|  |  |
| --- | --- |
| CIUDAD Y FECHA | **Bogotá D.C., treinta (30) de noviembre de dos mil dieciocho (2018)** |
| REFERENCIA | **Expediente No. 11001333603420150094700** |
| DEMANDANTE | **RONALD SMITH CÁRDENAS OVIEDO Y OTROS** |
| DEMANDADO | ***INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU; CODENSA S.A. E.S.P*** |
| MEDIO DE CONTROL | **REPARACIÓN DIRECTA** |
| ASUNTO | **FALLO DE PRIMERA INSTANCIA** |

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de REPARACION DIRECTA iniciado por RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO en nombre propio y en representación de los menores BRIANNA ANAHYCARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA; ROSALBA ARIAS MARQUEZ, OMAR VELOZA REY, MARIELA REY, MARIA DOLORES MARQUEZ, JULY TATIANA VELOZA ARIAS y GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ en contra de la BOGOTA DISTRITO CAPITAL, INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU-y CODENSA.

1. **ANTECEDENTES:**
   1. **La DEMANDA**
      1. **PRETENSIONES** 
         1. *“(…) Solicito que mediante el trámite del proceso ordinario de REPARACIÓN DIRECTA, se declare que* ***BOGOTA DISTRITO CAPITAL****, con domicilio en esta ciudad, representada legalmente por el señor Alcalde Mayor GUSTAVO PETRO o quién haga sus veces al momento de notificarle la audiencia;* ***EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA D.C. - IDU****. con domicilio en esta ciudad, representado legamente por el señor WILLIAM CAMARGO, o quien haga sus veces al momento de notificarle la presente acción y ruego citar también a la empresa* ***CODENSA S.A. E.S.P.,*** *con domicilio en esta ciudad, representada legalmente por el señor CRISTIAN HERRERA, o quien haga sus veces al momento de notificarle la presente acción, son civil y administrativamente responsables de todos los daños y perjuicios materiales, morales y daños a la vida de relación causados a mis mandantes.*
         2. ***PERJUICIOS MATERIALES****. Para los menores BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA, la suma de $288.024.449 en salarios mínimos legales mensuales vigentes 446.999, distribuidos en partes iguales para cada uno de los hijos. Este valor sale de multiplicar 13410 días que le faltaron por vivir a la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.), multiplicad por el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2015.*
         3. ***PERJUICIOS MORALES.*** *Tanto objetivados como subjetivados, actuales y futuros, según las últimas Jurisprudencias el Honorable Consejo de Estado, los estimo en suma superior a $547.697.500oo, equivalente a 850 salarios mínimos legales mensuales vigentes, y que discrimino de la siguiente manera:*

*a. RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO (cónyuge supérstite) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*b. BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA (hijo) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*c. ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA (hijo) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*d. ROSALBA ARIAS MARQUEZ (madre) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*e. OMAR VELOZA REY (padre) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*f. MARIA DOLORS MARQUEZ (abuela) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario mínimo legal mensual al momento de la conciliación.*

*g. MARIELA REY (abuela) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $61.6OO.OOO00, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*h. JULY TATIANA VELOZA ARIAS (hermana) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*i. y el señor GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ (tío) le corresponden 50 salarios mínimos mensuales vigentes, equivalente a $32.217.500oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo*

*Legal Mensual al momento de la conciliación.*

***DAÑOS A LA VIDA DE RELACION***

*Los estimo en suma superior a $547.697.500.oo, equivalente a 850 salarios mínimos legales mensuales vigentes, y que discrimino de la siguiente manera:*

*a. RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO (cónyuge supérstite) le corresponden doscientos salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*b. BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA (hijo) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Lega! Mensual al momento de la conciliación.*

*c. ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA (hijo) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual a! momento de la conciliación.*

*d. ROSALBA ARIAS MARQUEZ (madre) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*e. OMAR VELOZA REY (padre) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*f. MARIA DOLORES MARQUEZ (abuela) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*g. MARIELA REY (abuela) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $61.6OO.OOO00, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*h. JULY TATIANA VELOZA ARIAS (hermana) le corresponden cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 SMMV.), equivalente a $64.435.000oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*i. GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ tío le corresponden 50 salarios mínimos mensuales vigentes, equivalente a $32.217.500oo, liquidados al monto que este el salario Mínimo Legal Mensual al momento de la conciliación.*

*Es de esta forma, como el perjuicio del placer se ha identificado como !a imposibilidad de disfrutar las importantes, grandes y pequeñas alegrías que nuestros seres queridos traen día a día, por consiguiente, ha logrado individualizarse como una categoría propia y distinta de los daños materiales y morales, pero que por su naturaleza comparte con esta última el carácter de extramatrimonial.*

*En el caso presente, el llamado PERJUICIO DE PLACER se concreta en la privación que ha afectado a mis poderdantes en poder disfrutar durante el curso natural de la vida a su hija, hermana y nieta.*

*No se trata de dolor moral que implica el desconsuelo de su pérdida prematura y el vacío que su ausencia ha dejado en la vida de sus familiares, sino que involucra el no poder compartir con el fallecido de todas y cada una de las etapas que debería ir superando día a día, de la imposibilidad en que ahora se encuentran de disfrutar a su familiar fallecido por las fallas cometidas por la demandada.*

*Placeres como verlo llegar a casa, compartir con él sus amigos, sus logros y tristezas propias, como también sus sonrisas, y podemos continuar este listado en forma interminable, que todos por vivencia propia conocemos y sabemos en qué consiste poder gozar de todo esto, como indescifrable e indescriptible resulta expresar lo que sienten quienes de pronto, sin aviso alguno, sin justificación de ninguna clase se ven privados en forma absoluta de la posibilidad de disfrutar o de gozar de todo aquello que les fue arrebatado, como les ha ocurrido a mis mandantes en el presente caso.*

*El Consejo de Estado ha señalado que para el resarcimiento de este tipo de perjuicio, por ser de carácter extra patrimonial, no existe una forma propia de cuantificarlo, razón por la cual para su reconocimiento, tal como ocurre frente a los daños morales obliga a calcular la indemnización mediante un estimativo en salarios mínimos mensuales legales, como se hizo.*

* + - 1. *Que la condena respectiva, o sea el monto total de la indemnización sea actualizado de conformidad con lo previsto en el Art. 178 del C. C. A, mediante la aplicación de los mecanismos, procedimientos y formulas adoptados por el Honorable Consejo de Estado, en diferentes oportunidades, actualización que se hará con sus correspondientes intereses e indexación desde la fecha de ocurrencia de los hechos dañosos y hasta cuando se dé cumplimiento a la sentencia que ponga fin al proceso o hasta cuando quede ejecutoriado el fallo definitivo. Así lo dejo solicitado.*
      2. *Sobre las sumas a las que resulte condenada la entidad demandada se ordene que paguen intereses corrientes y moratorios, los que se aplicaran desde la ejecutoria de la sentencia que señale tales sumas y aumento de índice de precios al consumidor. Quedando solicitado su reconocimiento y pago en esta forma.*
      3. *Que se condene en costas y agencias en derecho a la entidad demandada* conforme lo han dispuesto las últimas jurisprudencias de la Honorable Corte Constitucional y el Consejo de Estado (…)”
    1. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:
       1. El señor RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO actúa en su propio nombre y en el de los menores BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA, también actúan en calidad de cónyuge supérstite e hijos respectivamente de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS quién falleció el día 31 de enero de 2014.
       2. La señora ROSALBA ARIAS MARQUEZ y OMAR VELOZA REY, actúan en calidad de progenitores de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS
       3. Las señoras MARIA DOLORES MARQUEZ y MARIELA REY actúan en calidad de abuelas materna y paterna de la persona fallecida
       4. La señora JULY TATIANA VELOZA ARIAS y el señor GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ, actúan en calidad de hermana y tío, respectivamente de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS
       5. La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, falleció el día 31 de enero de 2014, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 29 de enero de 2014 en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá D.C.
       6. De acuerdo al Informe de Tránsito No. A 1428520 y al croquis elaborado y suscrito por el policía con PLACA 089905 de nombre HORACIO MONCALEANO, quién fue el primer respondiente Perteneciente al CAI TORRES BLANCAS CUADRANTE 50 DE BOGOTA DE LA POLICIA NACIONAL el rodante accidentado fue la moto de placas JXQ 58 C MARCA UNITED MOTORS conducida por la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO, con cédula 53040028, quién era también la propietaria de la motocicleta.
       7. El policía también dejó acreditado que el ESTADO DE LA VIA ESTABA CON HUECOS.
       8. De igual forma dejó escrito que como pasajera de la motocicleta accidentada iba La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS.
       9. En el INFORME POLICIAL PARA ACCIDENTES DE TRANSITO No. A 1428520, suscrito por el policía JAIME MAURICIO MONCALEANO con PLACA 089905, CUANDO HACE EL ANÁLISIS de las características de la vía quedó plasmado en el numeral 7.6. ESTADO - 2 CON HUECOS.
       10. De igual manera el policial dejó en su INFORME que el número de víctimas eran dos.
       11. El informe del policía concluye que el accidente se causó por la existencia de huecos en la vía
       12. Según lo manifestado por los testigos presenciales de los hechos, el accidente ocurrió aproximadamente a las 10.00 pm horas, y los motivos para que ocurriera ese hecho trágico, fue que en el lugar de los hechos había varios huecos en la vía, no existía señalización de prevención de accidentes como el ocurrido en la fecha antes referido. Otra situación fue que había poca iluminación en el lugar, toda vez que el bombillo o foco estaba más cercano al sitio donde la vía estaba averiada no estaba funcionando, es decir la iluminación era muy limitada.
