

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.  
ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

Señor

**JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA**

[admin05cgena@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:admin05cgena@cendoj.ramajudicial.gov.co)

**E. S. M**

|                  |                                |
|------------------|--------------------------------|
| Medio de control | REPARACION DIRECTA             |
| Radicación:      | 13-001-33-33-005-2021-00241-00 |
| Demandante:      | RUBÉN BARÓN BASTO              |
| Demandado:       | DISTRITO DE CARTAGENA          |
| Asunto:          | CONTESTACION DE DEMANDA.       |

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ, identificada con la C.C Nro. 45.560.730 de Cartagena, portadora de la T.P 195128 del C. S de la Judicatura, actuando en calidad de apoderada especial del DISTRITO DE CARTAGENA persona jurídica de derecho público, representada legalmente por WILLIAM DAU CHAMAT y/o quien haga sus veces, de conformidad con el poder y anexos allegados al proceso de manera previa, actuando dentro de la oportunidad procesal pertinente procedo a CONTESTAR LA DEMANDA con los siguientes argumentos y pruebas:

## ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por falta de nexo causal entre los perjuicios solicitados y la presunta omisión de mi representada; así mismo, por inexistencia de los perjuicios reclamados y en caso de existir un daño esteno es antijurídico y se dio por culpa de la víctima. En consecuencia, deberán denegarse las pretensiones frente a mi mandante, declararse al Distrito de Cartagena absuelto de todo cargo y condena, condenar en costas la parte demandante.

A LA PRIMERA PRETENSION: Nos oponemos a la prosperidad de esta debido a que no existe un nexo causal entre el actuar de mi representada DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS y que los presuntos perjuicios causados al demandante sean con ocasión a la mencionada omisión. Razón por la cual lo pretendido carece de motivación fáctica para invocarla, ya que las sumas que aquí se exponen no las debe mi poderdante, debido a que no ha incurrido en ninguna falta, y por lo tanto no es el Distrito responsable patrimonial por los conceptos y valores mencionados por el demandante en esta pretensión.

Aunado a ello, los perjuicios materiales tasados no se ajustan a la realidad procesal y no tienen un sustento probatorio, la cual se desvirtuará con el material probatorio que se allegará al presente proceso.

A LA SEGUNDA PRETENSION: Nos oponemos a la prosperidad de la misma debido a que no existe un nexo causal entre el actuar de mi representada DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS y que los presuntos perjuicios ocasionados al demandante, sean con ocasión a la mencionada omisión.

A LA TERCERA PRETENSÍÓN: Nos oponemos a la prosperidad de tal solicitud debido a que

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

no se logra probar que el actuar de mi representada, Distrito de Cartagena, es la que ocasiona los perjuicios reclamados los cuales no tienen un sustento probatorio, como se demostrará en la presente contestación.

**EN CUANTO A LOS HECHOS**, me permito dar contesta de la siguiente forma:

**HECHO 1:** Es cierto de acuerdo con la documentación aportada con la demanda.

**HECHO 2:** Parcialmente cierto, ya que de conformidad con el decreto 855 de 2015 aportado con la demanda a la empresa cooperativa integral de transporte de Cartagena COOINTRACAR, le fue otorgada la habilitación permiso y adjudicación de las rutas urbana n°36 y 37, por el Distrito de Cartagena, mediante los decretos 711 de 1990 y 277 de 1992, en cuanto a la manifestación realizada por el actor referente a la revocatoria de la habilitación de permiso y adjudicación otorgada a COOINTRACAR, ello corresponde a situaciones incongruentes con el objeto de la Litis y totalmente ajenos a lo debatido en el presente proceso.

**HECHO 3:** No es cierto. Si el flujo de pasajeros en el servicio de transporte público colectivo de pasajeros, tal como lo expresa el demandante, ha disminuido, no se le puede atribuir a la culpa del Distrito de Cartagena. Uno de los factores altos de esta supuesta disminución puede obedecer a la cultura de los conductores, su falta de amabilidad y atención al pasajero. Recordemos que cada conductor presta un serviciopúblico y si bien es cierto, que puede ser difícil aplicar en este sector de la economía los cánones del buen servicio que hablan de la "fidelización del cliente", dada la mismadinámica de este oficio, también es cierto que la regla de la experiencia nos dice que los señores conductores, pese a que prestan un servicio altamente necesario para sociedad, su prestación es peyorativa, y una razón fundamental de ello es que no se esperan por mantener y cautivar a sus pasajeros. Tal como lo demostraré en el transcurso de la presente contestación.

De igual forma relaciona el demandante estudios y encuestas que no corresponden a los años reclamados por lo que los mismos son anacrónicos y resultan impertinentes para probar las pretensiones de la demanda debido a que el rango temporal es de 16 de febrero de 2019 a 16 de febrero de 2021 y las encuestas de percepción ciudadana de fechade las anualidades 2017 y 2018.

Se extraña en las pruebas allegadas con la demanda "las encuesta y el muestreo llevado a cabo por los señores Alejandro Lara Arroyo y Ramiro Arrieta Puello de la Universidad de Cartagena en el trabajo de grado para optar el título de ingeniero civilen el 2015.

Por lo que la suscrita apoderada se opone a que se tenga en cuenta toda vez que no reúne los requisitos necesarios para la pertinencia y conducencia de la misma, no se tiene la ficha técnica de los estudios tomados como fundamento por el demandante, que son los documentos que explican la forma y los términos y condiciones en que fuerecaudados, por lo que no es dable que sean aceptadas en el presente proceso.

**HECHO 4:** Es cierto la expedición de la circular mencionada en este hecho. El alcance, términos y capacidades mínimas y máximas están determinadas en dichos actos administrativos a cuyo tenor literal me remito. Lo descrito en este hecho son citas de la demanda respecto a los actos administrativos, al cual, reitero, me remito en su contenido específico.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

**HECHO 5:** Es cierto la expedición del acto administrativo mencionado en este hecho. El alcance, términos y capacidades mínimas y máximas están determinadas en dichos actos administrativos a cuyo tenor literal me remito. Lo descrito en este hecho son citas de la demanda respecto a los actos administrativos, al cual, reitero, me remito en su contenido específico.

**HECHO 6:** Es cierto la expedición de la circular mencionada en este hecho. El alcance, términos y capacidades mínimas y máximas están determinadas en dichos actos administrativos a cuyo tenor literal me remito. Lo descrito en este hecho son citas de la demanda respecto a los actos administrativos, al cual, reitero, me remito en su contenido específico.

**HECHO 7:** Parcialmente cierto, es cierto la expedición de los Actos administrativos mencionados en este hecho. El alcance, términos y capacidades mínimas y máximas están determinadas en dichos actos administrativos a cuyo tenor literal me remito. Lo descrito en este hecho son citas de la demanda respecto a los actos administrativos, al cual, reitero, me remito en su contenido específico.

