

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

Señores

JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

admin05cgena@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. M

Medio de control	REPARACION DIRECTA
Radicación:	13-001-33-33-005-2021-00286-00
Demandante:	ANGELICA MARIA HURTADO OSORIO
Demandado:	DISTRITO DE CARTAGENA

ASUNTO: CONTESTACION DE LA 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 este no 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 y condenar en costas la parte demandante.

A LA PRIMERA 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 SEGUNDA PRETENSION: Nos oponemos a la prosperidad de esta debido a que carece de motivación fáctica para invocarla, 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 la cual se desvirtuará con el material probatorio que se allegará al presente proceso.

A LA TERCERA PRETENSÓN: Nos oponemos a la prosperidad de tal solicitud debido a que 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 tal como se demostrará en la presente contestación.

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

ACERCA DE LOS HECHOS

HECHO 1: Parcialmente cierto. Es cierto de acuerdo con la documentación aportada con la demanda que los automotores de placas UAP 916 y WGM 559, son de propiedad del demandante, aun cuando se extraña certificado de libertad y tradición de los vehículos en mención. No nos consta la afiliación de los vehículos a la cooperativas COOTAXCONTUCAR debido a se aporta con la demanda sendos contratos de afiliación de los automotores de placas UAP 916 y WGM 559 pero no se allega constancia que los mismos se encuentren vigentes, razón por la cual nos acogemos a lo que se pruebe en el curso del proceso.

HECHO 2: No nos consta, de acuerdo a lo documentación aportada con la demanda, ya que el demándate no allega, el acto administrativo por medio del cual el Distrito de Cartagena le otorgue la habilitación enunciada por el actor a la cooperativa, COOTAXCONTUCAR y que esta se encuentre vigente, así como no aporta el certificado de existencia y representación legal de la empresa de transporte en mención, razón por la cual nos acogemos a lo que se pruebe en el curso del proceso.

HECHO 3: No es cierto. Los usuarios del servicio de mototaxi no son los mismos que los usuarios de servicio de taxi. Tal como lo demostraré en el transcurso de la presente contestación.

De igual forma relaciona la demandante un estudio que no corresponde 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 2019 a 2021 y el estudio relacionado es de 2017 y 2018, de igual forma no allega la ficha técnica del mismo.

Se extraña en las pruebas allegadas con la demanda "las encuesta y el muestreo llevado a cabo por la Universidad de Cartagena por el semillero de ciencias económicas (presentado por los señores MARIA PAULA FALFS, DANIELA LICONA, LAURA ESPINOZA Y CAMILA FERNANDA SAFAR, en el año 2019 Quinta convocatoria para la financiación de proyectos de semilleros de investigación. Proyecto N° 056-2017.

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 que es la que explica la forma y los términos y condiciones en que fue recaudada, por lo que no es dable que sea aceptada 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: 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.

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 entregadas 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: Con respecto a la certificación mencionada en este hecho, se manifiesta de manera expresa que la misma no reúne los requisitos legales para que sea tomada como prueba debido a que no se aporta los anexos de los documentos que utilizó como base para realizar ese cálculo, sumado a ello no tiene en cuenta el que certifica las veces que los vehículos han sido inmovilizado o que han ingresado a taller, también las veces que no sale debido al pico y placa de los taxis, que es un día a la semana. Todos estos presupuestos facticos no son tenidos en cuenta al momento de elaborar la certificación por lo que la misma no se encuentra ajustada a la realidad procesal.

Entonces, no se tiene en cuenta la percepción que tiene los ciudadanos sobre el servicio de taxi, el incremento del parque automotor inscrito en la ciudad de Cartagena y que

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

transita en la misma, así como que las personas que toman el servicio de taxis no son las mismas que utilizan el servicio de mototaxis. Son dos usuarios de transporte distintos el uno del otro. Y finalmente el incremento de la demanda del uso del servicio de transporte masivo TRANSCARIBE, al igual que la contingencia del COVID-19, vivida desde el 12 de marzo de 2020, no solo a nivel local en el Distrito de Cartagena, sino a nivel nacional, que llevo a las autoridades a tomar medidas restrictivas, como el aislamiento preventivo, restricción en el horario de circulación de la ciudadanía en las calles del país, restricción en la apertura de establecimientos de comercio y las reformas que de manera obligatorias debieron implementarse al sistema de transporte público, en pro de proteger la vida y salud de los usuarios y de evitar la suspensión de la prestación del servicio público de transporte, todas estas medidas causaron efectos negativos en la economía y productividad de las distintas áreas del comercio, estableciéndose como un perjuicio jurídicamente soportable ya que su finalidad era evitar la propagación del COVID-19 y proteger el derecho fundamental a la vida.