       13. La HISTORIA CLINICA "EPICRISIS" (en dos folios) expedida por e! Hospital Universitario San Ignacio, de fecha 29/01/2014 10.19 p.m al 31/01/2014 10.14 a.m., registra que la paciente NINA LILIANA VELOZA ARIAS, con cédula de ciudadanía No. 52897178 ingresa a ese centro hospitalario "..TRAIDA EN TRASLADO PRIMARIO, AL SER RECOGIDA EN ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE PASAJERA MOTO, CON TRAUMA CRANEO ENCEFALICO SEVERO, FRACTURA DE CRANEO Y POLITRAUMA, NO HAY ACOMPAÑANTE, NI HAY DATOS DE LA PACIENTE, INGRESA CON ALTERACIONES DEL ESTADO DE LA CONCIENCIA".
       14. De acuerdo al concepto y plan de tratamiento firmado por el médico WILLIAMS CERVERA CADENA, el fallecimiento de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, ocurrió el día 31 de enero de 2014, a las 7.50 a.m.
       15. El deceso de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS fue como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 29 de enero de 2014, en el sector de la carrera 22 b con Avenida Circunvalar de ésta ciudad, en horas de la noche y este accidente se produjo por las siguientes fallas del servicio: a. Había huecos en la vía y b. No había iluminación en el poste de luz más cercano al sector donde se encontraban los huecos.
       16. La responsabilidad del mantenimiento de las calles de la ciudad de Bogotá D.C. está en cabeza de la ALCALDÍA DEL Distrito CAPITAL y por EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU.
       17. En el sitio donde se produjo el accidente que le causó la muerte a la familiar de mis mandantes había una zona de la vía que tenía huecos de diferentes tamaños y medía 13 metros aproximadamente de largo por 5 metros ancho.
       18. Días después de ocurrido el accidente estos huecos fueron tapados y resanado el sector de la vía que estaba en mal estado.
       19. A pesar que había huecos en la vía y antes de tomar ese lugar hay una curva no había ningún tipo de señalización o advertencias del mal estado de la vía. Esta falla se presentó en los dos sentidos es decir de norte a sur el que transitaba la occisa, ni de sur a norte, toda vez que esa vía se transita en los dos sentidos.
       20. Otra falla que se presentó en el momento que ocurrió el accidente que le ocasionó la muerte a la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS fue que no había iluminación cerca al sector de la vía que estaba en mal estado.
       21. El poste de luz está a 6 metros aproximadamente en línea recta medido de norte a sur. La medida se toma desde que termina la zona referida en el hecho No. 15.
       22. El poste de luz en el momento del accidente como antes lo mencioné no tenía bombillo o reflector encendido, por tal razón no había iluminación en el sector donde estaba averiada la vía pública y sitio del accidente objeto de la presente acción.
       23. La responsable de mantener la iluminación en el sector donde ocurrió el accidente y en todo el sector público de Bogotá D.C. es la EMPRESA CODENSA S.A. E.S.P.
       24. La empresa CODENSA S.A. E.S.P., falló en sus obligaciones de realizar mantenimiento y la prestación del servicio del alumbrado público, como antes los expliqué.
       25. El protocolo de necropsia expedido por El Instituto Nacional de Medicina Legal Y Ciencias Forenses fue realizado el día 01/02/2014 a la 1:30 p.m. y quedó radicado con el No. 2014CPN0000000001069.
       26. Los señores VICTOR ALEJANDRO OROZCO ROMERO, SANDRA LILIANA TORRES LOPEZ y JOSE EDWAR MORA GUTIERREZ, mediante declaraciones juramentadas manifiestan que fueron testigos presenciales del momento en que ocurrió el accidente que posteriormente llevó a la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.).
       27. Mediante declaración juramentada de fecha 12 de septiembre de 2014, manifestó: " Que el día 29 DE ENERO DE 2014, siendo aproximadamente las 9:30 pm me encontraba en la rodada del club SCOOTER STREET, cuando nos encontrábamos a la altura de la avenida circunvalar con CLL 22 B vía Monserrate, como es una vía con poca luz la señora DÁYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, identificada con la cédula de ciudadanía número 53.040.028 de Bogotá, quien conducía la moto de placas JXQ 58 C y llevaba como acompañante a la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, quien en vida se identificó con la cédula de ciudadanía número 52.897.178 de Bogotá, y falleció el 31 DE ENERO DE 2014, quien nos acompañaba por primera vez en la rodada, no pudo esquivar un hueco en la vía y por la profundidad del hueco ambas fueron expulsadas de dicha moto, a la señora DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, la Moto le cayó encima y NINA LILIANA VELOZA ARIAS, quedo al lado, del impacto el casco se rompió TERCERO- De igual manera declaro que al percatarnos nos detuvimos a DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, le retiramos la moto. Las dos se quejaban del dolor. Y de inmediato nos comunicamos con la línea 123 donde pensaron que era una broma. Razón por lo. que nos vimos en la necesidad de comunicarnos con el CAI más cercano, a los pocos minutos dos policías llegaron en moto, llamaron una ambulancia la cual se demoró 45 minutos a una hora en llegar, esta recogió con vida a NINA LILIANA VELOZA ARIAS, trasladándola al hospital SAN IGNACIO, y nos dieron un pronóstico de muerte cerebral. De igual manera declaro que los mismos policías volvieron a llamar otra ambulancia para recoger a DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, ambulancia que *tardo 45 minutos en llegar.*
       28. La señora SANDRA LILIANA TORRES LOPEZ, en declaración juramentada N°. 2014-06388, del día 11 de Septiembre de 2014, de la Notaría 55 del circulo de Bogotá D.C. con respecto de los hechos objeto de la demanda, manifestó: "CUARTO: Manifiesto bajo la gravedad de juramento que soy miembro del club SCOOTER STREET y presencie el accidente ocurrido el día veintinueve (29) de Enero del año 2014, siendo aproximadamente las 10.00 de la noche, cuando la moto de placas JXQ58C marca Scooter UM, conducida por la señora DAYRA JARAMILLO IZQUIERDO, identificada con C.C. N". 53.040.028 de Bogotá, al coger un hueco profundo que había en la circunvalar con calle 22 B (por la vía a Monserrate) el cual no diviso por la falta de iluminación, produjo que la acompañante señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (Q.E.P.D) quien en vida se identificaba con la cédula de ciudadanía N". 52.897.178 de Bogotá D.C. saliera expulsada de la moto quedando herida y se pido la presencia de ambulancias pero se demoraron más de una hora en llegar y cuando lo recogieron fue llevada a la clínica SAN IGNACIO con pronóstico de muerte cerebral y quien falleció el día treinta y uno (31) de Enero de 2014, como consta en registro civil de defunción con indicativo serial 08653462 expedido por la Notaría veintiuna del circulo de Bogotá".
       29. El señor JOSE EDWAR MORA GUTIERREZ, mediante declaración juramentada N°. 762, del día 11 de Septiembre de 2014, de la Notaría 11 del circulo de Bogotá, manifestó: "SEPTIMO: declaro que soy la persona que asiste a SCOOTER TREET con una camioneta para recoger los varados, y presencie el accidente ocurrido el día veintinueve (29) de Enero del año 2014, siendo aproximadamente las 10.00 pm de la noche cuando la moto de placas JXQ58C marca Scooter UM, conducida por la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO, identificada con C.C. N". 53.040.028 de Bogotá al coger un hueco producto que había en la circunvalar con calle 22 B (por la vía a Monserrate) el cual no diviso por la falta de iluminación, produjo que la acompañante señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, (Q.E.P.D) quien en vida se identificaba con la cédula de ciudadanía N°. 52.897.178 de Bogotá D.C. saliera expulsada de la moto quedando herida y se pidió la presencia de ambulancias pero se demoraron más de una hora en llegar y cuando la recogieron fue llevaba a la clínica SAN IGNACIO con pronóstico de muerte cerebral y quien falleció el día treinta y uno (31) de enero del año 2014, como consta en registro civil de defunción con indicativo serial 08653462 expedido por la notaría veintiuno (21) del circulo de Bogotá.
       30. Dijeron los testigos que en el accidente ocurrió en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de ésta ciudad, que habían huecos en la vía y que no había iluminación, es decir que no había alumbrado público.
       31. Por los hechos objeto de la conciliación la Fiscalía 11 Seccional Unidad de Vida de la Fiscalía inició indagación y fue asignado con el Radicado 110016000013201401405.
       32. Los hechos fueron de conocimiento público y de un alto despliegue publicitario de los medios de conocimiento.
       33. Días después del accidente los huecos de la vía fueron tapados. También la empresa CODENSA S.A. E.S.P. puso el bombillo o reflector en el posta ubicado cerca al lugar del accidente.
       34. Los funcionarios del Distrito Capital de Bogotá, no ejercieron los controles necesarios para que el IDU y CODENSA S.A. E.S.P., cumplan con sus obligaciones legales.
       35. El día de la muerte la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS tenía 32 años, 9 meses y 28 días de vida. Por lo anterior y teniendo en cuenta el promedio de vida para el sexo femenino establecido por el DAÑE, le faltaron a la occisa por vivir 37 años, 3 meses y 2 días.
       36. La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS en vida trabajaba de forma independiente, es decir que los menores BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA no van a tener ningún ingresos para su manutención y gastos generales porque su progenitora murió por fallas en el servicio cometidas por las citadas.
       37. Mis poderdantes sufren con la muerte de su ser querido NINA LILIANA VELOZA ARIAS ya que con ella compartían todos los mementos importantes que tiene todo ser humano, como es el día de cumpleaños de cualquier miembro de la familia, navidad, semana santa, día del padre, día de la madre, etc.
       38. Desde la muerte de la familiar de mis poderdantes la vida de ellos no ha sido igual, ha cambiado de manera negativa, toda vez que les hace falta NINA LILIANA quién era el la persona que dirigía el futuro de la familia.
       39. Los menores BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA, perdieron al ser más más importante que una persona puede tener, como es su progenitora, por lo tanto no hay que dar explicaciones sobre ese sufrimiento que padecen, y todo porque las demandadas no cumplieron con las obligaciones legales que pudieran haber evitado la muerte de NINA LILIANA VELOZA ARIAS.
       40. De igual forma el señor RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO, cónyuge supérstite sufre la pérdida de su esposa, y ahora a él sólo le toca la responsabilidad de cuidar a los menores RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO.
       41. El día 25 de marzo de 2015, se solicitó ante la Procuraduría General de la Nación audiencia de conciliación.
       42. Por reparto le correspondió a la Procuraduría 146 Judicial II Para Asuntos Administrativos, radicación No. 101-2015 del 25 de marzo de 2015.
       43. La Procuraduría en mención citó para evacuar la respectiva audiencia de conciliación para el día 25 de junio de 2015, pero la empresa CODENSA S.A. E.S.P. no envío a su representante.
       44. BOGOTA D.C. y el IDU no tuvieron ánimo conciliatorio, razón por la cual se expidió la respectiva constancia
  1. **LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:** 
     1. La apoderada de la **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU** se opuso a la prosperidad de todas las pretensiones en los siguientes términos:

*“(…) Me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones presentadas, por carecer de objeto y no tener sustento probatorio que le permita a los demandantes endilgar una responsabilidad a la administración distrital y mucho menos al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***1. AUSENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO CAUSADO Y LA RESPONSABILIDAD ENDILGADA A ESTE INSTITUTO*** | *En relación con la responsabilidad del Estado como lo ha señalado la Jurisprudencia, la Constitución Política de 1991 consagró a diferencia de la anterior Carla Política, la responsabilidad patrimonial del Estado por los daños antijurídicos que ocasione por la acción u omisión de las autoridades, así como el derecho que tiene de repetir el valor de la condena que le sean impuestas, en contra el servidor público quo hubiese obrado en forma dolosa o gravemente culposa.*  *De acuerdo a lo anterior tenemos lo siguiente: EL DAÑO. El daño consiste siempre en una lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima -en este caso los familiares de la causante - no tienen el deber jurídico de soportar, corresponde al Juez en cada situación determinar la imputabilidad jurídica que para el presente caso en particular tiene corno título "falla del servicio"*  *En el caso sub judice, está por sentado el daño, ya que se demuestra fehacientemente con los documentos aportados como pruebas que dan cuenta de la muerte del causante IVAN DAVID PEREZ MENDIETA.*  *IMPUTACIÓN DEL DAÑO. En el evento de demostrarse - que de hecho lo está - la causalidad del daño alegado en el libelo, resulta necesario establecer cómo sucedieron los hechos para determinar si efectivamente aquél resulta imputable al Estado en virtud de alguno de los regímenes de imputación reconocidos por la jurisprudencia del H. Consejo de Estado.*  *El hecho de la víctima, como causa extraña y exclusiva del daño, impone la prueba de que se trató de un acontecimiento que le era imprevisible e irresistible a quien lo invoca, en el entendido de que cuando el suceso es previsible o resistible para la víctima, se revela una falla del servicio, como quiera que teniendo el deber de precaución y de protección derivado de la creación del riesgo, no previno o resistió el suceso pudiendo hacerlo. Conforme lo ha explicado la doctrina sólo cuando el hecho o acto "ha constituido un obstáculo insuperable para la ejecución de la obligación, deja la inejecución de comprometer le responsabilidad del deudor." En el caso en particular, no estamos frente a un hecho imprevisible, pues de las narraciones contenidas en la demanda y específicamente en las declaraciones extraprocesales que obran como pruebas, se deduce que el accidente se dio en el marco de una caravana de motos denominada "SCOOTER TREET", lo que hace suponer que existía una organización responsable del evento que debía tener los permisos y los protocolos de seguridad y de manejo de tráfico, de no ser de esta manera, estaríamos frente a la violación de las normas de tránsito de la ciudad por parte de la conductora de la motocicleta de placas JXQ58C.*  *NEXO DE CAUSALIDAD. Es el último elemento de responsabilidad que dice del conector eficiente y determinante entre el daño y la conducta demostrada o presunta la cual se le imputa, según el caso.*  *Es por lo anterior que no siempre toda conducta — demostrada o presunta — es causa necesaria determinante y eficiente en la producción del daño probado o presunto; muchas veces tal conducta es antecedente histórico de su ocurrencia, pero está desconectada totalmente de la causalidad influyente en su producción aunque haga parte de la cadena fáctica que antecedió la producción del daño.*  *No existe prueba de la acusación del daño alegado en el libelo, ante el evento de que no está demostrado cómo sucedieron los hechos, para determinar si aquello resulta imputable al Estado, en virtud de alguno de los regímenes de imputación, reconocida por la jurisprudencia del H. Consejo de Estado.*  *No obstante lo anterior, se echa de menos la relación de causalidad entre el daño sufrido por los demandantes y la actividad de mi representado, puesto que no se acredita en parte alguna que el daño sufrido, haya sido ocasionado por alguna acción u omisión del IDU, puesto que no basta con acreditar que hubo una falla en el servicio por estos supuestos, para poder deducir la existencia de ese nexo causal necesario a fin de imputarle responsabilidad, como tampoco resulta suficiente la afirmación de que se produjo sobre el supuesto hueco ubicado en el lugar de los hechos, convirtiéndose en la causa del daño.*  *Dicho en otras palabras para lograr que el juez dirima la controversia en sentido favorable o no respecto de las pretensiones, le corresponde a las partes demostrar en forma plena y completa los actos o hechos jurídicos de donde procede el derecho o nace la obligación de reparar el daño.*  *Por lo tanto, se puede afirmar que no es procedente la reparación del supuesto daño, teniendo en cuenta que los hechos sustento de las pretensiones de la demanda, carecen de certeza y precisión, pues no dan lugar a inferir incumplimiento de las funciones propias que tiene a su cargo el Instituto de Desarrollo Urbano.*  *Por esta altura vale la pena mencionar que la* ***actividad de conducir*** *es catalogada por la doctrina y la jurisprudencia como una* ***ACTIVIDAD PELIGROSA,*** *entendida esta aquellas en las que la persona no actúa con sus fuerzas comunes sino a través de cosas, aparatos, animales, que aumentan la fuerza común generando un mayor riesgo de daño a los demás, y así mismo tal y como ocurre con la conducción de vehículos. La jurisprudencia ha desarrollado el tema de las actividades riesgosas, así la Corte Constitucional en Sentencia C-1090/03, Magistrada Ponente: Dra. CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ, preciso "Cabe recordar, que la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una* ***actividad riesgosa,*** *que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que como tal coloca per se a la comunidad "ante inminente peligro de recibir lesión".*  *Así mismo la Corte Suprema de Justicia- Sala de Casación Civil en Sentencia de fecha 26 de Agosto de 2010, Magistrada Ponente Ruth Marina Díaz Rueda estimó lo siguiente: "Lo anterior es demostrativo, se reitera, de que no es el mero daño que se produce ni el riesgo que se origina por el despliegue de una conducta calificada como actividad peligrosa la que es fuente de la responsabilidad civil extracontractual de indemnizar a quien resulta perjudicado,* ***sino que es la presunción rotunda de haber obrado, en el ejercicio de un comportamiento de dichas características con malicia, negligencia, desatención incuria, esto es, con la imprevisión que comporta de por sí la culpa".*** *(Negrilla y subrayado fuera del texto).*  *Por todo lo anterior, es claro que el daño sufrido por el señor GERMAN SEGURA CASTRO, no es imputable a la administración, es decir, estamos en presencia de INEXISTENCIA DE IMPUTACIÓN, pues no se encuentran demostrados todos los elementos requeridos para declarar la responsabilidad del Estado, al respecto el H. CONSEJO DE ESTADO- SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO- SECCION TERCERA, CP. Dr. ENRIQUE GIL BOTERO, del veintiséis (26) de mayo de 2010, Radicación número:* ***73001-23-31-000-1998-02358-01(18352),*** *manifestó:[[1]](#footnote-1)*  *Así las cosas y al existir en este caso un eximente de responsabilidad y al no observarse nexo causal e relación de causalidad entre el hecho generador y el daño, solicito muy respetuosamente a su Despacho, declare probada la presente excepción a favor de mi representado INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO y en consecuencia deniegue las pretensiones.* |
| ***2. HECHO DE UN TERCERO*** | *Esta causal de exoneración parte del supuesto inicial, según el cual, el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad.*  *"Por otra parte, en relación con la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que la misma se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél"[[2]](#footnote-2).*  *La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluyan los siguientes elementos:*   1. *Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido* 2. *Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega*   *En el caso en particular, tenemos dos hechos que son determinantes y que como lo establece la jurisprudencia, constituyen hechos realizados por terceros que no son parte procesal y que su actuar determinó el resultado.*  *Por un lado tenemos al conductor de la motocicleta, quien al parecer por impericia, imprudencia, transitaba con exceso de velocidad, no pudiendo por esta causa reaccionar consecuentemente de tal forma que pudiera sobrepasar los obstáculos de la vía, por otro lado, es necesario advertir que el accidente se dio en un lugar solitario y en el que es una insana costumbre rebasar los límites de velocidad.*  *Por otro lado, de los hechos narrados se entiende que la hoy causante hacia parte de una actividad denominada "SCOOTER TREET", de la cual no sabemos, si contaba con los permisos y protocolos necesarios para su realización situación que deberá ser valorada y estimada al momento de calificar los hechos sub judice.*  *Por último, es importante citar lo establecido por el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002).*  *"Carril de circulación de la Motocicleta. LEY 769 DE 2002 (Agosto 6). "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". CAPITULO V* CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS. "... ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.  Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas. Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.  Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes **deben vestir chalecos o chaquetas reflectabas** **de identificación que debe ser visible cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.**  **Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.**  No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.  No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.  Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.  Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.  No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.  Deben usarlas señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.  CAPITULO XI. LÍMITES DE VELOCIDAD. "... ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS PÚBLICO. *[[3]](#footnote-3)*  **En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas**. |
| ***3. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA*** | *La culpa exclusiva de la víctima se sustenta como eximente de responsabilidad del Estado en el que se pierde nexo causal entre el hecho y el daño, en el que el daño deriva principalmente del actuar doloso o culposo de la propia víctima; este eximente de responsabilidad debe ser estudiado desde la siguiente óptica tomando en cuenta tres puntos a saber i) la imprevisibilidad, ii) la irresistibilidad, y iii) la exterioridad respecto del demandado.*  *A saber los elementos aquí mencionados se circunscriben dentro de la atmosfera en que la víctima no tuvo la suficiente diligencia en la conducción de la motocicleta y en el seguimiento de las normas de tránsito específicas para los motociclistas. De conformidad con los hechos narrados en el libelo introductorio junto al material allegado como prueba en el proceso de la referencia, podemos observar que la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.) en su calidad de pasajera y DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, quien se encontraba manejando la motocicleta, y que las circunstancia de tiempo, modo y lugar son desconocidas en virtud de la fecha en la que se dieron los hechos no son del todo diáfanas para endilgar responsabilidad al IDU., y tampoco guarda relación directa con las enunciadas documentales (fotografías) aportadas como medio de prueba por el apoderado judicial del demandante, toda vez que no tienen certeza de la fecha en la que ocurrieron los hechos o una data cercana.*  *Adicionalmente al poder inferir que el demandante no cumplió con el acucioso cumplimiento de las normas de tránsito, y así evitar el accidente.*  *Al no respetarse las normas de tránsito se atenta contra el objeto central mismo, que es el de garantizar la seguridad de los peatones y demás conductores que transitan por el corredor vial., toda vez que no se respetan los límites de velocidad permitidos por las zonas urbanas., el cual no debe exceder de 30 K/hrs según el Código Nacional del Tránsito.*  *(...) CAPITULO XI. LIMITES DE VELOCIDAD ARTICULO 106. LIMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS PÚBLICO.[[4]](#footnote-4) En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas... "*  *En lo concerniente a la culpa exclusiva de la víctima, la jurisprudencia ha sido enfática en decir que se deben reunir una serie de requisitos para la configuración de este eximente de responsabilidad estatal, toda vez que lo que se pretende señalar en el presente caso, es que los supuestos de fácticos y probatorios no determinan ni establecen el grado de culpabilidad de la entidad demandada en relación a las causas que originaron la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d).*  *En primer lugar debemos empezar analizar los aspectos que rodearon este accidente de tránsito. En ese orden de ideas y para entender desde una óptica objetiva este asunto, pretendemos definir que es ACCIDENTE DE TRANSITO, para lo cual traemos a colación lo siguiente; para el Código Nacional de Tránsito se define como: El Código Nacional de Tránsito Terrestre, ley 769 de 2002, en su artículo 2 define el accidente de tránsito como el [[5]](#footnote-5)*  *Es decir, un accidente de tránsito se define como aquel evento donde se encuentran involucrados vehículos como automóviles, motocicletas, ciclistas, peatones etc. que se movilizan dentro de una zona de afluencia en el que además puede generar como consecuencias lesiones graves a las personas o como en el presente caso la muerte.*  *La conducción de vehículos automotores, motociclistas implican una adecuada diligencia y pericia, pues es una actividad considerada como peligrosa ya que involucra directamente la relación entre una máquina y el hombre, en los términos del código civil en el artículo 2356 cuando se refiere a la* ***RESPONSABILIDAD POR ACTIVIDADES PELIGROSAS:*** *Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o* ***negligencia de otra persona,*** *debe ser reparado por esta.*  *En este punto, el afectado, se encontraba conduciendo por el carril central, carril por el cual los motociclistas no deben conducir, claro es el código nacional de tránsito en indicar que los motociclistas deben transitar a un metro del carril derecho. La corte suprema de justicia al mencionar el caso de las actividades peligrosas expone lo siguiente: "Sobre quien timonea, recae -por cuanto en él se han discernido normativamente y socialmente* ***el deber de la prudencia v la obligación de preservar la seguridad de peatones v usuarios del servicio- el compromiso de proteger su vida de los riesgos que del desarrollo de esa actividad se deriven.***  ***Artículo 60.-Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados:***  *Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.*  ***Artículo 68.-*** *Los vehículos transitarán de la siguiente forma: Vía de sentido único de tránsito. En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento. Vías de doble sentido de tránsito.*  *De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.*  *De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.*  *De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.*  *En ese orden de ideas, las pruebas recaudadas por la parte demandante en nada demuestran un nexo de causalidad entre el hecho y el daño, en donde se le pueda imputar algún tipo de responsabilidad a la entidad demandada.*  *Así las cosas, existe un eximente de responsabilidad CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA que rompe el nexo causal, al respecto la jurisprudencia y la doctrina han expuesto dos teorías en relación con el nexo de causalidad.*  *Así el Dr. Javier Tamayo Jaramillo las explica de la siguiente manera:[[6]](#footnote-6)*  *En el presente asunto, desde el punto de vista de la teoría de la causa adecuada, el presunto accidente que sufrió el demandante no fue producto de un acto proveniente del IDU, no hay verificación alguna de la causa adecuada, toda vez que no hay certeza de las circunstancias ni las condiciones que contribuyeron a que se generará tal hecho.*  *De conformidad con esta causal de exoneración de responsabilidad, el causante directo del daño fue la víctima. En pronunciamiento del Consejo de Estado donde acoge una modificación jurisprudencial relativa a la exigencia de* ***imprevisibilidad e irresistibilidad*** *del hecho de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad en los regímenes de responsabilidad objetiva, sostuvo que "... no se requiere, para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquélla fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo". En este caso en concreto se observa que el actuar de la víctima fue determinante, en razón a la lesión que sufrió NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d) y que le produjo la muerte en el lugar de la ocurrencia del hecho.*  *En estos términos, se debe examinar el comportamiento de la víctima cuyo actuar derivo a este suceso fatal, dado que en este tipo de eventos se deben tener en cuenta elementos relevantes tales como la velocidad, el seguimiento a la normatividad de tránsito, la distancia que llevaba frente al otro vehículo involucrado, condiciones de la vía, etc.2 TAMAYO JARAMILLO, Javier. De la Responsabilidad Civil. Las presunciones de responsabilidad y sus medios de defensa. Edit. Temis, 2a edición. Tomo I, vol 2., Santafé de Bogotá, 1996. pp. 245, 246.*  *Al Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, no se le puede entrar a endilgar responsabilidad alguna, por el actuar de la persona que conducía la motocicleta y que causo el deceso de la víctima, pues de acuerdo a lo relatado en el libelo introductorio, no se puede determinar la verdadera causa que dio lugar a la producción del daño, por tal razón, solicito respetuosamente al Despacho declarar probada la presente excepción.*  *Sin contar que un elemento destacable son las numerosas infracciones que el occiso Sr. Segura, ostenta por conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, por no tener en óptimas condiciones técnico mecánicas el automotor que conducía al momento de ocurrencia de los hechos entre otras.* |
| *4.* RESTRICCIÓN CONSTITUCIONAL Y LEGAL DE LAS ENTIDADES SOMETIDAS A PLANEACIÓN DE GASTO PÚBLICO | *Es del caso aclarar, que el Instituto de Desarrollo Urbano es un ente público cuya función principal es el desarrollo y ejecución de las obras públicas determinadas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital mediante el Plan General de Desarrollo. En este sentido, la Entidad ejecuta los proyectos de infraestructura física y las acciones de mantenimiento y mejoramiento de los espacios que se encuentran priorizados por el respectivo Plan General de Desarrollo, previa disposición de la reserva presupuestal correspondiente.*  *En este sentido, la actividad de la Entidad se encuentra supeditada a los recursos económicos para la realización de determinadas obras en el respectivo plan general de desarrollo. Lo anterior conforme al artículo 345 de la Constitución Política.*  *Al respecto, la jurisprudencia de H. Consejo de Estado se pronunció en cuanto a la protección del interés público en relación con las necesidades de la comunidad, de la siguiente manera:[[7]](#footnote-7)*  *Es importante destacar que el IDU no desconoce las necesidades de una ciudad que demanda la realización de obras de infraestructura y mantenimiento vial en beneficio de toda la ciudadanía, sin embargo, los recursos que se destinan a la ejecución de obras no son suficientes para atender la demanda de todos las labores que requiere la ciudad pues estos recursos se encuentran limitados al presupuesto de ingresos y gastos para cada período fiscal que el H. Consejo de Bogotá aprueba para el Plan General de Desarrollo en General y de obras viales que se encuentran priorizadas para el respectivo período fiscal.*  *En razón de lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano es la entidad encargada de la construcción y mantenimiento de la malla vial arterial de la ciudad, sin embargo dichas actividades dependen de los recursos con que cuente la Entidad para tal fin.*  *De acuerdo a la información suministrada por la Oficina Asesora de Planeación los recursos del Instituto provienen de Transferencias Ordinarias y de Sobretasa a la gasolina, y estos son invertidos de la siguiente manera:* ***Transferencias ordinarias:*** *en efecto son recursos que destina la Secretaria de Hacienda para cada una de las entidades del Distrito de acuerdo a su disponibilidad. El Instituto de Desarrollo Urbano debe invertir dichos recursos para la construcción y mantenimiento del espacio público, ciclorrutas, puentes peatonales, puentes vehiculares, atención de emergencias y demás temas de competencia del Instituto que no cuenten con recursos propios, es decir recursos provenientes de impuestos y demás que tengan destinación específica.*  *De conformidad con la información suministrada por la Dirección Técnica de Mantenimiento y la inspección realizada en el lugar donde acontecieron los hechos, se observó que la circulación de carros y motos sobre el carril referenciado en la demanda es fluida, es decir las motos no esquivan las fisuras y/o resaltos.*  *Con fundamento las suficientes razones anteriormente expuestas, solicito declarar la prosperidad de la presente excepción y en consecuencia desestimar las pretensiones de la demanda.* |
| ***5. EXCEPCION GENERICA*** | *Ruego a usted señor juez, que de materializarse alguna otra excepción que no haya sido advertida por el suscrito, esta sea declarada en favor de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU.* |