Con relación que no se ha tomado ninguna medida, no es cierto, la parte demandante se aleja de toda realidad queriendo hacer caer en un error al señor Juez, ya que con un análisis de las normas que él mismo ha traído a colación se demuestra que el Distrito de Cartagena de Indias si ha tomado acciones necesarias y pertinentes para avanzar con respecto al fenómeno social del mototaxismo, que de manera rápida y expansiva ha venido cubriendo el territorio nacional.

No son ciertas las conclusiones a las que llega el demandante, cuando dice que se ha hecho caso omiso de las instrucciones dadas por la Superintendencia y el Decreto Presidencial. Nada más es contrastar lo dicho en este último y notar que tales medidas son las que han sido adoptadas a través de estos años con los actos administrativos Distritales aportados, aunado al trabajo valioso de la dependencia correspondiente de materializar tales ordenes, ejerciendo la labor de vigilancia y control con múltiples operativos y programas que han dejado multiplicidad de comparendos, infracciones, inmovilizaciones, y hasta cancelaciones de matrícula por reiteraciones de las conductas sancionadas, algunas de estas publicitadas por los medios de comunicación de las que se aportan algunos artículos con esta contestación.

**HECHO 8:** No nos consta, que el surgimiento del presunto detrimento que el demandante alega haber tenido en sus ganancias con ocasión aparente a un actuar de mi apadrinado. Por lo que no es dable que sea aceptado en el presente proceso lo expresado en este hecho por el actor, o lo que es lo mismo a la aceptación de las pretensiones del demandante por cuanto no le asiste facultad jurídica de pretender los derechos reclamados.

Así mismo, no se tiene en cuenta por el demandante en su dicho la percepción que tiene los ciudadanos sobre el servicio prestado por los conductores de busetas, el incremento del parque automotor de servicio particular inscrito en la ciudad de Cartagena y que transita en la misma, y finalmente el incremento de la demanda del uso del servicio de transporte masivo TRANSCARIBE.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

Lo anterior se probará a lo largo de la presente contestación, desvirtuando de esta forma que los presuntos perjuicios reclamados por el accionante nada tienen que ver con una presunta omisión del Distrito de Cartagena.

**HECHO 9:** Es cierto la expedición del Acto administrativo mencionado en este hecho. El alcance, términos y capacidades mínimas y máximas están determinadas en dichos actos administrativos a cuyo tenor literal me remito.

## EXCEPCIONES DE MERITO O DE FONDO.

### 1. FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA

La de legitimación en la causa se constituye como un presupuesto indispensable para la procedencia o prosperidad de las pretensiones de la demanda, esta como condición necesaria de la acción judicial se constituye en una cuestión de carácter sustancial ya que tiene relación directa con los derechos reclamados por el accionante en el libelo de su demanda.

Según Hernando Devís Echandía, la legitimación en la causa está constituida por "*las condiciones o cualidades subjetivas, que otorgan la facultad jurídica de pretender determinadas declaraciones judiciales con fines concretos, mediante una sentencia de fondo o mérito, o para controvertirla*", las cuales se refieren a la relación sustancial debatida.

Con relación a la falta de legitimación en la parte activa o pasiva, encontramos que la ausencia de alguna de las dos conllevaría necesariamente a la absolución de la parte demandada, o lo que es lo mismo a la negación de las pretensiones del demandante por cuanto no le asiste facultad jurídica de pretender los derechos reclamados.

En lo atinente a la falta de legitimación en la causa la Honorable Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, MP. JESÚS VALL DE RUTÉN RUIZ expediente SC2642-2015 radicación No. 11001-31-03-030-1993-05281-01 del 10 de marzo de 2015, se ha pronunciado en los siguientes términos:

*"la legitimación en la causa es cuestión propia del derecho sustancial y no del procesal, en cuanto concierne con una de las condiciones de prosperidad de la pretensión debatida en el litigio y no a los requisitos indispensables para la integración y desarrollo válido de éste, motivo por el cual su ausencia desemboca irremediablemente en sentencia desestimatoria debido a que quien reclama el derecho no es su titular o porque lo exige ante quien no es el llamado a contradecirlo"* (CSJ SC de 14 de marzo de 2002, Rad. 6139; se subraya).

5. Aunados los anteriores dos conceptos, se concluye que cuando los sentenciadores de instancia asumen el estudio de la legitimación y determinan su ausencia en relación con alguna de las partes, lo que los lleva a negar la pretensión, están, en estricto sentido, resolviendo oficiosamente sobre los presupuestos indispensables para desatar de mérito la cuestión litigada.

En complemento de lo anterior, debe señalarse que, en estrictez,

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

*"la legitimación en la causa, bien por activa o por pasiva, no es una excepción, sino que es uno de los requisitos necesarios e imprescindibles para que se pueda dictar providencia de mérito, ora favorable al actor o bien desechando sus pedimentos, porque entendida ésta 'como la designación legal de los sujetos del proceso para disputar el derecho debatido ante la jurisdicción, constituye uno de los presupuestos requeridos para dictar sentencia de fondo, sea estimatoria o desestimatoria. Y en caso de no advertirla el juez en la parte activa, en la pasiva o en ambas, deviene ineluctablemente, sin necesidad de mediar ningún otro análisis, la expedición de un fallo absolutorio; de allí que se imponga examinar de entrada la legitimación que le asiste a la parte demandante para formular la pretensión' (sentencia de casación N° 051 de 23 de abril de 2003, expediente 76519)"(CSJ SC de 23 de abril de 2007, Rad. 1999-00125-01; se subraya).*

*No obstante lo anterior, no escapa a esta Sala que cuando en su defensa el demandado aduce hechos tendientes a refutar el derecho que pretende el actor, y precisamente los trae al proceso buscando desconocer la titularidad de cualquiera de las partes, o de ambas, respecto del objeto material o jurídico debatido, ha de tramitarse como excepción esta particular forma de oposición, que se dirige derechamente a enervar la legitimación en la causa activa o pasiva, entendidos estos conceptos por la Corte, siguiendo a Chiovenda como "la identidad de la persona del actor con la persona a la cual la ley concede la acción (legitimación activa) y la identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción (legitimación pasiva)". (Instituciones de Derecho Procesal Civil, 1, 185)" (G.J. CCXXXVII, v1, n.º 2476, pág. 486. En igual sentido, G.J. LXXXI, n.º 2157-2158, pág. 48, entre otras).*

En el caso que nos ocupa con la demanda fue allegada copia de la licencia de tránsito del vehículo identificado con placa XMA747 de 2013 y la demanda fue presentada en el 20 de septiembre de 2021 han pasado más de ocho años y no se tiene la certeza de la titularidad de la propiedad.

Se extraña en el proceso que no se haya aportado el certificado de tradición y libertad del vehículo el cual es el único documento legalmente autorizado para conocer el estado de propiedad y la situación legal de un vehículo, este certificado informa las características del vehículo, historial de propietarios, medidas cautelares, limitaciones, gravámenes y la titularidad actual del automotor.

No teniendo clara la titularidad del bien mueble -vehículo- no procede la prosperidad de las pretensiones por no tener la certeza del titular del derecho de dominio y como consecuencia de ello no se encuentra acreditado el carácter con el que él actor se presentó en el proceso.