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:

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

"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 irremediabilmente 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,

"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 de los vehículos identificados con placas UAP 916 y WGM 559 de 2008 y 2016, respectivamente, la demanda fue presentada el 23 de noviembre del 2021 han pasado más de cinco 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 de los bienes muebles -vehículos- no procede la prosperidad de las pretensiones por no tener la certeza del titular del derecho de

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

dominio y como consecuencia de ello no se encuentra acreditado el carácter con el que la demandante 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 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 termino 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 considerándose, 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 termino 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".

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 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

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 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

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

Presenta la parte demandante una certificación expedida por un contador de la empresa de transporte a la que presuntamente se encuentran inscritos los vehículos de placas UAP 916 y WGM 559 en el que relaciona el monto de la pérdida que ha tenido en ingresos y que se tasan con base a los servicios prestados los días sin moto.

En la mencionada certificación, la cual carece de anexos no se tiene en cuenta las veces que los vehículos han sido inmovilizados. Se aporta con la presente contestación la relación de multas y de inmovilizaciones de los dos (2) vehículos expedida por el SIMIT.

Solo tiene en cuenta presuntamente:

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

ESTE ESTIMATIVO PARTE DE LA TARIFA MINIMA QUE ESTA AJUSTADA AL VALOR DE \$ 7000. CARRERAS DEJADAS DE PRESTAR POR DIAS, LLEVADAS A MESES TENIENDO EN CUENTA LOS DIAS QUE NO SE LABORA Y LA AFECTACION DE LA PANDEMIA COVID-19. COMPARADOS AL DIA SIN MOTO DE LA CIUDAD DE CARTGENA DE INDIAS.

Sin embargo, no explica el señor ROGER LUIS CONTRERAS ARENILLA el método para hacer ese análisis y las razones por las que llega a ese resultado, careciendo la certificación de soporte alguno que permita comprender las razones del valor arrojado, que califica el demandante como perjuicio.

En suma de lo anterior, no tiene en cuenta el profesional en su certificación el incremento del parque automotor en la ciudad de Cartagena y el uso en ascendencia que le entregan los ciudadanos al sistema de transporte masivo denominado TRANSCARIBE, el cual en estudio realizado demuestra el incremento del uso, los días sin moto en la ciudad de Cartagena, se anexa estudio con la presente contestación:

Agregamos la demanda promedio de los días hábiles, el promedio de demanda mensual para los días sin moto y la variación mensual para las vigencias solicitadas.

MES	2019	2020	2021
ENERO	96.046	119.845	49.760
FEBRERO	123.576	140.025	54.933
MARZO	132.131	80.888	60.053
ABRIL	128.145	4.322	31.829
MAYO	131.404	9.820	11.422
JUNIO	121.499	14.909	44.659
JULIO	123.106	19.183	54.445
AGOSTO	133.899	24.706	60.271
SEPTIEMBRE	131.745	34.335	64.291
OCTUBRE	136.631	44.042	70.272
NOVIEMBRE	123.791	46.049	72.531
DICIEMBRE	129.680	47.614	78.177

Tabla 3. Demanda promedio día hábil

MES	2019	2020	2021
ENERO	121.398	147.959	60.035
FEBRERO	144.637	166.856	69.949
MARZO	156.326	152.500	74.800
ABRIL	156.378	-	68.213
MAYO	155.267	-	-
JUNIO	141.083	-	58.640
JULIO	146.117	-	69.752
AGOSTO	159.931	-	76.017
SEPTIEMBRE	157.591	-	81.761
OCTUBRE	160.877	-	87.478
NOVIEMBRE	170.741	-	79.285
DICIEMBRE	154.060	61.406	101.384