* + 1. La apoderada de la **SECRETARIA DE MOVILIDAD** se opuso a la prosperidad de todas las pretensiones en los siguientes términos:

*“(…) Me permito oponerme a las Pretensiones deprecadas por la Parte Demandante en la Acción de Reparación Directa incoada, por lo que ruego a la Honorable Jueza, no acceder a las peticiones contenidas en la Acción presentada en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, en virtud de que las mismas carecen de argumentos fácticos y jurídicos, conforme a que la Entidad que represento, no tiene participación alguna, ni siquiera por omisión, en los Hechos presentados en la Acción, así como tampoco en las declaraciones que con ellos llegaren a derivarse en el evento que lograren ser probados (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD*** | *De conformidad con las disposiciones constitucionales y legales vigentes, cada Entidad debe responder por los actos u omisiones comprendidas dentro de la órbita de sus respectivas competencias, por lo tanto, cabe mencionar lo dispuesto por el artículo 121 de la Constitución Política que textualmente dice:[[8]](#footnote-8)*  *En desarrollo de la norma constitucional citada, la Ley 489 de 1998 en su artículo 5o, establece que los organismos y entidades administrativas deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, ordenanza, acuerdo o reglamento ejecutivo.*  *De conformidad con lo expresado en el acápite de Fundamentos de la Defensa, no hay causa para que la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad sea vinculada en la presente demanda como accionada.*  *El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, en sentencia del 2 de octubre de 1986, con ponencia del Dr. Julio Cesar Uribe Acosta, sobre legitimación en la causa señalo:[[9]](#footnote-9) Adicionalmente, es pertinente transcribir lo que en materia de legitimación sustentó el Consejo de Estado con ponencia del H. Magistrado Daniel Suárez Hernández, en sentencia del 28 de enero de 1994 en el proceso radicado con el 7091-94, así:[[10]](#footnote-10) De igual forma es necesario recordar lo expuesto por la Corte Suprema de Justicia al respecto:[[11]](#footnote-11) También ha dicho la Corte que la legitimación en la causa:[[12]](#footnote-12)*  *De esta forma y en virtud de las competencias funcionales de la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, señalada en la normatividad arriba mencionada, esta Entidad adolece de legitimación en la causa por pasiva para ser sujeta de la Acción de Reparación Directa incoada. Finalmente y de acuerdo a los planteamientos contenidos en los apartes transcritos, éstos son aplicables al evento sub lite, de esta forma y conforme a lo contenido en el texto de la acción, la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad no debió ser vinculado dentro del proceso como accionado, toda vez que como se ha demostrado, no existe nexo causal entre acciones u omisiones por parte de esta Secretaría y que hayan tenido como consecuencia el accidente producido, mediante el cual se produjo la muerte de la Sra. NINA LILIANA VELOZA ARIAS.* |
| *INEXISTENCIA DE FUNDAMENTOS DE FACTO EN CONTRA DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ -SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD* | *En las pretensiones de la demanda, que son el objeto del presente proceso, se establecen una serie de solicitudes, fundadas en hechos y acontecimientos que presuntamente le causaron daños y perjuicios a la Parte Demandante, los cuales deben ser resarcidos económicamente, basándose en hechos y omisiones que no son imputables a la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, por lo cual, de conformidad con lo expresado a lo largo del presente escrito en relación con la Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva de mi representada, tiene como consecuencia que la Acción incoada carezca de todo fundamento de hecho y de derecho que pueda dirigirse en contra de mi poderdante, por lo cual, de conformidad con lo establecido en el Artículo 140 de la Ley 1437 de 2011, la Acción podrá dirigirse contra la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, cuando la acción u omisión sea producto de algún agente del Estado y que este agente haya poseído algún vínculo con la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad:[[13]](#footnote-13)*  *La norma citada es imperativa en el sentido de ordenar que la acción se dirige contra el agente del Estado que por su acción u omisión causó un daño antijurídico que deba ser reparado, y obviamente, se deben indicar los hechos, actos, acciones u omisiones que motivan la reparación por parte del accionante, así, la supuesta falta de señalización de la Obra no es probada en forma alguna y sobre la misma, no tiene injerencia alguna mi Representada, así, de no existir una supuesta adecuada iluminación o que en la vía hubiese un hueco, no le son imputables a mi representada, en consecuencia, no puede considerarse de manera alguna como el hecho generador que tenga como consecuencia una omisión o falla del servicio por parte de mi representada, máxime cuando la víctima se transportaba en una motocicleta a exceso de velocidad y sin observar el cumplimiento de las normas de tránsito.* |
| *LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ -SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD -NO HA OCASIONADO PERJUICIOS A LA PARTE ACCIONANTE -AUSENCIA DE LOS REQUISITOS QUE ORIGINAN LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL-POR CUANTO NO EXISTE NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE LOS SUPUESTOS DAÑOS Y LAS ACTUACIONES DE ESTA SECRETARÍA-HECHO DE UN TERCERO-.* | *Para el efecto debemos recordar que de manera reiterada y uniforme la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado sobre el tema de la cláusula general de responsabilidad ha consignado:[[14]](#footnote-14)*  *Por lo tanto, debe resaltarse que el problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en el artículo 90 de la Constitución Política, según el cual deberá responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas. En tal sentido, ha de establecerse si existen o no los elementos previstos en esta disposición, para que surja la responsabilidad administrativa, esto es, el daño antijurídico y la imputabilidad del mismo.*  *Ahora bien, tomando en consideración los supuestos tácticos ocurridos en el caso sub judice, como se expresó en las excepciones precedentes, claramente podemos observar que la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital, de Movilidad, no tomó acciones ni presentó omisiones que dieran como resultado los daños y perjuicios causados a la Parte Demandante y que llegaren a demostrarse en el proceso.*  *Por consiguiente, tampoco existe imputación de los daños a la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, el cual es definido por el profesor Bénoit de la siguiente manera; "Establecer la imputación del autor de un hecho dañino es establecer que ese hecho es debido a la intervención inmediata de este autor"*  *En cuanto a la imputabilidad del daño, en sentencia del año 1999, el H. Consejo De Estado expreso:[[15]](#footnote-15)*  *En este orden de ideas es menester igualmente traer a colación lo señalado por el doctrinante Juan Carlos Henao, quien frente al tema del cubrimiento de la responsabilidad:[[16]](#footnote-16)*  *Por lo tanto y según lo anterior, es diáfano que si no coexisten los tres elementos de la responsabilidad, no se configura el deber de reparar los posibles daños ocasionados a la Parte Actora, por cuanto no se podrá demostrar que exista el nexo causal entre los daños y alguna actuación u omisión de la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, resultando por ende, excluida de toda responsabilidad patrimonial.*  *De acuerdo a lo anteriormente esbozado, es claro que los supuestos daños ocasionados a la Parte Demandante, no han sido causados por la acción o la omisión de un agente de la Secretaría Distrital de Movilidad, dado que las funciones de la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, están dadas por el Decreto 567 del 29 de Diciembre de 2006 anteriormente transcrito, entre las cuales se contemplan, las funciones reglamentarias generales y velar por el cumplimiento de las disposiciones en lo que atañe al Sector de la Movilidad para el Municipio de Bogotá Distrito Capital exclusivamente; de acuerdo al entendimiento que las competencias de la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, son de carácter general y como desarrollo de una función marco, encaminadas a la Movilidad de Bogotá, es decir, en términos generales, al tránsito y transporte, ya sea público o privado de la ciudad capital y no al mantenimiento vial de la ciudad, mucho menos ejecutar obras de adecuación y mantenimiento vial.*  *De tal suerte que no le son atribuibles a la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, el resarcimiento de los perjuicios causados y se alegan sean reconocidos por medio de la interposición de la presente Acción de Reparación Directa.*  *Así, aunque la Secretaría Distrital de Movilidad funge como Autoridad de Transito, en ningún momento puede predicarse responsabilidad alguna sobre acciones u omisiones de terceros o de la víctima, si se tiene en cuenta que ningún agente de mi representada se encontraba conduciendo la moto, tampoco podría predicarse omisión alguna en relación con el asunto, conforme a que a la Secretaría Distrital de Movilidad hizo lo que según sus competencias legales y funcionales, le son pertinentes, como lo es la adecuada señalización vial, misma que en el lugar de los hechos indica que el límite de velocidad es de 30 Kms/h*  *Adicionalmente a lo enunciado, se reitera que no le son atribuibles a la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, el resarcimiento de los daños y perjuicios presuntamente causados y se alegan sean reconocidos por medio de la interposición de la Acción de Reparación Directa.* |
| ***FUERZA MAYOR / HECHO DE UN TERCERO COMO EXIMIENTES DE RESPONSABILIDAD.*** | *En virtud de lo establecido en el artículo 90 de la Constitución Política, en donde se plantea que el Estado respondería patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables y que sean causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, puede considerarse que la responsabilidad en general descansa en dos elementos: el daño antijurídico y la imputación.*  *Frente al primero se ha incorporado a nuestra legislación la jurisprudencia y la doctrina española, de tal forma que el daño antijurídico era aquel que la víctima no estaba obligada a soportar, presentándose un desplazamiento de la culpa que era el elemento tradicional de la responsabilidad para radicarlo en el daño mismo, es decir, que éste resultaba jurídico si constituía una carga pública o antijurídico si era consecuencia del desconocimiento por parte del mismo Estado del derecho legalmente protegido, de donde surgía la conclusión que no tenía el deber legal de soportarlo.*  *Finalmente, en cuanto a la imputación no era más que el señalamiento de la autoridad que por acción u omisión había causado el daño.*  *A pesar de la claridad de la existencia de estos dos únicos elementos estructuradores de la responsabilidad patrimonial del Estado, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha persistido en la tendencia de aplicar a los casos en estudio una de las dos teorías que tradicionalmente se venían implementando hasta antes de la Constitución del 91: la teoría de la responsabilidad subjetiva que ha descansado en la culpa (elemento no aplicado en España por radicarlo en el daño mismo) y la teoría de la responsabilidad objetiva, que descansa en el riesgo creado. Todo ello para efectos probatorios, de las cuales se han construido distintos títulos de imputación que el Juez, en ejercicio del principio lura Novit Curia, aplica en cada caso en concreto.*  *Así las cosas, la jurisprudencia del Consejo de Estado, ha señalado que la responsabilidad que se deriva de la realización de una actividad peligrosa cuando acaece el riesgo es objetiva en la modalidad de riesgo excepcional, porque el sólo ejercicio de la actividad pone a la comunidad en una situación de peligro en donde, de acuerdo a las circunstancias, puede realizarse el riesgo y tener consecuencias dañinas.*  *De esta forma, el Consejo de Estado ha señalado que para que se presente la fuerza mayor como causal eximente de responsabilidad, se requiere además del hecho externo, que el efecto del mismo haya sido irresistible e imprevisible. Al respecto, el Tribunal Supremo de lo Contencioso Administrativo, en sentencia proferida el 13 de abril de 201110, señaló:[[17]](#footnote-17)*  *La tesis antes expuesta se ha venido aplicando cuando quien realiza la actividad peligrosa es el ente estatal y, en este caso, le corresponde al actor probar el hecho dañino y el nexo de causalidad entre la actuación riesgosa de la administración y el resultado, por lo que el Estado, para librar su responsabilidad, debe probar la existencia de una causal excluyente de la misma, ya sea la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero o una fuerza mayor.*  *Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario manifestar para el caso sub judice, que la presunta responsabilidad en los hechos, no recae sobre la Secretaría Distrital de Movilidad, de conformidad a que esta Entidad no es propietaria, no administra, no tiene a su cargo la inspección y mantenimiento de la malla vial, por tanto, tampoco tiene la función de contratar a empresas que se encarguen de dicho mantenimiento, mucho menos hacerlo directamente, ni tiene relación con la conductora de la moto que iba a exceso de velocidad.*  *Por tanto, ambas situaciones, tanto el Hecho de un Tercero como la Culpa Exclusiva de la Víctima, se constituyen en una Fuerza Mayor para la Entidad que represento, conforme a que le era irresistible prever e imposible conocer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se presentara la situación que a la postre terminó causando los supuestos daños y perjuicios alegados por la Parte Demandante, por las razones ya expuestas.*  *En respaldo de lo mencionado, el Consejo de Estado ha señalado que para que se presente la fuerza mayor como causal eximente de responsabilidad se requiere, además del hecho externo, que el efecto del mismo haya sido irresistible e imprevisible, así:[[18]](#footnote-18)*  *Como se ha venido demostrando a lo largo del presente escrito, para la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, era imposible prever las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se presentarían los hechos causantes de los supuestos daños y perjuicios, máxime cuando los mismos escapan a todo su conocimiento y control, de conformidad con las razones ya expuestas.*  *Igualmente, con respecto al hecho de un tercero, la misma Corporación ha indicado que para que exonere de responsabilidad a la Entidad demandada es menester que éste sea determinante, irresistible e imprevisible:[[19]](#footnote-19)*  *Por todo lo anterior, se encuentra plenamente demostrado que la Alcaldía Mayor de Bogotá -Secretaría Distrital de Movilidad, no ha causado los daños y perjuicios alegados por la Accionante, ya sea por acción o por omisión.* |
| ***CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA -EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.*** | *La culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad administrativa, es desarrollada jurisprudencialmente por el Consejo de Estado en los siguientes términos[[20]](#footnote-20):*  *En consecuencia y para el caso en estudio, queda perfectamente demostrado que la conductora de la moto en la que se movilizaba la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, iba infringiendo al menos dos normas de tránsito, la primera el exceso de velocidad (más de 30 Kms/h) y la segunda, conducir a una distancia superior a un metro de la acera u orilla (Art.* ***94*** *del CNT), lo cual es fácilmente comprobable si se tiene en cuenta que el hueco manifestado por la Parte Demandante como supuesta causa del accidente, se encontraba a un metro con ochenta centímetros de la acera u orilla, tal y como ha quedado plasmado en el croquis.*  *En sustento de lo enunciado, y teniendo en cuenta lo manifestado por la Honorable Corte Constitucional14, sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, tenemos:[[21]](#footnote-21)*  *Ahora bien, en relación con el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito y la obligación puntual que tienen los motociclistas de NO conducir dichos vehículos a una distancia superior a un metro de la acera u orilla de la vía, la Honorable Corte Constitucional17 ha preceptuado lo siguiente:[[22]](#footnote-22)*  De esta forma, para la Corte Constitucional es claro que con miras a prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito, el legislador ha dispuesto que las motocicletas no transiten a una distancia superior a un metro de la acera u orilla de la vía, obligación perfectamente legítima dado el mayor riesgo que supone la conducción de este tipo de vehículos, en consecuencia y teniendo en cuenta que la moto en la que iba la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS se encontraba por fuera del límite establecido para su conducción segura, se configura la culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero como eximentes de responsabilidad de la Administración, debido a que si la pérdida de control sobre el vehículo se generó por supuestamente haber caído en un hueco, se tiene que este se encontraba por fuera del espacio que debe usar una moto en la vía para movilizarse, tal y como se establece en el croquis levantado en el lugar del accidente, es decir, la conducción de la motocicleta se hacía infringiendo las normas de tránsito dispuestas para su conducción segura, sumado ello al evidente exceso de velocidad que les impidió a los ocupantes de la moto, maniobrar en debida forma y evitar el accidente.  Igualmente, de los hechos descritos y las pruebas aportadas, se tiene que la causa eficiente del accidente, fueron consecuencia del actuar negligente, imprudente e incurso en el incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de la conductora de la motocicleta, obviando el deber de guardar precaución, diligencia y cuidado inherente al ejercicio de estas actividades, comportamiento que dio lugar a la ocurrencia del accidente y como consecuencia de ello, el daño causado a los Accionantes (imputatio facti).  En complemento de lo enunciado, el Honorable Consejo de Estado18 ha señalado lo siguiente:*[[23]](#footnote-23)*  Tal como lo menciona el Consejo de Estado, tal razonamiento es perfectamente aplicable para el caso en comento, debido a que pese existir supuestamente un mal estado de la vía a causa de un hueco, se tiene que al mismo se encontraba por fuera del espacio en el que debía transitar la motocicleta en donde perdió la vida la señora NINA LILIANA VELOZA, lo que lleva a concluir que de haber cumplido con su obligación de mantenerse dentro del metro de distancia que le corresponde por derecho vial entre esta y la otra acera u orilla, nada habría sucedido e principio, debido a que también se movilizaba a exceso de velocidad.  Por lo enunciado, no puede considerarse como causa eficiente del accidente de tránsito, la existencia de un hueco, debido a que este se encontraba en una parte del carril por donde no debía transitar la motocicleta.  De otra parte los accionantes no demuestran de manera científica, técnica, fehaciente e irrefutable que la causa del accidente haya sido por acciones u omisiones de mi representada y así, de conformidad a que como lo he mencionado la Corte Constitucional en Sentencia C-177 de 2016, en relación con la culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad, cuando esta sufre accidentes por no cumplir lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, es perfectamente aplicable lo manifestado por el Consejo de Estado*[[24]](#footnote-24)*  *Así las cosas, no puede la Administración asumir la responsabilidad por los daños y perjuicios causados a la Parte Demandante, a causa del accidente en el que perdió la vida la Sra. NINA LILIANA VELOZA ARIAS.* |