## **2. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL DISTRITO DE CARTAGENA**

Efectivamente, La parte demandante en su escrito petitorio reclama que el Distrito de Cartagena de Indias no ha realizado las actuaciones pertinentes para la prevención y control del Mototaxismo, situación está que se aleja de toda realidad.

Desde el año 2004, por parte de la administración Distrital se han establecido todo tipo de restricciones a la circulación de motocicletas en el Distrito de Cartagena, con la intención de

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

Celular: 3168253095

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

reducir el impacto ambiental y la seguridad de los asociados, en igual sentido ha tocado el fenómeno del denominado Mototaxismo en la ciudad, así como en algunos decretos sobre restricción temporal de circulación de las motocicletas anotan situaciones como la inseguridad y el aumento de la comisión de delitos.

Es importante traer a colación que el primer decreto expedido fue el **Decreto No. 0120 de 10 de febrero de 2004**, en la administración del doctor ALBERTO BARBOSA SENIOR, "*Por medio del cual se restringe por razones de seguridad ciudadana la circulación de vehículos tipo motocicletas con parrilleros en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias*". Se observa que en este primer decreto la restricción era de carácter temporal, (por tres meses), además de ello se hacía para un horario determinado (horas pico: de 7:00 a.m. a 9:00 a. m , de 12:00 m. hasta las 2:00 p.m. y desde las 6:00 p.m. hasta las 12:00 p.m (sic) y para un sector específico: restringía la circulación de esos vehículos de lunes a sábado, exceptuando los días domingos y festivos en la Avenida Pedro de Heredia (Calle 31), ambas calzadas, desde la intersección del Amparo (Transversal 54) hasta la India Catalina o intersección de la Avenida Rafael Núñez. En ese mismo decreto se indicaban normas que contiene el Código nacional de tránsito sobre el uso de casco y elementos de seguridad como chalecos reflectivos por parte tanto del conductor como de los acompañantes y el uso de las luces tanto delanteras como traseras. Posteriormente, vencido el plazo de tres meses establecido por el decreto 0120 de 2004; **el 10 de mayo de 2004 se expidió el Decreto 0461**, por el cual se prolongó por el término de tres (3) meses la vigencia del decreto 0120 del mismo año.

El Distrito de Cartagena profirió **el decreto 0858 de 10 de agosto de 2004**, en el que se indica entre otros considerandos, que por los altos índices de accidentalidad y con el objeto de que los siniestros ocasionados por el masivo uso de los vehículos tipo motocicletas se reduzcan, se hace necesario prorrogar la vigencia de la restricción consagrada en el decreto 0461 de 2004 por el término de tres (3) meses contados a partir de la publicación del decreto 0858.

Seguidamente se dictó el decreto **No.1264 de Noviembre 17 de 2004**, "por el cual se dictaron normas de seguridad en la Localidad Uno del Distrito de Cartagena de Indias y se restringió por razones de seguridad la circulación de motociclistas con parrillero durante los días dieciocho y diecinueve, veinte y veintidós de noviembre de 2004".

Posteriormente **el 28 de enero de 2005 se expidió el decreto 0045**, "por el cual se dictaron medidas de policía para garantizar la seguridad y tranquilidad ciudadana y se prohibió el "uso de parrilleros" en la localidad 1 Histórica y del Caribe Norte del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, del día 6 de Febrero de 2005, hasta el día 12 del mismo mes y año en las motos de un cilindraje mayor de 125 c.c".

Luego, con base en un estudio de la facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Cartagena, en el que se detectó un alto incremento del tránsito de vehículos tipo moto, que oscilaba en 17.000 motos circulando en la infraestructura vial en el Distrito de Cartagena, ocasionando contaminación auditiva y congestión vehicular se dictó **el decreto 0197 de 17 de marzo de 2005**. En alguno de los considerandos de este, se establece que a pesar de las medidas adoptadas por la administración no han sido suficientes para controlar el flujo automotor de este tipo de vehículos y la accidentalidad. Y que de acuerdo con un estudio realizado por el comité técnico del DATT, y teniendo en cuenta el gran número de vehículos tipo motocicleta registradas y foráneas, que venían rodando en la infraestructura

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

vial del Distrito de Cartagena se recomendó restringir la circulación de vehículos tipo moto en la ciudad de Cartagena de lunes a sábado, de acuerdo con las placas pares e impares.

Con ocasión del decreto nacional No.2961 de 4 de septiembre de 2006 se expidió el Decreto distrital **No. 0701 de septiembre 7 de 2006**, enero de 2007 se dictó el **Decreto distrital No. 0162** "Por medio del cual se modifican los artículos primero y tercero del Decreto 0701 de septiembre del 2006"; decreto **No. 1086 de septiembre 6 de 2007**, "Por medio del cual se toman medidas de circulación de motocicletas en cumplimiento del artículo 1º. Del Decreto 2961 de septiembre de 2006, expedido por el presidente de la República"; Decreto 1221 de 26 de octubre de 2007, decretos **distritales No. 1040 de septiembre 4 de 2009**: "Por medio del cual se toman medidas de circulación de motocicletas en cumplimiento al artículo 1º. Del Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, expedido por el presidente de la República"; en el mes de octubre del mismo 2009, por decreto 1228 de ese mes y año, se aclaró y modificó el decreto 1040 de 4 de septiembre de 2009. Todos estos decretos dictados hasta el año 2009, que aproximadamente se pueden contar 10, buscando restringir el uso de la motocicleta como medio de transporte.

El Distrito de Cartagena ha proferido adicional a los anteriores los siguientes actos administrativos: Decreto 0863 1 de septiembre de 2010, DECRETO 1140 de 26 de agosto de 2011, Decreto 1306 de 4 de septiembre de 2012, DECRETO 1599 DE 3 DE DICIEMBRE DE 2012, Decreto 1138 de 2 de septiembre de 2013, Decreto 1058 de 28 agosto de 2014, Decreto 1127 de 2015, Decreto 1329 de 2016, Decreto 1183 de 4 de septiembre de 2017 y Decreto 0626 de 12 de junio de 2018 por medio del cual se tomaron medidas de circulación sobre las motocicletas en el distrito de Cartagena.

El día 01 de octubre se expidió **el Decreto 1197 de 2020**, por medio del cual se reanudó las medidas de restricción de circulación de las motocicletas en el Distrito de Cartagena establecidas en el **decreto 0018 del 3 de enero de 2020**, en el 2021 se expidió el **Decreto 011 de 05 de enero** y finalmente se expidió el decreto **0279 de 25 de febrero de 2022** por medio del cual se adoptan medidas de restricción de circulación de vehículos de tipo motocicleta de cualquier modalidad y cilindraje en el cual se utilizó como base un estudio realizado por el departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena.

No entendemos de donde establece el accionante que el Distrito ha sido permisivo con el fenómeno del MOTOTAXISMO, si desde el año 2004 se comenzaron a expedir decretos restringiendo su uso y movilización en toda la ciudad de este medio de transporte, y el mismo coadministrador del ente territorial cataloga las medidas actuales como excluyentes y atentatorias contra el derecho del trabajo, por ende sus pretensiones y la falta de ingreso se debe a otras situaciones que en nada tiene que ver mi apadrinada judicial.