Tabla 4. Demanda promedio días sin moto

MES	2019	2020	2021
ENERO	26%	23%	21%
FEBRERO	17%	19%	27%
MARZO	18%	89%	25%
ABRIL	22%	-	114%
MAYO	18%	-	-
JUNIO	16%	-	31%
JULIO	19%	-	28%
AGOSTO	19%	-	26%
SEPTIEMBRE	20%	-	27%
OCTUBRE	18%	-	24%
NOVIEMBRE	38%	-	9%
DICIEMBRE	19%	29%	30%

Tabla 5. Variación promedio día hábil y día sin moto

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

Teniendo en cuenta lo antes expuesto, los días sin motos se incrementan los usuarios del servicio masivo de transporte, desvirtuándose de esta forma lo dicho por el accionante a través de apoderado judicial.

Aunado a lo anterior, no tiene en cuenta la parte demandante que las personas usuarias del servicio irregular de mototaxis no son las mismas que utilizan el servicio de taxis, esto tiene asidero en tesis de grado presentada ante la universidad tecnológica de bolívar denominada **INFORME DE PRACTICA INVESTIGATIVA PROYECTO ANÁLISIS DE LAS PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA** en la que se logró establecer a través de encuestas lo siguiente:

"SÍNTESIS DE RESULTADOS: *En el caso del medio de transporte utilizado con mayor frecuencia se observó que los usuarios con niveles educativos mayores (postgrado) utilizan vehículo particular y taxis para movilizarse, caso contrario de los usuarios con niveles educativos más bajos quienes optan por movilizarse en medios como busetas, buses y algunos medios informales de transporte. De igual manera en cuanto al nivel de ingresos recibido por los usuarios, este también determina las elecciones del medio de transporte, de acuerdo a esto los usuarios con mayores ingresos prefieren utilizar vehículos propios, taxis y taxis colectivos, por su parte los usuarios con ingresos inferiores a ocho salarios mínimos elijen medios tales como busetas, intermedios y mototaxis entre otros"*

La organización privada CARTAGENA COMO VAMOS en sus encuestas realizadas a los ciudadanos en los años 2017, 2018, 2019 y 2021 en la que se estudia la percepción de los ciudadanos sobre varios ámbitos de la ciudad, acerca de la movilidad se probó el incremento de usuarios del servicio masivo de transporte TRANSCARIBE y el incremento del parque automotor que transita en la ciudad de Cartagena, demostrándose de esta forma que la presunta disminución de los ingresos del accionante nada tienen que ver con mi representada sino con factores externos.

El incremento del uso del transporte masivo TRANSCARIBE por parte de los ciudadanos y el incremento del parque automotor inscrito en la ciudad de Cartagena, son situaciones que hace que disminuya el uso del servicio público de taxi en la ciudad de Cartagena y las cuales son ajenas a mi representada por lo que se demuestra la ausencia de responsabilidad del distrito de Cartagena en la disminución de los ingresos del demandante.

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

De acuerdo con lo expuesto por la 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,*

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

entonces, el defectuoso funcionamiento observable en la realización de una actividad a cargo del Estado”

Considera la demandante a través de su apoderado judicial que la falla del servicio recae sobre omisión de vigilar y controlar el 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.
- 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 expedidos 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

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

sensibilidad 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.



- **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,

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 sensibilizados a 40.202 de conductores, colaboradores y empleados de las diferentes empresa públicas, privadas, estatales, centros de vida, fundaciones, instituciones universitaria y centro 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.



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 la demandante no se encuentra configurada en el presente proceso.

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 justificación¹.

"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."²

En el caso de marras el accionante a través de su apoderado judicial, allega una certificación suscrita por un contador, la cual carece de soporte y anexos donde conste el procedimiento realizado para tasar el monto de los presuntos perjuicios, aunado a ello no tiene en cuenta factores tales como los días de pico y placa para taxis, las veces que el vehículo se ha inmovilizado, las veces que el vehículo a entrado en reparación, etc. Demostrándose de esta forma que la certificación carece de veracidad es por ello que se solicitara llamar a declaración al contador ROGER LUIS CONTRERAS ARENILLA con la finalidad que ratifique el documento y aunado a ello explique las razones por las cuales no tuvo en cuenta los factores antes descritos.