* + 1. La apoderada de la **CODENSA** se opuso a la prosperidad de todas las pretensiones en los siguientes términos:

*“(…) Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda en los siguientes términos:*

*Frente a la Primera pretensión, me opongo a que mi representada sea declarada responsable por los hechos que se imputan con la demanda, en la medida que ha cumplido con la obligación referida a la prestación del alumbrado público a su cargo y especialmente en el lugar donde ocurrió el accidente. Igualmente porque existen causas ajenas a la conducta de CODENSA que pudieron dar lugar al hecho dañoso, como lo es el hecho de un tercero.*

*Respecto a la Segunda a Cuarta pretensión, me opongo pues al no existir responsabilidad por parte de CODENSA, esta no está obligada a indemnizar daño alguno.*

*Frente a la Quinta y Sexta pretensión me opongo por cuanto solo será procedente frente a quien resulte condenado en atención a las resultas del proceso (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| *1 CUMPLIMIENTO POR PARTE DE CODENSA SA ESP DE LA OBLIGACIÓN DE PRESTAR EL SERVICIO DE ALUMBRADO PÚBLICO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS.* | *Fundo esta excepción en el hecho de que mi representada ha dado cumplimiento al convenio celebrado con el Distrito Capital para la prestación del servicio, operación y mantenimiento del alumbrado público en la Ciudad de Bogotá D.C y en especial en el lugar del accidente.*  *Desde el 30 de abril de 1997 el Distrito Capital celebró un convenio interadministrativo con la Empresa de Energía de Bogotá para el suministro y pago de alumbrado público; el mencionado convenio fue cedido a CODENSA en octubre de 1997. En este Convenio se incorporaron las obligaciones de suministro de energía, arrendamiento y mantenimiento de la infraestructura de alumbrado público de propiedad de la empresa y ha sido ejecutado por el Distrito y CODENSA desde el 23 de octubre de 1997.*  *La interventoría especialmente en lo referente al mantenimiento de la infraestructura de alumbrado público, es realizada por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, en adelante UAESP y es ella quien informa las compensaciones a que haya lugar por incumplimiento en los indicadores de calidad de la prestación del servicio público de alumbrado.*  *El cálculo del Valor a Compensar por CODENSA por interrupciones en el servicio de Alumbrado Público del Distrito Capital se realiza con base en la metodología desarrollada en el Reglamento de Distribución (Res CREG 070 /98 y su posterior modificación en la Res CREG 096 /2000 para los años 2001 y 2002).*  *Lo anterior indica que se compensan las órdenes que sean reportadas por la UAESP a través de sus interventorias y por los clientes a través de las líneas de comunicación de fonoservicio. Se reciben mensualmente 16.000 solicitudes de mantenimiento en la Ciudad, ya sea por calidad, mantenimiento, vandalismo etc.*  *Ahora bien, con ocasión de los hechos que da cuenta la demanda, se realizó la revisión de los reportes de la interventoría cercanos a la fecha del accidente, encontrándose que después del 17 de diciembre de 2013, no se generaron ordenes de mantenimiento o calidad de la UAESP y solo hasta el 4 de febrero de 2014 se volvieron a recibir reportes. Adicionalmente, por informes de trabajadores de CODENSA, se generaron dos órdenes una el 20 de diciembre y otra el 20 de enero de 2015 (Adelaida Gómez). En el sitio del accidente no se encontraron reportes ni de la UAESP ni de clientes de CODENSA solicitando mantenimiento en la luminaria.*  *Debo resaltar entonces que CODENSA para la fecha del accidente y en la ubicación referenciada, no recibió reportes de la UAESP ni de clientes sobre la falla en la luminaria relacionada en la demanda e igualmente dentro del registro de sus mantenimientos no se registra el cambio de la misma:*  *Según información de la Gerencia Técnica, Alumbrado Público, el circuito que abastece la zona es el asociado al Centro de Distribución (CD) 33643 y las luminarias asociadas al mismo son: (…) La lumiraria más cercana al lugar del accidente y de la cual se hace referencia en la demanda, corresponde a una luminaria tipo vapor de sodio, con potencia de 400 Vatios con rotulo asociado 504843. Las intervenciones que se han realizado para éste circuito 33646 son: (…)*    *De lo anterior se observa que la luminaria con rótulo 504843 no fue intervenida por ésta empresa en el periodo comprendido entre el 27 de Enero y 4 de Febrero del 2015, es decir, no existe reporte de falla o mal funcionamiento para este dispositivo para antes y después de los hechos. Tan solo 4 luminarias del mismo transformador fueron intervenidas en estas fechas con tipificación 13 que corresponde a "mantenimiento de luminaria apagada" (504786, 504844, 502773 y 502231).*  *Como se observa, CODENSA ha cumplido con la prestación del servicio de alumbrado público y su mantenimiento ha sido constante de suerte que no es cierta la afirmación que realiza el demandante respecto a que la empresa no ha cumplido con sus obligaciones y que la lámpara cercana al lugar del accidente se encontraba apagada.*  *De otra parte como se demostrará con el dictamen pericial aportado, si en gracia de discusión la misma no hubiere estado funcionando, existían otros postes de alumbrado que brindaban iluminación dada la distancia entre unos y otros, lo que permitía que la vía no quedara en total oscuridad.* |
| *2. IMPROCEDENCIA DE LA REPARACIÓN POR NO CONFIGURARSE LA FALLA IMPUTABLE A CODENSA SA ESP.* | *Fundamento esta excepción en el hecho de que para nuestro caso y según los hechos ocurridos no se configura una responsabilidad patrimonial en cabeza de Codensa SA ESP, basado en el régimen de imputación de responsabilidad del Estado que menciona el apoderado demandante.*  *El régimen de responsabilidad por falla del servicio, supone el incumplimiento por parte de la administración o particular en ejercicio de funciones públicas, al deber objetivo de cuidado, a partir del cual se derive para una persona un daño que deba ser resarcido por el causante del mismo.*  *Conforme con lo anterior, al involucrar el régimen de la falla del servicio un aspecto de carácter subjetivo, se impone a quien reclama el reconocimiento del daño y su resarcimiento, la carga procesal de demostrar la impericia, imprudencia o negligencia de la administración o el particular en ejercicio de sus funciones en la cuidado para enervar las pretensiones formuladas con arreglo al régimen de responsabilidad citado en precedencia.*  *Como lo ha sostenido de tiempo atrás la jurisprudencia del Consejo de Estado, la responsabilidad por la falla en el servicio se configura " (...) por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía."1*  *En el caso concreto tal como se mencionó en la excepción anterior, CODENSA SA ESP ha cumplido de manera irrestricta con la prestación y mantenimiento del servicio de alumbrado público en el Distrito Capital y en especial en el lugar del accidente. Así mismo, no existe reporte de la UAESP para mantenimientos o de CODENSA sobre intervenciones, en la luminaria cercana al accidente, que según el demandante se encontraba apagada.*  *Ahora bien, si en gracia de discusión la lámpara si se encontrare fuera de servicio, hemos contratado a un perito experto ingeniero electricista, para que a través de un estudio de iluminación pudiera brindar elementos de juicio a su Despacho y al suscrito apoderado acerca de las condiciones de iluminación que presentaba la vía y si el servicio de alumbrado público fue insuficiente para lograr percatarse quien conducía el vehículo de la existencia del hueco en la vía.*  *El objeto de la pericia consiste en la elaboración de un dictamen pericial en donde sean analizados los aspectos relevantes sobre el servicio de alumbrado público que presenta la Empresa, en especial en el lugar donde ocurrió el accidente, tipo de iluminación, características de la lámpara, alcance de iluminación, uniformidad del alumbrado, norma regulatoria y técnica aplicable, estudio de iluminación en el sitio, etc.*  *El dictamen pericial después de analizar los aspectos mencionados concluye entre otras cosas lo siguiente:*  *"El anterior diagrama o curva fotométrica extraído de la página web www.rovaloha.com, fabricante de las luminarias instaladas en sitio, nos muestra la forma y dirección de distribución de luz de la lámpara. La curva interna hace referencia a la zona donde la distribución luminosa es la misma y la curva externa indica la zona donde se encontrarán diferentes intensidades de luz, pues el haz es bastante amplio.*  *Lo anterior contradice lo expresado en el punto 20 de los hechos de la demanda cuando expresa que:., .no había iluminación en el sector donde estaba averiada la vía pública y sitio del accidente"*  *Ante la presunta falla en la luminaria más cercana al lugar del accidente, las luminarias adyacentes ofrecen una iluminación de diversa intensidad de acuerdo a la distancia y ángulo del observador, lo que evita el efecto de oscuridad total, no obstante, la iluminación no es uniforme. Lo resaltado es mío.*  *Así mismo, afirma que:*  *"En atención a la solicitud realizada por el suscrito, el día 5 de Septiembre del 2016 la empresa certificadora* ***CALIDAD DE ENERGÍA,*** *la cual se encuentra autorizada por la ONAC (Organismo Nacional de Acreditación de Colombia) para realizar este tipo de evaluaciones con equipos debidamente calibrados, realizó mediciones de iluminación en el sitio del accidente entre las 10:00 de la noche hasta las 2:30 de la mañana del día siguiente, presentando los siguientes resultados.*  *La medición se tomó en dos escenarios (…)*  *Con fundamento en estas conclusiones de orden técnico, es claro que la vía en ningún momento estuvo en total oscuridad, lo cual no pudo ser la causa del accidente, pues el conductor del vehículo donde transitaba la señora Nina Liliana Veloza pudo percatarse de la existencia del hueco ó condiciones de la vía.*  *Las restantes luminarias daban suficiente iluminación a la vía, de suerte que no puede afirmarse por el apoderado demandante que no había iluminación y que no se cumplió con las obligaciones de la Empresa de brindar el alumbrado público en el lugar del accidente.*  *En consecuencia, no se advierte ninguna falla al deber objetivo de cuidado por parte de CODENSA SA ESP respecto a la prestación del servicio de alumbrado público, ni una omisión de la que pueda derivarse la causación de los daños reclamados por el demandante.*  *Por lo mismo, las pretensiones de la demanda no se encuentran llamadas a prosperar.* |
| *3 HECHO DE UN TERCERO* | *Fundamento esta excepción en el hecho de la señora Nina Liliana Veloza q.e.p.d. no era la conductora del vehículo automotor (motocicleta) al momento del accidente, la misma se transportaba en la parte trasera de la motocicleta.*  *Se informa en los hechos de la demanda y otros documentos que obran en el expediente que quien conducía el vehículo era la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO identificada con cédula de ciudadanía 53.040.028 quien también era la propietaria de la motocicleta.*  *El informe de tránsito da cuenta en su numeral 12, que una de las hipótesis de la causa del accidente fue la codificada con el número 116 que corresponde a "exceso de velocidad". Así mismo, en el numeral 7.8 del informe se deja señalado que la vía tenía buena iluminación.*  *Si a lo anterior le sumamos la referencia que trae el señor perito acerca del alcance del diseño del alumbrado público y la seguridad vial contenidos en el RETILAP (Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público) tenemos que:[[25]](#footnote-25)*  *Como se observa, el diseño del alumbrado público permite al usuario que circula a velocidad normal percibir oportunamente un obstáculo en la vía, pero si quien transita en ella supera la velocidad, le es más difícil esquivar o percatarse del obstáculo independientemente de la iluminación.*  *Ahora bien, se determinó con la prueba pericial que la vía no presentaba oscuridad y que las luminarias restantes brindaron suplencia en el área del accidente, así mismo, que el estudio de iluminación que presenta el perito, no tuvo en cuenta la propia iluminación que posee el vehículo, en este caso la luz de la motocicleta, motocicletas de los compañeros que venían con ella y de los otros vehículos que transitaban en ese momento sobre la vía, elementos que brindaban aún mayor iluminación.*  *De manera que no es cierto que la vía no tuviera suficiente iluminación para que la conductora de la motocicleta se hubiera percatado de la existencia del hueco y que gracias a su pericia lo hubiere podido esquivar y evitar el hecho dañoso consistente en la muerte de la señora Nina Lilana Veloza.*  *En el presente caso influye altamente en el daño causado, la conducta de la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO identificada con cédula de ciudadanía 53.040.028 quien también era la propietaria de la motocicleta, lo cual configura en sentir del suscrito apoderado la causa detonante y hecho generador del daño.*  *Ante la presencia de este hecho que depende de un tercero, no puede imputarse responsabilidad a mi representada. El elemento de la responsabilidad denominado "nexo de causalidad" se rompe cuando se encuentra demostrado el eximente de responsabilidad que aquí se plantea. En este sentido la imputación que se realiza a mi representada no está llamada a prosperar.* |

