIÓN FRENTE A LOS PERJUICIOS**

AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a una condena de perjuicios por ausencia total de responsabilidad, tal y como se explica en este escrito y se demostrará en el proceso.

No obstante, procede además la oposición a las indemnizaciones pretendidas, por las siguientes razones:

### **6.1. En relación con el lucro cesante consolidado y futuro pretendido**

Se presenta en la demanda pretensiones de indemnización de lucro cesante a favor de:

- a) La señora Adriana Marcela Taborda, madre del señor Víctor Manuel Taborda, quien falleció con ocasión del accidente, por un valor de \$250.815.994.00.

En relación con este perjuicio, la pretensión indemnizatoria de la demanda desconoce la carga que tiene la parte actora de probar tanto la existencia del daño como su cuantía.

No se aporta al proceso ninguna prueba que permita establecer:

- Que el señor Víctor Manuel Taborda ejercía una actividad económica ni tampoco que percibía ingresos. No hay prueba de la existencia de ingresos ni de su cuantía. Adicionalmente, y dado que el señor Víctor Manuel Taborda era menor de 25 años al momento de su fallecimiento, la jurisprudencia ha establecido que no hay lugar a la causación de lucro cesante a favor de sus padres.

Así ha sido aceptado y declarado de manera UNIFICADA por nuestra jurisprudencia, para ejemplo de lo cual me remito en concreto a la sentencia

de unificación del Consejo de Estado del 6 de abril de 2018<sup>2</sup>, en la cual se pronuncian sobre este asunto así:

“Con fundamento en lo expuesto, la Sala unificará su jurisprudencia para señalar que, en ausencia de prueba que demuestre (i) que los hijos contribuyen económicamente con el sostenimiento del hogar paterno o materno, porque materialmente están en condiciones de hacerlo, es decir, porque ejercen una actividad productiva que les reporta algún ingreso; (ii) y que los padres son beneficiarios de la obligación alimentaria porque no tienen los medios para procurarse su propia subsistencia, bien porque están desempleados, enfermos o sufren de alguna discapacidad, **no puede presumirse que la muerte de una persona menor de 25 años genera una pérdida de ingresos cierta a favor de sus padres**”.

- Que la señora Adriana Marcela Taborda dependía económicamente de su hijo, situación que resulta anómala teniendo en cuenta que para el año 2022 la señora Adriana Marcela tenía 41 años de edad, por tanto, se encontraba en una edad económicamente activa.

En efecto, el perjuicio de lucro cesante solo se genera a favor de quien o quienes demuestren dependencia económica, y tratándose éste de un caso del fallecimiento de un menor de 25 años, por directriz jurisprudencial no hay lugar a predicar una dependencia económica a favor de la progenitora reclamante.

- No se tiene en cuenta en la liquidación del daño: descuentos por gastos personales, edades de la víctima directa y de la indirecta, ni los parámetros jurisprudenciales relativos a la presunción de que, pasados los 25 años de edad, los hijos destinan sus ingresos a los gastos personales y de su propia familia, y no a sus padres.

Lo anterior evidencia que no hay lugar a reconocimiento y pago alguno por inexistencia de responsabilidad en cabeza de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.; y por tratarse de un perjuicio INEXISTENTE e INCIERTO, carente de toda prueba sobre su existencia y su cuantía.

- b) El señor Carlos Daniel Hincapié, quien resultó lesionado en el accidente, por un valor de \$216.052.477.00

En relación con este perjuicio, la pretensión indemnizatoria de la demanda desconoce la carga que tiene la parte actora de probar tanto la existencia del daño como su cuantía.

---

<sup>2</sup> Sentencia radicado No. 05001-23-31-000-2001-03068-01 (46005), C.P. Dr. Danilo Rojas Betancourth.

Adicional a ello, no se aporta al proceso ninguna prueba que permita establecer:+

- Que el señor Carlos Daniel Hincapié ejercía una actividad económica ni tampoco que percibía ingresos. No hay prueba de la existencia de ingresos ni de su cuantía.
- Que, con ocasión del accidente, el señor Carlos Daniel Hincapié tuvo una pérdida de capacidad laboral, ni la proporción de la misma. Por tanto, no se demostró la incapacidad de trabajar en cabeza del señor Hincapié, la cual debe estar debidamente soportada por un concepto Desfavorable de NO rehabilitación emitido por la EPS y un dictamen de pérdida de capacidad laboral dado por la Junta Regional, en el que se defina el porcentaje de pérdida de capacidad laboral y motriz que padece el señor hincapié y su origen.
- No se informaron ni demostraron los datos con base en los cuales se planteó la liquidación del daño.