De acuerdo con consulta realizada en la plataforma SIMIT los vehículos de placas UAP 916 Y WGM 559 tienen comparendos pendientes por cancelar entre los que se encuentran:

Placa:	UAP916					
Fecha de expedición:	31/05/2022					
Comparendos y multas						
#	Número multa	Fecha	Secretaría	Infracción	Estado	Valor total
1.	44219	07/12/2021 00:00:00	Cartagena	C11	Cobro coactivo	\$ 539,312
2.	RS2022010793	23/05/2022 00:00:00	Turbaco	B01	Pendiente de pago	\$ 250,461
Total a pagar comparendos y multas:						\$ 789,773
						Total a pagar: \$ 789,773
<small>Este documento fue expedido el 31 de mayo de 2022 a las 02:13 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.</small>						

C11. No portar el equipo de prevención y seguridad (kit de carretera)

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

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

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

B01. Conducir sin licencia de conducción

En los intervalos de tiempo en que los vehículos presuntamente de propiedad del demandante han sido requeridos por la autoridad de tránsito por las infracciones enlistadas anteriormente, son momentos en los cuales el vehículo no ha prestado sus servicios, situación o contingencia que tampoco fue tenida en cuenta por el contador al momento de elaborar la mencionada certificación y que son situaciones ajenas a la voluntad de mi representada.

Considera el demandante, en su exposición de motivos 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 días sin moto se aumenta el servicio de TRANSPORTE MASIVO DE TRANSCARIBE tal como consta en certificado expedido por la entidad y que se anexa como prueba en la presente demanda.

Así mismo, se logra probar en el presente proceso que los usuarios de servicios irregular de motos no son los mismos usuarios del servicio de taxis, es por ello que no incide de manera directa la situación que se vive con los denominados "mototaxis" y la presunta disminución de su patrimonio que alega el demandante en su libelo demandatorio.

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

NEXO CAUSAL:

Alega la accionante que el nexo causal es con ocasión a la designación de funciones contempladas en el artículo 9 del decreto 172 del 2001.

El Artículo 9o. del decreto 172 del 2001. Control y vigilancia. *"La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función."*

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 Taxi.

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, la certificación carece de valor probatorio debido a que no se explica la técnica utilizada aunado a ello no se tiene en cuenta los factores externos a la administración al momento de tasar sus presuntos perjuicios.

Se desvirtúa el nexo causal por las siguientes razones:

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 días sin moto en la ciudad de Cartagena se incrementa uso del servicio de transporte masivo TRANSCARIBE tal como se observa en certificación que se allega expedida por la entidad.
3. Los usuarios de servicios de transporte público de taxi no son los mismos del servicio irregular de motos.
4. El incremento del parque automotor registrado en la ciudad de Cartagena.
5. La percepción que tienen los ciudadanos sobre el servicio público de taxi prestado 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.

5. 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:

PERCEPCION CIUDADANA

Es de amplio conocimiento que el servicio público de taxis en la ciudad de Cartagena se ha visto empañado debido a distintas circunstancias por lo que muchos ciudadanos prefieren utilizar otro tipo de servicios públicos.

Esta tesis toma sustentos de las noticias públicas por la prensa nacional y local sobre las situaciones vivida por los usuarios de este servicio, a saber,

<https://www.utadeo.edu.co/es/noticia/novedades/emisora-oyeme-ujtl/7451/taxis-en-cartagena-un-problema-para-el-turista>

<https://www.eluniversal.com.co/cartagena/mas-de-7-taxis-se-negaron-a-llevarme-de-boca grande-a-manga-por-trancones-BL6159641>

<https://www.eluniversal.com.co/cartagena/muchos-taxistas-desconocen-termino-servicio-al-cliente-89659-EWEU174044>

Las anteriores son solo unas de las tantas experiencias que han vivido los ciudadanos con la prestación del servicio.