* 1. **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**
     1. El apoderado de la parte **DEMANDANTE** manifestó:

*“(…) LA MUERTE DE LA SEÑORA NINA LILIANA VELOZA ARIZA (Q.E.P.D.). De acuerdo a las pruebas debatidas en el proceso. Ocurrió por la presencia de huecos en la vía donde ocurrió el accidente de tránsito y por falta de iluminación de la misma. Con relación A LAS VICTIMAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO COMO CONSECUENCIA DE LA EXISTENCIA DE HUECOS EN LA VIA, EL CONSEJO DE ESTADO HA DICHO EN REITERADAS OPORTUNIDADES QUE ESTE DAÑO SE DEBE ATRIBUIR A LA ENTIDAD ENCARGADA DEL MANTENIMIENTO DE ESA VIA.[[26]](#footnote-26)*

***1. ENTIDAD RESPONSABLE DE LA CONSERVACION Y ADECUACION DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR CON CALLE 22 B DE BOGOTA, SITIO DONDE SE ACCIDENTO LA SEÑORA NINA LILIANA VELOZA ARIZA (Q.E.P.D.):*** *A FOLIOS 106 a 119 del CUADERNO No. 1. se encuentra la Contestación de la demanda por parte del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU. en cuya contestación ACEPTARON que ES ESA ENTIDAD LA RESPONSABLE DE LA CONSERVACION Y ADECUACIÓN DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DE BOGOTA, Y POR ENDE INCLUYE LA CALLE 22 B DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE.*

*Concretamente en el capítulo de excepciones, manifestaron lo siguiente: (folios. 115 y 116 C.1)*

*(...) “4. RESTRICCION CONSTICUIONAL Y LEGAL DE LAS ENTIDADES SOMETIDAS A PLANEACION DE GASTO PUBLICO (...) En razón a lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano es la entidad encargada de la construcción v mantenimiento dé la malla vial arterial de la ciudad, sin embargo dichas actividades dependen los recursos con que cuente la entidad para tal fin. (...)*

*La DEMANDADA IDU es quién reconoce que es la responsable de la conservación y mantenimiento de las vías arteriales de Bogotá, entre éstas la vía circunvalar que es una de las arterias más importantes de la ciudad.*

*- Se excusan que la falta de mantenimiento es exclusivamente por la falta de recursos y que dependen de las transferencias de dinero se hagan a esa entidad.*

*- Como el IDU reconoce que era ellos quienes debían tener sin huecos la avenida circunvalar, incluido el lugar donde ocurrió el accidente, pero que no lo hizo por falta de recursos económicos (folios 115 y 116 C1), queda demostrado entonces que la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (Q.E.P.D.). y el daño causado a los demandantes ocurrió por actos omisivos y negligentes atribuibles al IDU, quien tenía a su cargo la conservación y adecuación de dicha vía, deber que notoriamente fue desatendido y tuvo como consecuencia la muerte de la señora VELOZA.*

***2. FALLAS ATRIBUIBLES AL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU.***

*Como es el mismo INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU que reconoce ser la responsable de la conservación y mantenimiento de la malla vial de Bogotá, como antes lo manifesté, (folios 115 y 116 C1), existió entonces una falla en el servicio, irregularidad que no pueden excusarse ahora en que no tenían recursos económicos, porque ésta falla ocasionó daños irreparables a los demandantes, ya que su ser querido NINA LILIANA, falleció por que el IDU no cumplió su deber constitucional y legal de tener transitable la avenida circunvalar para el día de los hechos.*

*Que existían huecos en la vía quedó demostrado con el debate probatorio. Las pruebas demuestran que el accidente de tránsito ocurrió porque la motocicleta donde transitaba NINA LILIANA cogió un hueco y por ello la conductora y la occisa fueron expulsadas ya que la llanta delantera del rodante quedó enterrada en el hueco que según los testigos tenían entre 10 y 15 centímetros de profundidad.*

***3. PRUEBAS QUE DEMUESTRAN QUE EL ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIO POR FALTA DE MANTENIMIENTO DE LA VIA, HECHOS EN LOS CUALES SE ACCIDENTO LA SEÑORA VELOZA ARIAS, TENEMOS LAS SIGUIENTES:***

*a. A folios116 y 117 del CUADERNO CONTINUACION CUADERNO PRINCIPAL DE LA PRUEBA DOCUMENTAL TRASLADADA DEL PROCESO DE REPARACION DIRECTA No. 2016-092 QUE CURSA EN EL JUZGADO 64 ADMINISTRATIVO DE BOGOTA SECCION TERCERA, reposa el INFORME POLICIAL POR ACCIDENTES DE TRANSITO No. A1428520, croquis que no está elaborado por un policial de tránsito y que haya presenciado el accidente, si verificó la existencia de los huecos en la vía, más concretamente en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de ésta ciudad, también dejó plasmado lo siguiente: Que la vía era un solo sentido. Número de carriles dos. Condiciones de la vía seca. Estado de la vía CON HUECOS. Que el accidente ocurrió el día 29 de enero de 2014. Hipótesis del accidente No. 306 HUECOS EN LA VIA. La hipótesis de que había huecos en la vía si fue verificada por el policial que realizó el informe de accidente de tránsito, pero la hipótesis de que hubo exceso de velocidad no es creíble porque el agente llegó casi una hora después del accidente y todos los testigos de los hechos manifestaron que iban entre 35 a 40 kilómetros por hora.*

*b. A folios 120 del mismo cuaderno referido en el literal anterior, se encuentra el FORMATO INFORME EJECUTIVO - FP32 de fecha 29/01/2014, rendido dentro del proceso penal por la muerte de NINA LILIANA, del cual se extrae lo siguiente:*

*- Que el accidente ocurrió el día 29/01/2014 a las 22.00 horas aproximadamente.*

*- Que el hecho sucedió en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá.*

*- Que entrevistó al PT HERNAN ANDRES VARON TORO, identificado con la cédula 1024504460, quién actúo como primer respondiente.*

*- Que el PT VARON TORO, Informó que la motocicleta de placas JXQ 58C transitaba por la avenida circunvalar, sentido norte sur y que a la altura de la calle 22 B pierde el control por un hueco en la vía*

*- Que también informó que en el accidente de tránsito ocasionado por los huecos en la vía resultaron lesionadas las señoras DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO y NINA LILIANA VELOZA ARIAS, quién fue trasladada al Hospital San Ignacio.*

*c. A folio 168, del mismo cuaderno trasladado, se encuentra el INFORME PERICIAL DE NECROPCIA No. 201401011001000383 expedido por el INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES, pertenecientes a la señora NINA LILIANA VELZOA ARIAS, dentro del resumen de los hechos, quedó plasmado lo siguiente: "Mujer de 29 años de edad, quien el pasado 29 de enero presenta un accidente de tránsito en calidad de pasajera de moto. De acuerdo con la hipótesis señalada la conductora de la motocicleta perdió el control del vehículo al pasar por un hueco y es cuando se lesiona la hoy occisa. La causa básica de la muerte: TRAUMA CRANEOENCEFALICO CONDUNDENTE EN ACCIDENTE DE TRANSITO. Manera de muerte: VIOLENTA EN EVENTO DE TRANSITO COMO PASAJERA DE MOTO.*

*d. Como prueba trasladad del PROCESO de REPARACION DIRECTA No. 2016-092 QUE CURSA EN EL JUZGADO 64 ADMINISTRATIVO DE BOGOTA SECCION TERCERA, se encuentran en el expediente las declaraciones de las siguientes personas, quienes coinciden en lo siguiente:*

*- Que la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS iba de pasajera en la motocicleta de placas JXQ 58C, conducida por la señora DAYRA JARAMILLO IZQUIERDO.*

*- Que los hechos sucedieron en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de Bogotá.*

*- Que el día del suceso fue el 29 de enero de 2014 a las 21:30 horas aproximadamente.*

*- Que tanto NINA LILIANA VELOZA ARIAS como DAYRA JARAMILLO IZQUIERDO, llevaban los elementos de protección exigidos por el Código Nacional de Tránsito.*

*- Que la velocidad que transitaban por esa vía no superaba los 35 a 40 kilómetros por hora.*

*- Todos manifestaron en declaración bajo la gravedad del juramento ante el Juez 64 Administrativo de Bogotá, que habían huecos en la vía.*

*- Que lo que ocasionó el accidente de tránsito fue la presencia se los huecos en la vía y la falta de iluminación.*

*- Que la llanta delantera de la motocicleta donde iba de pasajera la hoy occisa se enterró en un hueco profundo.*

*La misma conductora de la motocicleta donde iba de pasajera la causante, manifestó que cogió el hueco por esquivar otros que habían antes de que se enterrara la llanta de la moto. Que ese era el más profundo. Dijo también que había poca iluminación en la vía.*

*- Que no había señalización en la vía sobre la presencia de baches y baches.*

*RESUMEN DE LAS DECLARACIONES RENDIDAS EN LA AUDIENCIA DE PRUEBAS DEL 21 DE SEPTIEMBRE DE 2017. DENTRO DEL CUADERNO DE PRUEBAS TRASLADADAS DEL JUZGADO 64 ADMINISTARTIVO ORAL DE BOGOTA PROCESO DE REPARACION DIRECTA 2016-092. CP*

*DECLARACION DE DAYRA JARAMILLO IZQUIERDO*

*La señora JARAMILLO era la persona que conducía la motocicleta en la que iba de pasajera la NINA LILIANA. La testigo manifestó:*

*CD-AUDIO PRUEBAS de 2.01:15 a 02.26.45*

*- Que maneja moto desde que tiene 18 años*

*- Sabe manejar moto*

*- Hizo parte de un club de motos para hacer rodada en la sabana de Bogotá. Hacía parte de ese club desde el año 2011.*

*- Iban a un evento de cuenteros en el Parque Nacional.*

*- Que NINA LILIANA VELOZA ARIZA era como su hermana, que la conocía hace muchos años.*

*- El día del accidente era la primera que iba con ella a un evento de rodados, pero que para otras actividades ya se había montado en varias ocasiones en la moto.*

*- Que la moto scooter es la más pequeña y que no tiene mucha potencia.*

*- Que la moto era sonsa (lenta) y que por ese hecho era muy lenta.*

*- Que ella ese día se fue por la circunvalar pero que iban muy despacio.*

*- Que la circunvalar en las noches siempre ha sido oscura y que existían baches en la vía.*

*- Pero de los huecos que habían sobre la circunvalar no lo sabía.*

*- El día de los hechos había una comitiva quienes eran la brigada de seguridad, era delegado por el presidente del Club, quienes seguían las recomendaciones de la Policía de Movilidad.*

*- Que había acompañamiento de policía cuando eran eventos grandes.*

*- Que en la caravana iba ubicada entre los últimos, porque su moto andaba despacio.*