Con fundamento en las normas citada y expedidas, y que pretenden ser ignoradas por la actora al afirmar que existe una FALTA DE CONTROL Y VIGILANCIA del Distrito en contra del transporte ilegal MOTOTAXISMO, demuestra que la fundamentación en las decisiones contenidas en los mismos, es dar la viabilidad en los aspectos negados por la demandante, lo cual exigía adoptar las medidas que en estos decretos se contienen y aunque se expiden con objetivos diferentes (impacto ambiental y seguridad ciudadana), los cuales persiguen el mejoramiento y eficiencia del servicio del transporte en la ciudad, la calidad de vida, la productividad colectiva, todo para el beneficio general y colectivo, el cual prima por encima de los intereses particulares, y de manera específica de la demandante, que busca su posible

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

disminución de sus ingresos en hechos que en realidad se alejan al actuar de mi apadrinado judicial.

Con este recuento normativo distrital se demuestra que mi apadrinada judicial ha cumplido con su deber de control y vigilancia desvirtuándose de esta forma lo afirmado por el demandante.

### **3. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL DISTRITO DE CARTAGENA E INEXISTENCIA DEL PRESUNTO PERJUICIO**

---

El demandante alega que en virtud a la omisión del Distrito de Cartagena en el control y vigilancia ha visto disminuido sus ingresos.

El accionante a través de apoderado judicial, manifiesta en el acápite de hechos y pretensiones la existencia de perjuicios ocasionados por el Distrito de Cartagena y para aprobar su dicho refiere que el vehículo de placas XMA747 se encuentra vinculado a la cooperativa COOINTRACAR LTDA, para ello anexa contrato de vinculación de un vehículo automotor de fecha 08 de febrero de 2016, con el que pretende demostrar el presunto detrimento en sus ganancias como propietario en virtud a la disminución de pasajeros a transportar, como consecuencia de la circulación del transporte informal MOTOTAXISMO.

El mencionado contrato no es el medio idóneo para la demostración de los perjuicios alegados, quedando sin sustento probatorio el dicho por el actor, en cuanto a la existencia y tasación de los presuntos perjuicios que pretende demostrar e indilgar a mi poderdante

Por otra parte, a falta de existencia de perjuicios causados no se puede hablar de la existe de un nexo causal, entre ellos y la presunta acción y /o omisión por parte de representado.

En suma de lo anterior, no tiene en cuenta el demandante al plantear sus aspiraciones en la demanda, el incremento del parque automotor en la ciudad de Cartagena y el uso en que el modo de transporte usado principalmente por los cartageneros para desplazarse en sus actividades habituales, sigue siendo el transporte público formal como lo son bus o busetas y transcribe, por otra parte no ha tenido en cuenta el grado de satisfacción o insatisfacción con el modo de transporte que utiliza, ello se concluye de la encuesta de percepción ciudadana de 2019 y 2021 realizadas por la organización privada CARTAGENA COMO VAMOS, que arrojó como resultado que para el año 2019 que el 27% de la población cartagenera hizo uso de buses o busetas con una satisfacción solo del 56% y un 23 % de la población hizo uso del transcribe con un 69% de satisfacción y para el año 2020 vemos que el modo de transporte principal utilizados por los habitantes en Cartagena para desplazarse a sus actividades habituales, es transporte masivo transcribe y los buses o busetas. Se anexa estudio con la presente contestación:

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

## ABOGADA.

### ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

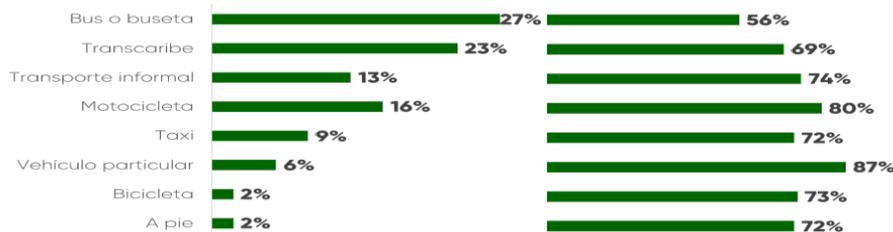
ENCUESTA DE PERCEPCIÓN CIUDADANA – CARTAGENA

CARTAGENA **cómovamos** 15 años



#### MOVILIDAD VIAL

¿Qué modo de transporte usa Usted principalmente para desplazarse en sus actividades habituales?



Base: 1121 encuestados – Encuesta 2019 Cartagena

**El modo principal de transporte es uno de los factores a monitorear muy de cerca ante la coyuntura por Covid-19 debido a restricciones de uso del transporte público que podrá operar con máximo el 35% de su capacidad.**

La situación de la pandemia obliga a agilizar la implementación de estrategias orientadas a la movilidad sostenible en Cartagena, privilegiando los viajes a pie o en bicicletas por ser los más seguros en términos de distanciamiento social.

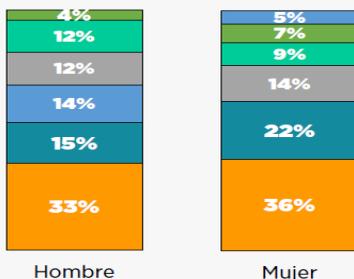
70

#### MOVILIDAD

##### ¿Cuál medio de transporte utiliza principalmente para desplazarse a sus actividades habituales?

Desagregaciones para Cartagena

Género



Base: 2.106 encuestados en nov-21.  
Nota: se mantuvieron los 6 modos con más participación.

- Taxi y/o aplicaciones de servicios de transporte
- Moto particular
- Carro particular
- Mototaxi
- Bus. Busetas o colectivo
- Transcribe



**Transcribe es el principal modo de Transporte que utilizaron hombres y mujeres.** En segundo lugar, quedaron los buses, busetas o colectivos, aunque con mayor participación para las mujeres y luego en el tercer modo hay una diferencia: para hombres es la moto particular y para las mujeres la mototaxi.

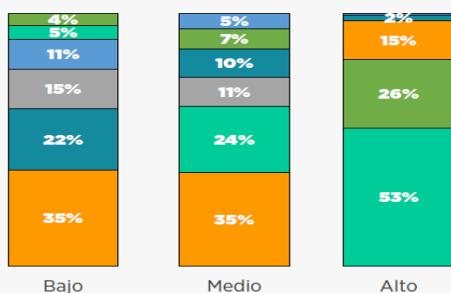
62

#### MOVILIDAD

##### ¿Cuál medio de transporte utiliza principalmente para desplazarse a sus actividades habituales?

Desagregaciones para Cartagena

Nivel socioeconómico



Base: 2.106 encuestados en nov-21.  
Nota: se mantuvieron los 6 modos con más participación.