Lo anterior evidencia que no solo no se demostró la existencia del perjuicio en sí mismo, ni la pérdida de capacidad laboral de quien lo pretende ni mucho menos los parámetros necesarios para poder liquidarlo, a todo lo cual se suma el hecho de que AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. no es responsable por el accidente ocurrido.

Por las anteriores razones, las pretensiones de condena por perjuicio de lucro cesante deben desestimarse, dada la inexistencia de responsabilidad, la ausencia de soporte factico y probatorio que demuestre la existencia del perjuicio y su cuantía y dado que la liquidación que se hace del perjuicio es completamente antitécnica: desconoce los parámetros jurisprudenciales relacionados con la presunción de independencia de los hijos, desconoce las vidas probables de los supuestos beneficiarios del perjuicio, que necesariamente determinan el límite temporal de la liquidación, desconoce el valor en el tiempo del dinero y que la liquidación de un lucro cesante futuro se debe realizar con una fórmula matemática que permita traer a valor presente una suma que se va causando en el futuro.

Teniendo en cuenta lo anterior, pero principalmente por tratarse de un supuesto daño que no cumple con los requisitos legales para ser indemnizable que no es cierto, no existe y no es cuantificable de manera objetiva, no puede haber lugar a condena alguna por lucro cesante a favor de ninguno de los dos demandantes que la pretenden.

## **6.2. En relación con el daño moral**

Se pretende en la demanda indemnización por daño moral a favor de todas las personas que integran la parte actora, tanto del grupo familiar del señor Víctor Manuel Taborda (fallecido) como del señor Carlos Daniel Hincapié.

Frente a dicha pretensión se anota:

En primer lugar, AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a una condena por todo tipo de perjuicio y en específico por el daño moral pretendido, por inexistencia de responsabilidad.

En segundo lugar, los valores pretendidos sobrepasan en forma excesiva la estimación de este perjuicio definida por el Consejo de Estado en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014<sup>3</sup>, según la cual:

### REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5
Regla general	Relación afectiva conyugal y paterno-filial	Relación afectiva consanguinidad o civil 2º	Relación afectiva consanguinidad o civil 3º	Relación afectiva consanguinidad o civil 4º	Relación afectiva no familiar
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en smlmv	100	50	35	25	15

Estos parámetros fijados por el Consejo de Estado aplican para los casos de muerte y se aceptan como tasación máxima, valores que por razones obvias no aplican para la indemnización de perjuicios en caso de lesiones, como es el caso del señor Carlos Daniel Hincapié.

Ha establecido la jurisprudencia que, cuando se presentan lesiones, la tasación del daño moral se hace únicamente a favor de la víctima directa, salvo que la entidad de las lesiones sea de tal gravedad que permita establecer la existencia de un perjuicio moral en terceros, lo cual no aplica para el caso en estudio.

Adicional a ello, los valores deberán tasarse muy por debajo de los máximos previstos para casos de fallecimiento indicados en la tabla arriba transcrita, lo cual permite evidenciar que la tasación que se pretenden en la demanda supera en exceso los criterios jurisprudenciales.

En tercer lugar, sobre algunos de los demandantes, se indica:

- En relación con el señor Enrique Londoño: No se allega prueba alguna que demuestre el supuesto vínculo de padre de crianza con el señor Víctor Manuel

<sup>3</sup> Sentencia proceso radicado 50001-23-15-000-1999-00326-01 (31172) C.P. Dra Olga Mélida Valle de la Hoz.

Taborda, ni tampoco que demuestre la existencia de un vínculo afectivo con la víctima directa.

- En relación con el señor Juan Camilo Hurtado: No se allega prueba alguna que demuestre vínculo familiar, ni filial con el señor Víctor Manuel Taborda, ni mucho menos prueba de un vínculo afectivo.
- En relación con el señor Jose Abelardo Jaramillo Espinosa: no se allega prueba alguna que demuestra el supuesto vínculo de padre de crianza con el señor Carlos Daniel Hincapié, ni tampoco la existencia de un vínculo afectivo con éste.
- En relación con la señora Lucía Hortensia Jaramillo Alzate: no se allega prueba alguna que demuestra el supuesto vínculo de hermana de crianza con el señor Carlos Daniel Hincapié, ni tampoco la existencia de un vínculo afectivo con éste.
- En relación con la señora Lesly Alejandra Arboleda Jaramillo: se indica en la demanda que actúa en calidad de sobrina del señor Carlos Daniel Hincapié, sin embargo, las pruebas documentales allegadas permiten dilucidar que la señora Lesly Alejandra es hija de la señora Lucía Hortensia Jaramillo, con quien el señor Carlos Daniel Hincapié no tiene ningún vínculo de consanguinidad. Por esta razón, no solo no hay prueba de que la señora Lesly Alejandra sea sobrina del señor Carlos Daniel, sino que además no se allega prueba alguna que demuestra un vínculo afectivo con éste.