*- Que rodaban de grupos de a dos, que ellos no adelantan, los únicos que adelantan son los patinadores.*

*- Cuando hay carros solo andan en grupo de a dos.*

*- Que ella iba con todos los elementos de seguridad chaqueta con seguridad, los dos cascos de marcas relativamente buenas, que NINA LILI NA IBA CON TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD excepto las rodilleras.*

*- Con anterioridad seis meses atrás aproximadamente habían transitado por la circunvalar,*

*- La velocidad que llevaba era aproximadamente a 35 kilómetros por hora o menores porque su moto no tiene mucha potencia.*

*- Que fue a las 9 y30 a 10 de la noche cuándo pasaron por el lugar de los hechos.*

*- AUDIO 02.16:55 a 02 1831. La juez le pregunta a la testigo que fue lo que ocasionó el accidente. La testigo respondió: "los huecos, la visibilidad." Que tenía motos ai frente, atrás y al lado. "Que habían tres huecos, me acuerdo que eran tres, habían dos seguiditos y el otro como hacía allá, entonces por esquivar los dos primeros, si por no pegarle a la otra moto, ni a la otra moto esquive el otro y por tampoco coger ese otro hueco y por tampoco pegarle a la otra moto fue cuando cogí el tercer hueco desafortunadamente era el mas hondo, y yo hasta ahí me acuerdo." Aseveró al testigo que ella duró tres días con pérdida de la memoria.*

*- AUDIO 02.19.22 a 02.20:33 Cuando la juez le preguntó cómo era la visibilidad de la vía, la testigo respondió. "Estaba muy oscuro porque vi el primer hueco y los otros dos nos los vi, los vi ya fue de isofacto."... "en el instante de ver el primer hueco, al tratar de esquivar, es que todo pasó como tan rápido que en el momento que uno trata de esquivar el primer hueco de un momento a otro ve el otro y de un momento a otro como la forma de reaccionar es, es, yo reacciono muy ante esos casos y he tenido, yo tengo buenos reflejos manejando y en el momento de, para no haber visto ese hueco fue porque no había luz, fue porque no lo vi, fue porque 0 no sé, me imagino que la iluminación estaba muy oscuro a pesar de que íbamos con más motos porque entre todas las motos todas alumbra pero tuvo que haber sido demasiado encima haber cogido el hueco para no haberlo podido esquivar."*

*- Que subiendo era a 10 kms por hora y que en el lugar era bajando, por eso iba a 35 kms o menos.*

*- Dijo que no había señalización.*

*- Que la moto tenía la tecno mecánica y el SOAT al día, porque así lo exige el club.*

*- Que se enteró que al mes después de ocurrido el accidente arreglaron la vía. Que fue una campaña que hicieron los campaneros en los medios de comunicaciones.*

*DECLARACION DE JOSE EDUAR MORA GUTIERREZ*

*Audio 21.27 a 59.03*

*- Manifestó que el día del accidente asistió al grupo para ir a una rodada.*

*- Que dos mujeres se accidentaron, que estaban muy delicadas por golpe.*

*- Que estuvieron alrededor de tres horas al sitio. Que el vio como subieron a las dos accidentadas a la ambulancia. Que una de ella cayó cerca de una alcantarilla.*

*- Que duraron como tres horas, que llegaron policías de vigilancia. Que no llegaron policías de tránsito.*

*- La velocidad que se maneja en esas salidas recreativas no superan los 30 kilómetros o 40 kilómetros por hora.*

*- Que la occisa iba de acompañante en la moto.*

*- Que él pudo ver el episodio, que él vio que en la carretera había un hueco, que estaba muy oscuro.*

*- Que no había iluminación dos luminarias no estaban encendidas.*

*- Que la vía muy peligrosa que encuentran la bajada y luego encuentran los huecos.*

*- Informó que justo donde estaba el hueco las luminarias estaban apagadas, en ese momento, no funcionaban y que todo el tiempo que estuvieron ahí no funcionaron, entre las 10 a 1 de la mañana que estuvieron en el sitio.*

*- Que fue una mezcla de varios episodios, estado de la vía y que no había iluminación, que por eso ocurrió el accidente.*

*- Audio 27.54 a 28.30 "yo opino que el motivo del accidente fue porque había un espacio de unos 15 metros con varios huecos, sí, yo que venía en la parte de atrás alcanzaba a ver como las motos zigzagueaban, pues para esquivar el hueco, y la iluminación realmente lo que yo vi en ese momento no había iluminación, las luminarias no estaban encendidas, de eso hay registros..."*

*- Que la vía era muy peligrosa porque era una bajada y que luego encontraros los huecos. Justo donde estaba el hueco las luminarias no funcionaban.*

*- Que no había iluminación justo donde estaba el hueco Isa luminarias estaban apagadas. Que él estuvo en el lugar entre las 10 a 1 de la mañana. Que no había iluminación.*

*- AUDIO 30.38 a 30.57. A la pregunta que si la vía estaba bien delimitada o vía había poca visibilidad o señalización de los huecos, el testigo contestó.*

*"no su señoría, no existía señalización como tal no, la normal de prohibido parquear, he no, solamente la normal, que existiera un hueco que estuviera baja la iluminación, no, nada solo la normal, al de siempre.".*

*- AUDIO 31.28 a 32.18. A la pregunta que por qué cree que ocurrió el accidente el testigo respondió: "he, el accidente se ocasionó fue por el hueco, porque es que uno, yo que soy motociclista y me encuentro un hueco sorpresivo, lo primero que uno hace es esquivarlo, pero en éste momento la piloto no tuvo tiempo de reacción y esquivar ese hueco y tenía una profundidad estimada, yo creo que tenía de 10 a 15 centímetros, cabía la llanta, y habían varios huecos seguidos, seguidos, entonces uno no tiene opciones, coge uno o coge otro, pro cualquiera de esos había caído en el hueco.."*

*AUDIO 32.45 a 32.50. las luminarias estaban apagadas, justo donde estaban los huecos estaban apagadas.*

*INTERROGA APODERADA DE CODENSA*

*AUDIO 55.50 a 54.55*

*El testigo manifestó que la zona de los huecos donde ocurrió el accidente era aproximadamente de 15 metros de longitud.*

*AUDIO 55.16 a 59.03*

*Que él no Cree que otras motos hayan impedido maniobrar, porque cada moto va en diagonal, nadie repite por donde va la otra moto, que no cree que otras motos que hayan ido cerca le hayan impedido a la conductora donde iba NINA LILIANA maniobrar. Que en ese sector habían muchos huecos, que varios cogieron huecos de los que pasaron por el sitio, lo que sucedió que ese hueco donde cayó NINA LILIANA era el más profundo. Que en ese momento todo mundo estaba esquivando los huecos. En ese momento al esquivar huecos todo mundo entra en shock.*

*El testigo manifestó que las motos van en diagonal, que no van una al lado de otra.*

*DECLARACION DE VICTOR ALEJANDRO OROZCO ROMERO*

*AUDIO 01.17.48 a 01: 23:33*

*La juez le pregunta que haga un relato de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que perdió la vida la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, le testigo respondió:*

*Que fue en enero de 2014.*

*Que él iba en la caravana de motos el día de los hechos.*

*Que esa noche iban varios del club de motos, incluyendo la que iba manejando la moto donde iba la occisa.*

*Que las rodadas de motos las hacían los miércoles en la noche después de las 9 de la noche, cuando no había mucho tráfico.*

*Que era voluntario de cada persona para ir a la caravana de motos.*

*Que había personas que les llamaban patinadores que acompañaban el grupo para cualquier contingencia.*

*AUDIO 01.23:34 a 1.26.07*

*Que él lideraba el primer grupo.*

*Que le avisaron que en la parte de atrás una chica se había caído.*

*Que se devolvió y encontró a las dos personas en el piso, la moto también en el piso y que recurrió a ayudarlas. Que sobre la zona habían tres o cuatro huecos seguidos, ubicados por todos los lados, ya que habían varios huecos seguidos, de norte a sur, si se quería esquivar alguno de los huecos era difícil.*

*Que además la zona no estaba bien iluminada y en la zona donde estaban los huecos ni siquiera había iluminación.*

*Que todo estaba completamente oscuro, que ni siquiera había señalización que había huecos o había altibajos en la vía, que en la zona no había ningún tipo de señalización.*

*Que el accidente ocurrió entre las 9.30 a 10.00 p.m.*

*AUDIO 01.27:47 a 01.30:22 Que es día transitaban en fila india de a dos. Que ese día había un promedio de 80 a 100 personas.*

*AUDIO 01.31.04 a 01.32.04 "Cuando yo me devuelvo encuentro a las dos en el piso literal, la señora NINI ULAN A estaba botando mucha sangre, he y, pues en el momento no se veía mucho porque la zona estaba totalmente oscura... no llegó policía de tránsito nos ayudaron fueron los policías de la zona, porque ni siquiera policía de tránsito no llegó, las ambulancias no llegaban, la zona cuando yo llegué lo que reaccioné fue de pronto a ayudarlas pero pues ellas ya estaban en el piso.."*

*AUDIO 01.32.12 a 01.32.25 ".. en el momento cuando yo llego la moto está ahí dentro del hueco tirada y pues ellas están tiradas fuera del vehículo..",*

*AUDIO 01.32.38 a 01:33.14*

*Que había personas que les llamaban patinadores que acompañaban el grupo para cualquier contingencia.*

*AUDIO 01.23:34 a 1.26.07*

*Que él lideraba el primer grupo.*

*Que le avisaron que en la parte de atrás una chica se había caído.*

*Que se devolvió y encontró a las dos personas en el piso, la moto también en el piso y que recurrió a ayudarlas. Que sobre la zona habían tres o cuatro huecos seguidos, ubicados por todos los lados, ya que habían varios huecos seguidos, de norte a sur, si se quería esquivar alguno de los huecos era difícil.*

*Que además la zona no estaba bien iluminada y en la zona donde estaban los huecos ni siquiera había iluminación.*

*Que todo estaba completamente oscuro, que ni siquiera había señalización que había huecos o había altibajos en la vía, que en la zona no había ningún tipo de señalización.*

*Que el accidente ocurrió entre las 9.30 a 10.00 p.m.*

*AUDIO 01.27:47 a 01.30:22*

*Que es día transitaban en fila india de a dos.*

*Que ese día había un promedio de 80 a 100 personas.*

*AUDIO 01.31.04 a 01.32.04*

*"Cuando yo me devuelvo encuentro a las dos en el piso literal, la señora NINILILANA estaba botando mucha sangre, he y, pues en el momento no se veía mucho porque la zona estaba totalmente oscura... no llegó policía de tránsito nos ayudaron fueron los policías de la zona, porque ni siquiera policía de tránsito no llegó, las ambulancias no llegaban, la zona cuando yo llegué lo que reaccioné fue de pronto a ayudarlas pero pues ellas ya estaban en el piso.."*

*AUDIO 01.32.12 a 01.32.25 en el momento cuando yo llego la moto está ahí dentro del hueco tirada y pues ellas están tiradas fuera del vehículo..",*

*AUDIO 01.32.38 a 01:33.14*

*"he he cuando yo llego al lugar, la moto debido a que la motocicleta se enterró, se enterró en el hueco y habían varios, en la zona habían varios huecos y en el más grande quedó el vehículo la motocicleta que ellas venían las dos, quedó dentro del hueco, quedó dentro del hueco porque el hueco era muy profundo, la llanta se entierra y pues obviamente por mi imaginación ellas salen impulsadas fura de la moto..."*

*AUDIO 01.33.25 a 01.33:42*

*"..Si ellas llevaban el casco chaleco, nosotros siempre que llegamos al sito siempre pedimos la protección de nosotros, mejor dicho que es lo reglamentario, casco chaleco para la noche..."*

*AUDIO 01.34.15 a 01.34.33*

*"nosotros venimos a 35 a 40 kilómetros, pero debido a la iluminación la verdad los huecos no se veían, pero nosotros no transitábamos a más de40 kilómetros, porque veníamos en caravana, no veníamos corriendo, no veníamos adelantando nada, nosotros veníamos en caravana..".*

*AUDIO 01:34.40 a 01.35.04*

*"Claro o sea hay algunas veces que con la luz de la moto se alcanza a ver los huecos, pero el problema es que los bombillos amarillos que utilizamos pues lo que yo te diga yo soy mecánico la luz amarilla por eso se reemplazó por luces led porque en ese momento las luces amarillas porque no alcanzaban a alumbrar bien el pavimento.."*

*DECLARACION DE SANDRA LILIANA TORRES LOPEZ*

*La juez le pregunta que haga un relato de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que perdió la vida ia señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, la testigo respondió:*

*Audio 01.43.47 a*

*Que le hecho sucedió la noche del 29 de enero de 2014. Que ella iba de copiloto en la caravana.*

*Que salieron a la rodada a las 9.30 de la noche aproximadamente. Bajando cerca de Monserrate, la vía tenía muchos huecos. Que ella encontró a la señora LILIANA tirada en el piso y que le dijeron que la moto cogió un hueco.*

*Audio 01.52.55 a 01.53.46*

*"veo que a una persona tirada que es Liliana, está en el piso boca abajo, estaba consiente en ese momento, he se quejaba en ese momento que le dolía y estaba botando mucha sangre tanto por la boca y oídos, pero se llamó ambulancia, ene se momento unos compañeros, estábamos cerca al CAI el que queda cerca a la circunvalar, nos acompañó la policía pues tramitando para que llegue rápido la ambulancia, porqué tampoco la ambulancia llegó rápido y pues estuvimos hasta que recogieron las dos personas, la otra persona que es la piloto quedó un poquito más arriba, pero ella si estaba consiente, ella estaba boca arriba, pero ella estaba más consiente que Liliana.."*