- Taxi y/o aplicaciones de servicios de transporte
- Moto particular
- Carro particular
- Mototaxi
- Bus. Busetas o colectivo
- Transcribe



**Mientras que para los encuestados de los niveles socioeconómicos bajos y medios el principal modo fue Transcribe, en los nivel alto fue el carro particular.** En el segundo modo de Transporte también hubo diferencias importantes: buses para bajo, carro particular para medio y taxi y/o aplicaciones de servicios de transporte para alto. El tercer modo fue mototaxi para bajo y medio, y Transcribe para el nivel alto.

63

Teniendo en cuenta lo antes expuesto, los usuarios de transporte público aun con la implementación del transporte masivo TRANSCARIBE y de reconocer que este tipo de transporte ha traído mejoría en la movilidad de los habitantes en Cartagena, así como el funcionamiento de algunos medios informales, han continuado con el uso habitual del transporte público tradicional (buses o busetas), desvirtuándose de esta forma lo dicho por el accionante a través de apoderado judicial.

Aunado a lo anterior, el hecho que una fracción de la población se incline por ser usuarios ocasionales del servicio transporte informal, no se puede concluir ligeramente que esta sea la causa del detrimento que presuntamente a padecido en sus ingresos como propietario

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

Celular: 3168253095

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

de buseta, esto tiene asidero en los resultados de la encuesta de Cartagena como vamos en razón a la movilidad para el año 2021 en la que se logró establecer lo siguiente:

**“SÍNTESIS DE RESULTADOS:** En el caso del medio de transporte utilizado principalmente para desplazarse a sus actividades habituales, teniendo en cuenta el nivel socioeconómico, para los encuestados de los Niveles socioeconómicos bajos y medios el principal modo fue Transcribe, en los nivel alto fue el carro particular. En el segundo modo de Transporte también hubo diferencias importantes: **buses para bajo, carro particular para medio y taxi y/o aplicaciones de servicios de transporte para alto. El tercer modo fue moto taxi para bajo y medio,** y Transcribe para el nivel alto. (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

## **4. INEXISTENCIA DE LOS PRESUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO**

De acuerdo con lo expuesto por el demandante me permito desvirtuar los presupuestos de la responsabilidad extracontractual del Estado de la siguiente forma:

**DE LA PRESUNTA FALLA DEL SERVICIO:** Teniendo en cuenta la definición que trae el tratadista RODOLFO ANDRES CORREA VARGAS en su libro “RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO pagina 73: “La falta o falla del servicio es, entonces, el defectuoso funcionamiento observable en la realización de una actividad a cargo del estado”

Considera el actor que la omisión consiste en la falta de vigilancia y control del transporte público ilegal.

A lo largo de esta contestación se pudieron enlistar los actos administrativos proferidos por el distrito de Cartagena que busca controlar a las motocicletas:

- Decreto No. 0120 de 10 de febrero de 2004
- Decreto No. 0461 del 10 de mayo de 2004,
- Decreto 0858 de 10 de agosto de 2004,
- Decreto 1264 de Noviembre 17 de 2004,
- Decreto No. 0045 de 28 de enero de 2005,
- Decreto 0197 de 17 de marzo de 2005,
- Decreto 0034 de 17 de enero de 2006,
- El Decreto 2961 de 4 de Septiembre de 2006 emanado del Ministerio de transporte,
- Decreto distrital No. 0701 de septiembre 7 de 2006,
- Decreto No. 1086 de Septiembre 6 de 2007,
- Decreto 1221 de 26 de octubre de 2007,
- Decreto 0683 de septiembre 4 de 2008,
- Decreto distrital No. 1040 de Septiembre 4 de 2009,
- Decreto 1228 de 20 octubre de 2009.
- Decreto 0863 1 de septiembre de 2010
- DECRETO 1140 de 26 de agosto de 2011
- Decreto 1306 de 4 de septiembre de 2012
- DECRETO 1599 DE 3 DE DICIEMBRE DE 2012
- Decreto 1138 de 2 de septiembre de 2013.
- Decreto 1058 de 28 agosto de 2014.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

- Decreto 1127 de 2015.
- Decreto 1329 de 2016
- Decreto 1183 de 4 de septiembre de 2017
- Decreto 0626 de 12 de junio de 2018
- Decreto 0018 de 3 de enero de 2020.
- Decreto 11097 de 2020.
- Decreto 011 de 2021.
- Decreto 0279 de 25 de febrero de 2022.

Se equivoca el apoderado de la parte demandante al expresar que hay una omisión en el control y vigilancia cuando año tras año se han expedido decretos en busca de mitigar esta problemática que afecta a muchas ciudades y municipios de Colombia. Demostrándose de esta forma que el Distrito de Cartagena si ha dado cumplimiento a su deber.

Igualmente, el Distrito de Cartagena por intermedio del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte ha realizado en la ciudad diferentes programas dirigidos a la sensibilización del uso del transporte público implementado y autorizado en el territorio.

Nos permitimos informar que el Área de Educación Vial del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT; desarrolla programas y campañas de sensibilización al ciudadano enfocados a desarrollar conductas de autorregulación y corresponsabilidad para una Movilidad Segura; fomentando comportamientos y hábitos seguros en la vía; así como promover la cultura de la ejemplaridad y el uso adecuado de las vías y la utilización en debida forma del transporte legal en la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior, el área de Educación Vial viene implementando los siguientes programas que promueven y enseñan el respeto a las normas de tránsito, con mensajes de reflexión y conciencia social, bajo el concepto de una ciudad segura y ordenada, con los siguientes Programas:

**PROGRAMA DE PATRULLEROS ESCOLARES:** Tiene como objetivo principal crear acciones que brinden seguridad y movilidad en el entorno educativo mediante la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía; por lo tanto se vincula a la población estudiantil del Distrito en el desarrollo de la autoestima, al respeto por los demás y a los principios de convivencia social y democrática; así como al desarrollo y consolidación de una CULTURA CIUDADANA, que involucra el reconocimiento de derechos y deberes, y el respeto por las instituciones y autoridades. Dentro de las actividades se hace énfasis al buen uso de Transporte Público de Pasajero individual, colectivo, masivo y especial escolar. Servicio social en seguridad vial, programas patrulleros escolares desde el año 2016 hasta lo transcurrido del año 2020, se han sensibilizados a 23.492 Patrulleros Escolares 84 Instituciones de Básica Secundaria y 23 de Primera Infancia vinculadas.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL



- PROGRAMA EDUCACIÓN EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL: Este programa está dirigido a Empresas, Establecimientos, universidades, adulto mayor, personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, el cual consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. Capacitando a conductores y colaboradores de dichas empresas y establecimientos en el buen uso del Transporte Público de Pasajero individual, colectivo, masivo y empresarial. El programa Educación en Tránsito y Seguridad Vial desde el año 2016 hasta lo transcurrido del año 2020, se han sensibilizado a 40.202 de conductores, colaboradores y empleados de las diferentes empresas públicas, privadas, estatales, centros de vida, fundaciones, instituciones universitarias y centros de formación.