ACTO PROPIO DE LA DEMANDANTE

Corresponde al empresario garantizar la supervivencia y adaptabilidad de su unidad de producción a los cambios que se presenten en su entorno de negocios. Con la expansión del transporte ilegal, la facilidad de adquirió de vehículos particulares y la implementación del sistema del transporte masivo en la ciudad en Cartagena de Indias

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 esa implementación del sistema del transporte masivo, para la nueva realidad. Por tal razón, sólo puede imputarse a su responsabilidad cualquier tipo de hipotética pérdida del valor de la compañía que deriva de su falta de acción empresarial para ajustarse a una realidad que avizoró y conocía.

Aunado a ello la parte demandante adquirió los vehículos en los años 2008 y 2016 fecha en la que claramente ya el Distrito de Cartagena 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. Pese a ello realizó la compra de los vehículos de servicio público de taxi.

Es decir que la demandante tenía pleno conocimiento de la situación que se estaba viviendo con la proliferación de motos en Cartagena y pese a ello compró los vehículos so pena de que le sucediera lo que el mismo se encuentra alegando en la presente demanda.

6. CUALQUIER OTRA EXCEPCION QUE RESULTE PROBADA DENTRO DEL PROCESO

Solicito, igualmente, se declare cualquiera otra excepción que resulte probada durante el 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.
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

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

19. Decreto 011 de 5 de enero de 2021
20. Decreto 0279 de 25 de febrero de 2022.
21. Informe de TRANSCARIBE en el que se certifica a cuánto ascendió el número de usuarios de transporte masivo durante los años 2019, 2020 y 2021 y el incremento de los usuarios del sistema de transporte masivo los días sin moto en la ciudad de Cartagena durante los años 2019, 2020 y 2021 suscrito por el jefe de la oficina asesora jurídica de Transcribe S.A.
22. Noticia publicada por el diario el UNIVERSAL en fecha 21 de febrero de 2022 denominada "MAS DE 7 TAXIS SE NEGARON A LLEVARME DE BOCAGRANDE A MANGA POR TRANCONES"
23. Noticia publicada por el diario el universal en fecha 9 de septiembre de 2012 denominada "MUCHOS TAXIS DESCONOCEN TERMINO "SERVICIO AL CLIENTE"
24. Columna elaborada por Sebastián Arenas para la universidad Jorge Tadeo lozano denominada "TAXIS EN CARTAGENA UN PROBLEMA PARA EL TURISTA"
25. Estado de cuenta de los vehículos UAP 916

PRUEBAS POR INFORME

1. Encuestas de percepción ciudadana realizada por el programa privado CARTAGENA COMO VAMOS de los años 2017, 2018, 2019 y 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 publico 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. Evaluación del sistema de gestión de calidad en el servicio de transporte público de la ciudad de Cartagena elaborado por GIGLIOLA YOHANA BARON CHADID Estudiante admón. De negocios. Artículo de reflexión con fines de grado universidad de SAN BUENAVENTURA CARTAGENA. Facultad de ciencias administrativas y contables. Cartagena 2015.
4. 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.

RATIFICACION DE DOCUMENTO

Sírvase llamar a declaración jurada al contador ROGER LUIS CONTRERAS ARENILLA quien suscribe la certificación donde constan los perjuicios reclamados con la finalidad que ratifique el documento y explique la forma en que fue realizado y las herramientas utilizadas para el mismo.

INTERROGATORIO DE PARTE

Sírvase decretar el interrogatorio de parte de la parte demandante para que absuelva las preguntas que enviaré en su oportunidad en sobre cerrado o las

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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.

FUNDAMENTOS FACTICOS Y JURIDICOS DE LA DEFENSA

La parte demandante pretende a través de la presente acción demostrar que la baja producción o ingresos de sus vehículos se ha debido al fenómeno de índole nacional llamado MOTOTAXISMO, y que por este fenómeno y la supuesta falta de autoridad del ente 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 la 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 presupuestos a 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 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 endilgada por la 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 baja en los usuarios que toman el servicio de taxi, endilgando esta responsabilidad al distrito de Cartagena por la presunta

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.