Por lo anterior, ninguna de las personas identificadas demostró una relación, ni vínculo familiar ni afectivo del cual pueda entrar a valorarse la existencia de un perjuicio moral, situación que necesariamente deberá ser declarada en la sentencia.

AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a una condena de perjuicios MORALES por ausencia de responsabilidad, por falta de legitimación en la causa por activa, por ausencia de prueba de la existencia del perjuicio y por considerar excesiva el valor de las pretensiones reclamadas.

### **6.3. En relación con el daño a la vida en relación y/o daño a la salud**

Se pretende en la demanda indemnización por daño a la vida en relación y/o salud por el grupo familiar del señor Víctor Manuel Taborda (fallecido) a favor de él, de la señora Adriana Marcela Taborda (madre de Víctor Manuel), del señor Enrique Antonio Londoño (de quien se afirma es padre de crianza del señor Víctor Manuel, afirmación que no se demuestra) y de Cameron Castrillón Taborda, hermana de madre del señor Víctor Manuel.

En relación con este grupo familiar, AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone a una condena por todo tipo de perjuicio y en específico por el daño a la vida en relación y/o salud por inexistencia de responsabilidad.

Adicionalmente, se opone por considerar que la tasación que se hace del mismo es excesiva y desconoce los parámetros jurisprudenciales definidos en sentencia de unificación, como ya se ha explicado.

Finalmente, en relación con el señor Enrique Antonio Londoño, por ausencia de prueba de la existencia del perjuicio, en la medida en que no está demostrada la existencia de un vínculo afectivo ni familiar entre el señor Taborda y el señor Londoño. En relación con la señora Camerón Castrillón tampoco se demuestra ni convivencia ni cambio en las condiciones de vida de la demandante.

Por estas razones, no existe fundamento ni legal ni probatorio para aceptar el perjuicio pretendido.

En relación con la pretensión indemnizatoria a favor del señor Carlos Daniel Hincapié, AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. se opone por inexistencia de responsabilidad, por inexistencia de prueba de una afectación en la salud, secuelas o pérdida de capacidad laboral y por tasación excesiva del daño.

## **7. EXCEPCION GENÉRICA**

Cualquier excepción que sea probada dentro del proceso y que exonere de responsabilidad a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

## **IV. SOLICITUD**

En mérito de todo lo expuesto, se solicita respetuosamente que se denieguen la totalidad de las pretensiones de la demanda y se exonere de responsabilidad a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.

## **V. SOLICITUD DE PRUEBAS**

### **1. PRUEBA DOCUMENTAL:**

Se aportan copia de los siguientes documentos para ser considerados como prueba:

- 1.1. DOCUMENTOS CONTRACTUALES
  - a) Contrato de Concesión 009 del 10 de diciembre de 2014, Parte General
  - b) Contrato de Concesión 009 del 10 de diciembre de 2014, Parte Especial
- 1.2. Informe Plan de Manejo de Tránsito Unidad Funcional 1.
- 1.3. Comunicación COR20200820 de la Interventoría del contrato de concesión, aprobando PMT.
- 1.4. Informe Policial del accidente de tránsito IPAT.
- 1.5. Minuta del vigilante de Atempí.
- 1.6. Minuta del puesto de control de vigilancia de Atempí.

- 1.7. Declaración del vigilante Atempí.
- 1.8. Informe interno de accidente 2 marzo 2022
- 1.9. Noticia criminal No. 050016000206202205729
- 1.10. Mapa área de trabajo
- 1.11. Registro fotográfico

## 2. TESTIMONIOS Y RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS

Solicito que se cite a las siguientes personas para que declaren sobre los hechos objeto de este proceso, las obligaciones contractuales de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., las circunstancias y condiciones en que se encontraba la vía, la señalización, así como los trabajos que se estaban realizando en la zona de interés y los turnos de obra. Los testigos también declararían sobre la información conocida del accidente de tránsito ocurrido.

Así mismo, los testigos DANNY GABRIEL RUIZ LEON, MARIA ALEJANDRA TORO TORRES Y WILLINTHONG GARCIA RAMIREZ, además de declarar sobre los temas de interés al presente proceso, reconocerán su autoría sobre las fotografías que se anexan como prueba documental con este escrito (Carpeta denominada 1.11. Registro fotográfico) e informarán el lugar y fecha en que fueron tomadas.