- Campañas: Desde el año 2016 hasta el 2020, se han realizado aproximadamente 16 campañas lúdicas pedagógicas dirigidas a toda la comunidad con énfasis en seguridad vial, buenas prácticas para una

movilidad segura, disminución de los índices de accidentalidad de los actores vial y el uso del transporte público individual. Colectivo y masivo.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL



Teniendo en cuenta lo antes expuesto y demostrado, el Distrito de Cartagena ha cumplido con las obligaciones a su cargo, por lo que la presunta falla del servicio alegada por el demandante no se encuentra configurada en el presente proceso.

## **DEL PRESUNTO DAÑO:**

El Consejo de Estado ha señalado que el daño antijurídico es *"la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho"; o también el que se produce a una persona a pesar de que "el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de causales de justificación<sup>1</sup>.*

*"El daño, en "su sentido natural y obvio", es un hecho, consistente en "el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia causado a alguien", "...en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc..." y "...supone la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo. Según se ha visto, condición necesaria para que desencadene la reparación es que el daño sea antijurídico, calificación que se obtiene de constatar que el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de "causales de justificación. Adviértase como, entendido así el daño antijurídico frente al cual el estatuto superior impone la obligación reparatoria a cargo del Estado, si bien puede revestir modalidades diversas (material, moral, fisiológico, etc.), constituye una constante, razón por la cual, al tiempo que constituye un elemento indispensable para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, se sitúa en la base misma de la institución jurídica proveyéndola de fundamento."<sup>2</sup>*

En el caso de marras el accionante a través de su apoderado judicial, manifiesta que el vehículo de placas XMA747 se encuentra vinculado a la cooperativa COOINTRACAR LTDA, para ello anexa contrato de vinculación de un vehículo automotor de fecha 08 de febrero de 2016, con el que Pretende demostrar el presunto detrimento en sus ganancias como propietario en virtud a la disminución de pasajeros a transportar, como consecuencia de la circulación del transporte informal MOTOTAXISMO. El mencionado contrato no es el medio idóneo para la demostración de los perjuicios alegado, quedando la presunta existencia de

<sup>1</sup> Consejo de Estado Sección Tercera. Sentencia de 5 de diciembre de 2005. Consejero Ponente Alier Hernández Enríquez. Radicación No. 12158.

<sup>2</sup> Consejo de Estado Sección Tercera. Sentencia de 11 de noviembre de 1999. Consejero Ponente Alier Hernández Enríquez. Radicación No. 11499.

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

Celular: 3168253095

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

los mismos en simple dicho de su parte y sin soportes probatorios que así lo demuestren.

Considera el actor en la demanda que los días sin motos su servicio se incrementa, endilgando la responsabilidad al Distrito por la presunta omisión de control y vigilancia; sin embargo, se encuentra probado que los usuarios de transporte público aun con la implementación del transporte masivo TRANSCARIBE y de reconocer que este tipo de transporte ha traído mejoría en la movilidad de los habitantes en Cartagena, así como el funcionamiento de algunos medios informales, han continuado con el uso del transporte público tradicional (buses o busetas), desvirtuándose de esta forma lo dicho por el accionante a través de su apoderado con las encuestas realizada por ente privado CARTAGENA COMO VAMOS para los años 2019 y 2021.

Teniendo en cuenta lo antes expuesto, reitero los usuarios de transporte público aun con la implementación del transporte masivo TRANSCARIBE y de reconocer que este tipo de transporte ha traído mejoría en la movilidad de los habitantes en Cartagena, así como el funcionamiento de algunos medios informales, han preferido el uso del transporte público tradicional (buses o busetas), desvirtuándose de esta forma lo dicho por el accionante a través de apoderado judicial en cuanto a la presunta disminución en sus ingresos como propietario de buseta, por la ausencia de pasajeros a transportar, hecho producido para el actor por el funcionamiento del transporte informal MOTOTAXISMO y que este último se haya expandido por la falta de control y vigilancia del Distrito de Cartagena.

De acuerdo con consulta realizada en la plataforma SIMIT el vehículo de placa XMA747 tienen comparendos pendientes por cancelar entre los que se encuentran:

| FEDERACION COLOMBIANA DE MUNICIPIOS |              | simit                  |            | ESTADO DE CUENTA |                   |                                    |
|-------------------------------------|--------------|------------------------|------------|------------------|-------------------|------------------------------------|
| Placa:                              | XMA747       |                        |            |                  |                   |                                    |
| Fecha de expedición:                | 31/05/2022   |                        |            |                  |                   |                                    |
| Comparendos y multas                |              |                        |            |                  |                   |                                    |
| #                                   | Número multa | Fecha                  | Secretaría | Infracción       | Estado            | Valor total                        |
| 1.                                  | 418227       | 10/07/2014<br>00:00:00 | Cartagena  | C31              | Cobro coactivo    | \$ 292,600                         |
| 2.                                  | 8428         | 10/02/2022<br>00:00:00 | Cartagena  | B01              | Pendiente de pago | \$ 169,988                         |
| 3.                                  | 62329        | 10/02/2022<br>00:00:00 | Cartagena  | D07              | Pendiente de pago | \$ 666,656                         |
| 4.                                  | 62330        | 10/02/2022<br>00:00:00 | Cartagena  | C19              | Pendiente de pago | \$ 333,323                         |
| 5.                                  | 38596        | 22/06/2015<br>00:00:00 | Cartagena  | C19              | Cobro coactivo    | \$ 306,062                         |
| 6.                                  | 20215        | 23/07/2015<br>00:00:00 | Cartagena  | C02              | Cobro coactivo    | \$ 306,062                         |
| 7.                                  | 25008        | 20/08/2015<br>00:00:00 | Cartagena  | D04              | Cobro coactivo    | \$ 612,133                         |
| 8.                                  | 24566        | 22/09/2017<br>00:00:00 | Cartagena  | D08              | Cobro coactivo    | \$ 700,843                         |
| 9.                                  | 24567        | 13/10/2017<br>00:00:00 | Cartagena  | D07              | Cobro coactivo    | \$ 700,843                         |
| Total a pagar comparendos y multas: |              |                        |            |                  |                   | <b>\$ 4,088,510</b>                |
|                                     |              |                        |            |                  |                   | <b>Total a pagar: \$ 4,088,510</b> |

Este documento fue expedido el 31 de mayo de 2022 a las 05:38 p. m. es de carácter gratuito y es válido durante la fecha de expedición. Además, no aplica como documento para realizar pagos, es solo una consulta del estado de cuenta.

C31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

B01 Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción

D07 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

C10 Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C10 Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C02 estar un vehículo en sitio prohibido.

D04 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

D08 Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

Celular: 3168253095

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.  
ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

D07 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Con lo expuestos se concluye que han existido intervalos de tiempo en que el vehículo presuntamente de propiedad del demandante ha sido requerido por la autoridad de tránsito por la infracción, siendo estos, momentos en los cuales el vehículo no ha prestado sus servicios, situación o contingencia que no ha sido tomada en cuenta por el demandante y las cuales son situaciones ajenas a la voluntad de mi representada.

Visto lo anterior, el presunto perjuicio alegado por el actor no se encuentra probado en el presente proceso.