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 la parte demandante en afirmar lo antes expuesto debido a que los días sin moto en la ciudad de Cartagena el uso del transporte masivo TRANSCARIBE incrementa tal como se observa en la estadística enviada por la entidad y es afianzado con el estudio para implementar medidas de movilidad.

Aunado a lo anterior, no tiene en cuenta la percepción que tienen los ciudadanos con el servicio de taxis en la ciudad, factor importante para calificar la prestación del servicio.

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 los años 2008 y 2016 la demandante decide invertir en el negocio de servicios público de taxis, inscribiendo sus vehículos en una cooperativa la cual tenía pleno conocimiento de la situación que se estaba presentando configurándose de esta forma una culpa exclusiva de la víctima. Pese a que a la fecha de la presente contestación no reposa prueba en el expediente que demuestre la vigencia de la afiliación de los vehículos de la demandante a la cooperativa de transporte.

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

Adicional a lo anterior, es menester mencionar que se encuentra acreditado que los usuarios de servicios de taxis no son los mismos que utilizan el servicio irregular de mototaxis.

"En el caso del medio de transporte utilizado con mayor frecuencia se observó que los usuarios con niveles educativos mayores (postgrado) utilizan vehículo particular y taxis para movilizarse, caso contrario de los usuarios con niveles educativos más bajos quienes optan por movilizarse en medios como busetas, buses y algunos medios informales de transporte."³

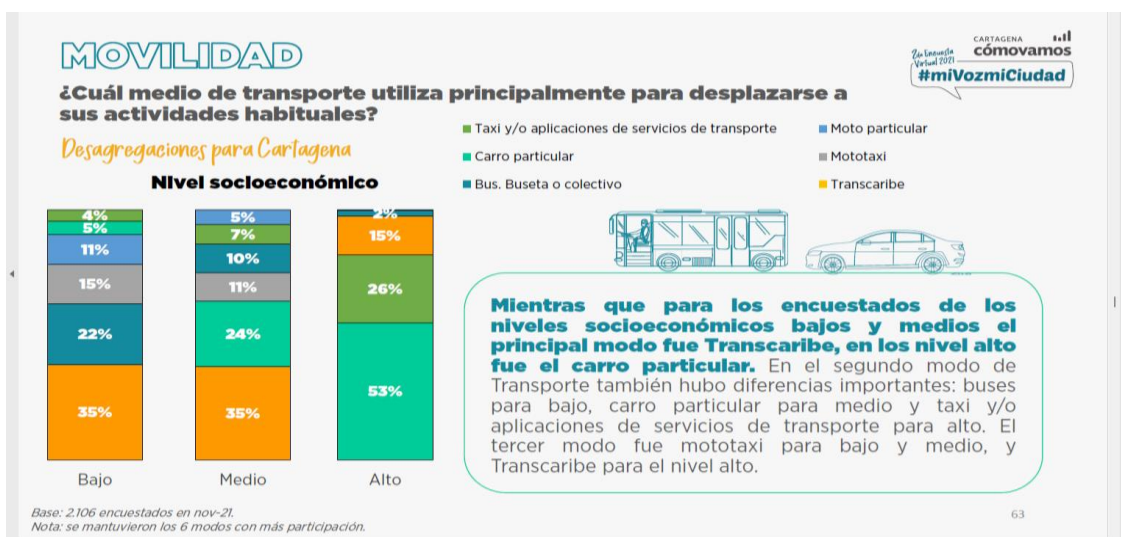
Lo anterior lo ratifica la encuesta realizada por Cartagena como vamos en el año 2021, la cual se anexa con la presente contestación.

³ 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.

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

ABOGADA.

ESPECIALISTA EN DERECHO PROCESAL.



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 10^a #32^a – 77 oficina 403. Correo electrónico: helenavaldes@hotmail.com

LA DEMANDADA: DISTRITO DE CARTAGENA DE CARTAGENA DE INDIAS, en el Barrio Centro diagonal 30 No. 30-78 Plaza de La Aduana. Correo electrónico: notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co

Atentamente,

HELENA DEL CARMEN VALDES GONZALEZ

C.C Nro. 45.560.730

T.P 195.128