### 2.1. DANNY GABRIEL RUIZ LEON, ingeniero siso ambiental.

Cédula de ciudadanía No. 79.741.984

Tel: 3108565222

Correo electrónico: danny.ruiz@grupoortiz.com

### 2.2. MARIA ALEJANDRA TORO TORRES, ingeniera ambiental y SG SST

Cédula de ciudadanía No. 1.070.609.951

Tel: 3102083099

Correo electrónico: maria.toro@grupoortiz.com

### 2.3. WILLINTHONG GARCIA RAMIREZ, guarda de seguridad de Atempí.

Cédula de ciudadanía No. 75.145.632

Correo electrónico: wilintong81@gmail.com

Así mismo, me adhiero a la solicitud de prueba TESTIMONIAL realizada en la demanda, en relación con los siguientes testigos:

**2.5. Intendente RAUL ANDRES RAMIREZ GARCIA**, miembro de la Policía Nacional.

**2.6. Patrullero JESUS ALFREDO ALZATE PULGARIN**, miembro de la Policía Nacional.

### **3. DICTAMEN PERICIAL**

Con base en lo establecido en el artículo 219 del CPACA, se aporta con este escrito como prueba DICTAMEN PERICIAL emitido por CESVI COLOMBIA CENTRO DE EXPERIMENTACION Y SEGURIDAD VIAL COLOMBIA, elaborado por el licenciado en Física WILLIAM CORREDOR BERNAL y por la licenciada en Física ANA ISABEL VALENCIA PEREZ, quienes cuentan con la formación académica y profesional, la idoneidad y la experiencia necesarios para elaborar el dictamen, según puede constatar en los anexos al mismo.

#### **La PRUEBA PERICIAL que se aporta consta de los siguientes documentos**

- 3.1. Dictamen pericial: Informe RAT 5933 (78 folios)
- 3.2. ANEXOS:
  - 3.2.1. Hoja de vida del perito William Corredor Bernal (10 folios)
  - 3.2.2. Certificados de estudio y formación académica y profesional del perito Corredor Bernal (6 folios)
  - 3.2.3. Hoja de vida del perito Ana Isabel Valencia Pérez con anexos – certificados académicos y profesionales (16 folios)
  - 3.2.4. Certificación requisitos del código general del proceso – dictamen (7 folios)

**El dictamen que se aporta tiene por objeto** determinar la trayectoria del vehículo involucrado en el accidente, así como reconstruir la dinámica del accidente y las causas que dieron origen al mismo, determinando además si era o no evitable.

**Con base en lo establecido en el artículo en el artículo 220 del CPACA, solicito se fije audiencia para que los dos peritos que elaboraron el dictamen pericial** puedan expresar la razón y las conclusiones de su dictamen, así como la información que dio lugar al mismo, el origen de su conocimiento y puedan pronunciarse sobre las peticiones de aclaración, adición y si es del caso, de objeción.

### **4. INTERROGATORIO DE PARTE**

A la hora y fecha que fije el Despacho, me permito formular interrogatorio a las personas que integran la parte demandante.

### **5. SOBRE LA RATIFICACION DE INFORME TECNICO pedida en la demanda:**

Solicito se me permita interrogar al señor Edwin Enrique Remolina Caviedes en la audiencia de ratificación de informe técnico solicitada en la demanda.

## VI. LLAMAMIENTOS EN GARANTIA

Se presentan con este escrito llamamientos en garantía a ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. CONFIANZA y CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A.

## VII. ANEXOS

- Correo electrónico remitido desde la dirección para notificaciones judiciales de Autopistas del Nordeste S.A.S., que contiene el PODER que me fuere otorgado por su representante legal y un certificado de representación y existencia de la Cámara de Comercio de Bogotá de AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.
- Copia de la cédula de ciudadanía y de la tarjeta profesional de la apoderada.
- La prueba documental enunciada en el acápite de pruebas.
- DICTAMEN PERICIAL con anexos, anunciado en el acápite de pruebas.
  
- Llamamiento en Garantía a las aseguradoras Aseguradora de Fianzas S.A. CONFIANZA y Chubb Seguros Colombia S.A. con anexos.

## VIII. NOTIFICACIONES

A esta apoderada, en el Teléfono (604)5602070. E-mail: [mtoro@enfoquejuridico.com](mailto:mtoro@enfoquejuridico.com)

## IX. DEPENDENCIA JUDICIAL

Así mismo, pido al despacho tenga como mi dependiente judicial al señor **Orlando De Jesús Velez Oquendo**, estudiante de derecho de la Corporación Universitaria Americana, identificado con cédula de ciudadanía N° 3.383.863 de Envigado.

El dependiente judicial queda facultado para solicitar y revisar el expediente, impulsar el proceso, retirar oficios y traslados, recibir títulos, sacar copias y demás funciones inherentes a su dependencia.

Cordialmente,



**MONICA TORO VASQUEZ**

**T.P. 91.670 C. S. de la J.**

**Apoderada AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**