## **NEXO CAUSAL:**

El actor en su demanda no ha demostrado que mi representado no realice inspección y vigilancia sobre prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos bus o busetas.

La doctrina y la jurisprudencia han restablecido que entre el daño y la falla debe existir un nexo causal, es decir que por la presunta falla se haya ocasionado el perjuicio.

Como se ha dicho a lo largo de la presente contestación, el contrato de vinculación de un vehículo automotor de fecha 08 de febrero de 2016, con el cual el actor pretende demostrar la existencia y tasación de los perjuicios causados no es el medio jurídicamente idóneo, por lo tanto no se encuentra incorporada al proceso prueba suficiente que demuestre el perjuicio alegado, situación esta que es externa a la administración.

Que el vehículo de placas XMA747 se encuentra vinculado a la cooperativa COOINTRACAR LTDA, para ello anexa contrato de vinculación de un vehículo automotor de fecha 08 de febrero de 2016, con el que pretende demostrar el presunto detrimento en sus ganancias como propietario en virtud a la disminución de pasajeros a transportar, como consecuencia de la circulación del transporte informal MOTOTAXISMO. Se insiste que el mencionado ~~otro~~ es el medio idóneo para la demostración de los perjuicios alegados, quedando la presunta existencia de los mismos en simple dicho de su parte y sin soportes probatorios que así lo demuestren.

Se desvirtúa el nexo causal por las siguientes razones:

1. El distrito de Cartagena si ha cumplido con el deber de controlar y vigilar debido a que desde el 2004 se vienen tomando medidas restrictivas de circulación de vehículos de tipo motocicleta de cualquier modalidad y cilindraje.
2. Los usuarios del servicio de transporte en Cartagena para su movilización prefieren principalmente el uso de transporte público – buses y busetas, pese a la implementación del transporte masivo TRANSCARIBE y el funcionamiento de algunos medios informales.
3. El incremento del parque automotor registrado en la ciudad de Cartagena.

Visto lo anterior hay una ruptura del nexo causal entre la presunta falla y el perjuicio reclamado por el actor.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.  
ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

## 6. CULPA DE LA VICTIMA

En el presente caso, pese a que no se reúnen los presupuestos de la responsabilidad extracontractual del estado, de existir algún perjuicio es culpa del accionante por las razones que desarrollo a continuación:

### ACTO PROPIO DEL DEMANDANTE

Corresponde al empresario garantizar la supervivencia y adaptabilidad de su unidad de producción a los posibles cambios que se presenten en su entorno de negocios. Con la expansión del transporte ilegal, la facilidad de adquirir de vehículos particulares y la implementación del sistema del transporte masivo en la ciudad en Cartagena de Indias implicaba la transformación radical de la manera de gestión de este servicio público por lo que tuvo el demandante tiempo más que suficiente para adaptarse a esimplementación del sistema del transporte masivo, lata nueva realidad. Por tal razón, sólo puede imputarse a su responsabilidad cualquier tipo de hipotética pérdida del valorde la compañía que deriva de su falta de acción empresarial para ajustarse a una realidad que avizoró y conocía.

Por su parte el Distrito de Cartagena para los años 2019 al 2021 había iniciado las acciones necesarias para controlar la circulación de las motocicletas, situación que era Conocida por todos los ciudadanos, porque la ignorancia de la ley no es excusa. Es decir que el demandante siempre ha tenía pleno conocimiento de la situación que se llegarían a vivir en materia de transporte en el Distrito de Cartagena, no solo con la proliferación de motos en Cartagena, sino con la implementación del sistema de transporte masivo TRANSCARIBE Y con las facilidades que el mercado ofrece en cuanto a la adquisición de vehículos particulares por parte de la población Cartagena, lo cual se debe al fenómeno natural de crecimiento, desarrollo y transformación de un territorio, lo cual debió ser previsible por parte del actor, por ello alegar en estos momentos detrimentos en sus ganancias es muestra de su falta de proyección y previsibilidad.

## 7. CUALQUIER OTRA EXCEPCION QUE RESULTE PROBADA DENTRO DEL PROCESO

Solicito, igualmente, se declare cualquiera otra excepción que resulte probada duranteel transcurso del presente proceso.

### PRUEBAS

Solicito al despacho se tengan en cuenta las siguientes pruebas

#### DOCUMENTALES:

1. Decreto 0034 de 17 de enero de 2006,
2. El decreto 2961 de 4 de septiembre de 2006 emanado del ministerio de transporte,
3. Decreto 0682 de septiembre 4 de 2008,
4. Decreto 0684 de septiembre 4 de 2008.
5. Decreto distrital no. 1040 de septiembre 4 de 2009.
6. Decreto 1228 de 20 octubre de 2009.

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

7. Decreto 0863 1 de septiembre de 2010
8. Decreto 1140 de 26 de agosto de 2011
9. Decreto 1306 de 4 de septiembre de 2012
10. Decreto 1599 de 3 de diciembre de 2012
11. Decreto 1138 de 2 de septiembre de 2013.
12. Decreto 1058 de 28 agosto de 2014.
13. Decreto 1127 de 26 de agosto de 2015
14. Decreto 1329 de 2 de septiembre de 2016
15. Decreto 1183 de 4 de septiembre de 2017
16. Decreto 0626 de 12 de junio de 2018
17. Decreto 0018 de 3 de enero de 2020.
18. Decreto 1227 de 7 de octubre de 2020
19. Decreto 011 de 5 de enero de 2021
20. Decreto 0279 de 25 de febrero de 2022.
21. Estado de cuenta de los vehículos XMA 747.
22. Solicitud de certificaciones y de informes pedidas al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE -DATT- de fecha 13 de mayo de 2022

## PRUEBAS POR INFORME

1. Encuestas de percepción ciudadana realizada por el programa privado CARTAGENA COMO VAMOS de los años 2019, 2021, en el que se logra establecer el incremento del uso del transporte masivo TRANSCARIBE por parte de los habitantes de Cartagena y el uso de transporte público de buses y busetas.
2. Informe de práctica investigativa proyecto análisis de las preferencias de los usuarios del servicio de transporte público en el Distrito de Cartagena elaborado por MARLYN PAOLA MARRUGO GARCIA y LINA MARIA ROJAS TRILLOS. UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR. FACULTAD DE ECONOMIA. 2004.
3. Estudio para implementar medidas de movilidad para la circulación de vehículos tipo motocicleta de cualquier modalidad y cilindraje elaborado por el departamento de tránsito y transporte de Cartagena el 21 de febrero de 2022.

## INTERROGATORIO DE PARTE

Sírvase decretar el interrogatorio de parte del demandante para que absuelva las preguntas que enviaré en su oportunidad en sobre cerrado o las realizaré de manera verbal en la audiencia sobre los hechos y las pretensiones de la demanda de conformidad con el artículo 191 y s.s del código general del proceso.

## DE OFICIO

De conformidad con el artículo 173 inciso segundo del Código General de proceso, solicito a despacho se sirva decretar las siguientes pruebas de oficio, las cuales fueron solicitadas a través de derecho de petición, pero no fueron atendidas tal como se demuestra en la solicitud que se anexa y se relacionan en el acápite de pruebas:

1. Oficiase al departamento administrativo de tránsito y transporte de Cartagena con la finalidad que remita con destino al presente proceso la siguiente información:

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

- 1.1 Remítase una relación de las multas e inmovilizaciones que han tenido los vehículos con placas XMA 747. Favor remitir las fechas de las inmovilizaciones y las fechas en que los vehículos fueron entregados.

## **OPOSICION DEL INFORME DEL SEÑOR ARNOLD DE JESUS QUIROZ VILLEGAS:**

Con respecto al informe fílmico o fotográfico allegado con la presentación de la de demanda, presentado por el señor ARNOLD DE JESUS QUIROZ VILLEGAS, se hace necesario mencionar que el mismo sólo hace alusión a personas que están utilizando su transporte privado, que el mismo informe no con lleva a definir absolutamente nada, solo se observa a particulares utilizando sus motocicletas, y en algunos casos se encuentran acompañados, no se sabe si es de familiares, amigos o conocidos, pero no se deja entrever que sea utilización del medio de transporte como Mototaxismo, pues en ninguna fotografía se deja concluir eso. La motocicleta es un medio de transporte permitido, y en las fotografías no se concluye que dichas personas sean moto taxi, por ende, si la razón del informe es concluir que son mototaxi se debe desechar las misma porque no se concluye que estas personas estén utilizando ese medio transporte como tal.

Así mismo no se establece en el informe que por las motos los servicios de busetas pierdan usuarios, máxime cuando en ninguna de las fotografías se demuestra ello, por lo que solicito que esta prueba se analice por el despacho como una documental de tipo representativo ya que solo plasman una versión de un hecho cuya percepción es de un tercero ajeno al proceso

## **FUNDAMENTOS FACTICOS Y JURIDICOS DE LA DEFENSA**

El demandante pretende a través de la presente acción demostrar que la baja producción o ingresos de su vehículo se ha debido al fenómeno de índole nacional llamado MOTOTAXISMO, y que por este fenómeno y la supuesta falta de autoridad delente territorial que hoy se defiende han obtenido pérdidas económicas, queriendo ahora que sea el Distrito de Cartagena de Indias quien deba asumir el pago de unos supuestos daños y perjuicios, que en ningún momento ha producido.

En el caso de marras de acuerdo con el título de imputación presentado por el accionante nos encontramos frente a una presunta falla del servicio. Este tipo de responsabilidad es directa no es necesario que se distingan los órganos y/o funcionarios que ejecutan a voluntad de la administración, la responsabilidad nace del deber del estado de procurar el bien común y una buena prestación de los servicios públicos.

Para que exista la responsabilidad estatal es menester que concurren tres presupuestosa saber:

1. Se presente un hecho, acción u omisión imputable al estado.
2. Un daño antijurídico imputable al estado.
3. Que entre el hecho, acción u omisión exista un nexo causal suficiente con el daño.

Es importante establecer que aun cuando la falla se encuentre demostrada, no habrá lugar a la indemnización sino se prueba la existencia del daño y el nexo de causalidad entre este y el actuar de la administración, es decir que es necesario que confluyan los tres presupuestos para que se establezca la responsabilidad extracontractual del estado por falta

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

Celular: 3168253095

# HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL

o falla del servicio.

Ahora bien, para exonerar de responsabilidad la entidad debe demostrar fuerza mayor o caso fortuito, culpa de la víctima o un hecho de un tercero.

En el caso que nos ocupa se pudo establecer que la presunta falla del servicio endilgado por el demandante al Distrito de Cartagena no se ha configurado debido a que se realiza en la presente contestación un desarrollo normativo de todos los actos administrativos expedidos por la administración Distrital para implementar medidas que controlen la circulación de las motocicletas en el Distrito de Cartagena, cabe resaltar que este tipo de vehículos son privados por lo que no ha sido fácil para la entidad determinar y establecer cuales operan de manera irregular.

Con respecto al daño antijurídico la jurisprudencia ha establecido que no todo daño debe ser reparado sino solo aquel que sea antijurídico, es decir que el que se esté en la obligación de soportar no es reparado, en el caso que nos ocupa el demandante ha recibido una disminución en sus ingresos por la aparente baja en los usuarios que toman el servicio de busetas, endilgando esta responsabilidad al Distrito de Cartagena por la presunta falta de control y vigilancia sobre el fenómeno de transporte irregular denominado "mototaxis" y hace este análisis en virtud a los días sin moto declarados a través de decretos por el distrito de Cartagena.

Yerra el demandante en afirmar lo antes expuesto debido a que el servicio de busetas es el más utilizado, sin importar que sea día sin moto en la ciudad de Cartagena, es notorio que el uso del servicio de busetas, se ha mantenido estable incluso pese a la implementación e incremento en el uso del transporte masivo TRANSCARIBE, tal como se observa en la encuestas de percepción ciudadana 2019 y 2021, realizada por la entidad privada CARTAGENA COMO VAMOS Y los estudios estadísticos enviados por la entidad y es afianzado con el estudio para implementar medidas de movilidad.

Esta situación del transporte irregular denominado mototaxis, el Distrito de Cartagena viene adoptando medidas desde el año 2006 y pese a ello se ha ido proliferando, sin embargo en el año 2019 al 2021, el servicio de busetas se mantuvo como uno de los medios de transporte más concurrido por los usuarios.

Es decir que de existir un daño el mismo no es atribuible a la entidad estatal sino al mismo actor. Este daño no es antijurídico toda vez que, si el servicio le ha disminuido, ha sido por situaciones externas al Distrito de Cartagena.

Visto lo anterior, tenemos que los presupuestos para que se configure la responsabilidad extracontractual del estado no se encuentran acreditados y de existir un daño el mismo no es antijurídico y por ende no es atribuible al estado.

## NOTIFICACIONES

La suscrita apoderada de la parte demandada recibe notificaciones en la ciudad de Cartagena, barrio centro, Cra 10ª #32ª – 77 oficina 403. Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)

LA DEMANDADA: DISTRITO DE CARTAGENA DE CARTAGENA DE INDIAS, en el Barrio

Correo electrónico: [helenavaldes@hotmail.com](mailto:helenavaldes@hotmail.com)  
Celular: 3168253095

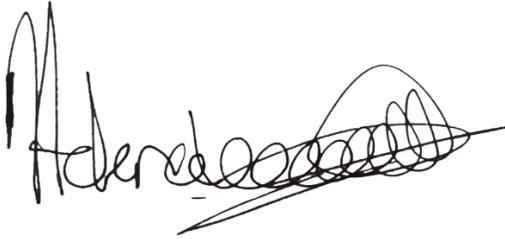
**HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ**

**ABOGADA.**

**ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL**

Centro diagonal 30 No. 30-78 Plaza de La Aduana. Correo electrónico:  
[notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co](mailto:notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co)

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Helena del Carmen Valdes Gonzalez', with a long horizontal stroke extending to the right.

---

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

C.C Nro. 45.560.730

T.P Nro. 195.128