*AUDIO 01:54.14 a 01.54.44*

*"que recuerdo más, pues he los huecos, he yo iba atrás que no iba manejando se veía muchos huecos en la vía # circunvalar, muchísimos y aparte de todo en ese momento la vía circunvalar no estaba, llegando a Monserrate no estaba muy iluminada, entonces, los huecos nos estaban señalizados.."*

*La testigo también ratificó que no había señalización de que en la vía existían huecos. O señalización de que había altibajos en esa vía.*

*Dijo también que el hueco no estaba tapado v las llantas de las motos scooter son muy pequeñas.*

*Manifestó que la llanta de la moto quedó, metida en el hueco.*

*AUDIO 01.55.19 a 01.55.28*

*"Más que todo el accidente sucedió fue por el hueco y también muy cerca del hueco donde ellas lo tomaron había dos o tres huecos más."*

*(…)4. HECHOS PROBADOS*

*CON LAS PUEBAS ANTES REFERIDAS Y LAS DEMAS QUE REPOSAN EN EL EXPEDIENTE, SE LOGRO PROBAR LO SIGUIENTE:*

*- Se acreditó el parentesco que tenían con la causante RONALD SMITH CARDENAS OVIEDO, quién demando en calidad de esposo y en representación de los menores BRAYAN SMITH CARDENAS VELOZA y ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA.*

*- Se acreditó que ROSALBA ARIAS MARQUEZ y OMAR VELOZA REY, son los progenitores de NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.).*

*- Se acreditó que las señoras MARIA DOLORES MARQUEZ y MARIELA REY actúan en calidad de abuelas materna y paterna de la persona fallecida.*

*- La señora JULY TATIANA VELOZA ARIAS actúo en calidad de hermana y el señor GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ, actúan en calidad de tío.*

*Con las pruebas documentales, y las pruebas trasladadas se probó lo siguiente:*

*- Que La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.), falleció el día 31 de enero de 2014, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 29 de enero de 2014 en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá D.C.*

*- En LA HISTORIA CLINICA "EPICRISIS" legalmente aportada al proceso, de fecha 29/01/2014 10.19 p.m al 31/01/2014 10.14 a.m., registra que la paciente NINA LILIANA VELOZA ARIAS, con cédula de ciudadanía No. 52897178 ingresa a ese centro hospitalario "..TRAIDA EN TRASLADO PRIMARIO, AL SER RECOGIDA EN ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE PASAJERA MOTO, CON TRAUMA CRANEO ENCEFALICO SEVERO, FRACTURA DE CRANEO Y POLITRAUMA, NO HAY ACOMPAÑANTE, NI HAY DATOS DE LA PACIENTE, INGRESA CON ALTERACIONES DEL ESTADO DE LA CONCIENCIA".*

*- De acuerdo al concepto y plan de tratamiento firmado por el médico WILLIAMS CERVERA CADENA, el fallecimiento de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, ocurrió el día 31 de enero de 2014, a las 7.50 a.m.*

*- Reposa en el expediente el Informe de Tránsito No. A 1428520 y al croquis elaborado y suscrito por el policía con PLACA 089905 de nombre HORACIO MONCALEANO, quién fue el primer respondiente perteneciente al CAI TORRES BLANCAS CUADRANTE 50 DE BOGOTA DE LA POLICIA NACIONAL dejó plasmado que el rodante accidentado fue la moto de placas JXQ 58 C MARCA UNITED MOTORS conducida por la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO, con cédula 53040028, quién era también la propietaria de la motocicleta.*

*También dejó plasmado en su informe el policía lo siguiente: Que EL ESTADO DE LA VIA ESTABA CON HUECOS.*

*- De igual forma dejó escrito que como pasajera de la motocicleta accidentada iba la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.).*

*- Como antes lo manifesté en el INFORME POLICIAL PARA ACCIDENTES DE TRANSITO No. A 1428520, suscrito por el policía JAIME MAURICIO MONCALEANO con PLACA 089905, CUANDO HACE EL ANÁLISIS de las características en el numeral 7.6. ESTADO -2 CON HUECOS.*

*- El informe del policía concluye que el accidente se causó por la existencia de huecos en la vía.*

*- Que se deje constancia de la existencia de los huecos fue porque el policía verificó tal falencia en la vía, contrario a la hipótesis exceso de velocidad porque ese hecho a él no le consta.*

*- De igual manera el policial dejó en su INFORME que el número de víctimas eran dos.*

*- Según lo manifestado por los testigos presenciales de los hechos, el accidente ocurrió aproximadamente a las 22.00 horas, y los motivos para que ocurriera ese hecho trágico, fue que en el lugar de los hechos habían varios huecos, no existía señalización de prevención de la existencia de esos huecos.*

*- Manifiestan también que había poca iluminación en el lugar, toda vez que el bombillo o foco estaba más cercano al sitio donde la vía estaba averiada no estaba funcionando, es decir la iluminación era muy limitada.*

*5. Todas las pruebas demuestran que el deceso de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS fue como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 29 de enero de 2014, en el sector de la carrera 22 b con Avenida Circunvalar de ésta ciudad, en horas de la noche y este accidente se produjo por las siguientes fallas del servicio:*

*- Había huecos en la vía.*

*- No había señalización de la existencia de huecos y baches en la vía.*

*- No había iluminación en el poste de luz más cercano al sector donde se encontraban los huecos.*

*6. La responsabilidad del mantenimiento de las calles de la ciudad de Bogotá D.C. está en cabeza de la ALCALDIA DEL DISTRITO CAPITAL y por EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU, entidad que reconoció en su contestación de la demanda que son los responsables del mantenimiento de las vías arterias de Bogotá. Folios 115 y 116 C1.*

*7. Días después de ocurrido el accidente estos huecos fueron tapados y resanado el sector de la vía que estaba en mal estado como se acredita con el álbum fotográfico aportado como pruebas.*

*8. Otra falla que se presentó en el momento que ocurrió el accidente que le ocasionó la muerte a la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.) fue que no había iluminación cerca al sector de la vía que estaba en mal estado.*

*9. LA IMPUTACION APLICABLE A LAS DEMANDADAS ES LA FALLA DEL SERVICIO*

*A folios 115y 116 del C1, dentro de la constatación de la demanda, más concretamente en el capítulo de excepciones, manifestaron lo siguiente:*

*4. RESTRICCION Constitucional Y LEGAL DE LAS ENTIDADES SOMETIDAS A PLANEACION DE GASTO PÚBLICO En razón a lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano es la entidad encargada de la construcción y mantenimiento dé la malla vial arterial de la ciudad, sin embargo dichas actividades dependen de los recursos con que cuente la entidad para tal fin .*

*EL CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Bogotá D.C. Diez (10) de noviembre de dos mil dieciséis (2016) en Sentencia con Radicación: 66001 23 31 000 2006 00300 01 (35796) -RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA NACIÓN EN ACCIDENTES DE TRANSITO CAUSADOS POR INDEBIDO MANTENIMIENTO DE LA VÍA, por la muerte del señor JHON FABER SUAREZ GRANADA, dijo: REGIMEN DE RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTE DE TRANSITO DERIVADO DE LA FALTA DE MANTENIMIENTO CONSERVACION ASI COMO LA FALTA DE SEÑALIZACION POR PARTE DE LAS AUTORIDADES PÚBLICAS:*

*(...) "10.1. Régimen de responsabilidad por accidente de tránsito derivado de falta de mantenimiento conservación así como ausencia de señalización por parte de las autoridades públicas.*

*Sobre la responsabilidad del Estado por los daños causados a particulares como consecuencia de la desatención de las autoridades públicas en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que el título de imputación aplicable corresponde a la falla del servicio. En efecto, la Sala ha indicado que es necesario efectuar, de un lado, el contraste entre el contenido obligacional que en abstracto las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado v. de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. En este sentido se ha sostenido:*

*"1"2.- Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; v. sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es. que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.*

*Así las cosas, es claro que para derivar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, así como la falta de mantenimiento o conservación de las vías, es indispensable demostrar además del daño, la falla en el servicio consistente en el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles v carreteras v prevenirlos riesgos que con ellos se generan.*

*Así las cosas. Para la Subsección es claro que del estado de la vía se derivó el evidente incumplimiento por parte del ente territorial en atender a las exigencias que la Constitución v las leves le indican en cuanto a su conservación, mantenimiento, así como la instalación de las señales de tránsito necesarias para su circulación v la advertencia de los peligros que la misma podía conllevar, por lo que es una omisión reprochable que debe ser subsanada v así cumplir y generar el desarrollo preventivo v seguro de la libre circulación de conductores, peatones, v demás por cuanto es deber de las autoridades desempeñar sus funciones en aras del desarrollo social, considerando que la infraestructura vial hace parte de dicho progreso.*

*De lo anterior necesariamente concluye v reitera la Sala, que se encuentra plenamente demostrado que el daño causado a los demandantes, a saber, la muerte del señor Jhon Faber Suárez Granada, se originó por el hueco existente en la carretera por la cual se desplazaba en una motocicleta, situación atribuible a la entidad demandada, guíen tenía a su cargo la conservación v adecuación de dicha carretera, deber que notoriamente fue desatendido v tuvo como consecuencia la muerte del señor Suárez.".*

*a. Con base en la jurisprudencia del alto Tribunal, el título de imputación aplicable a la demandada INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU, es la FALLA DEL SERVICIO, porque el día 29 d enero de 2014 entre las 9 y las 10 de la noche, la motocicleta que iba la causante NINA LILIANA se accidentó COMO CONSECUENCIA que la llanta delantera del automotor se enterró en uno de los huecos que habían en la Avenida Circunvalar con calle 22 B.*

*b. También hay FALLA EN EL SERVICIO, porque conociendo el IDU que en la venida Circunvalar con calle 22 B, habían según versión de los testigos aproximadamente una zona de 15 metros con huecos, no tomaron las medidas preventivas para advertir a los transeúntes de la existencia de huecos y baches en esa zona de Bogotá.*

*c. No puede ser una excusa como lo manifiesta el IDU en su contestación de la demanda folios 115 y 116C1, que a pesar de que son los responsables de la conservación y mantenimiento de la vía no lo hicieron porque dependen de otras entidades quienes les realizan las transferencias de los recursos. Es claro entonces que los ciudadanos no pueden estar sometidos a los trámites burocráticos.*

*d. En un dado caso que por falta de recursos como lo manifiesta el IDU no hayan hecho el mantenimiento a la malla vial, DEBIERON POR LO MENOS ADVERTIR CON SEÑALIZACIONES, que en esa zona habían baches y huecos para que los que transitaran por esa zona tuvieran las precauciones necesarias para evitar hechos fatales como el que le ocurrió a NINA LILIANA Como no puso las advertencias o sea las señalizaciones, en este caso también es evidente LA FALLA DEL SERVICIO*

*e. El IDU no realizó efectivamente al conservación y mantenimiento de la malla vial, más concretamente en la avenida Circunvalar con calle 22 B, donde ocurrió el hecho trágico. Tampoco puso en el lugar señalización advirtiendo de los problemas de mantenimiento que tenía el lugar como la presencia de huecos, RAZON POR LA CUAL ESTA FALLA EN EL SERVICIO ES IMPUTABLE AL IDU.*

***10. DEFENSA DE LAS DEMANDADAS***

*La defensa de la demandadas más concretamente la que hizo EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU, es que quieren achacarle el accidente de tránsito a la occisa y a la conductora de la motocicleta, teoría que se cae de su peso porque todas las pruebas entre ellas los testimonios de los testigos que estuvieron en la vía manifestaron que tanto conductora como pasajera llevaban los elementos de seguridad exigidos por la ley de tránsito. Que iban a baja velocidad y que el accidente ocurrió porque en la vía había huecos, que no existía señalización sobre esas fallas y porque había poca iluminación.*

*Fue la propia DAYRA JARAMILLO IZQUIERDO, conductora de la motocicleta quién manifestó en su declaración (prueba trasladada), que en la vía habían muchos huecos, que iban máximo a 30 kilómetros por hora, porque su motocicleta era de baio cilindraie. Que por esquivar otros huecos cogió el más grande v profundo v que la llanta delantera se enterró en el mencionado hueco v que por ese motivo fueron expulsadas del rodante.*

*Por lo anterior se cae la teoría de que NINA LILINA Murió por sus propios errores. Es decir nunca existió culpa de la víctima.*

*QUEDA ENTONCES PROBADO QUE LA MUERTE DE NINA LILINANA OCURRIO POR FALLAS EN EL SERVICIO ENTRE OTRAS POR PARTE DEL IDU, PERO EN LA HIPOTESIS DE QUE ESA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTMA EXISTIERA (EN ESTE CASO NO EXISTE), ESA SITUACION NO LA EXONERA DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL POR LAS FALLAS DE NO REALIZAR LA CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LA PRESENCIA DE HUECOS Y BACHES EN LA AVENIDA CIRCUNVALAR CON CALLE 22 B.*

*Un claro ejemplo es la jurisprudencia aplicable en este caso del Consejo de Estado que a pesar que la víctima de un accidente violó las normas de tránsito, condenó patrimonialmente al INVIAS por no realizar el mantenimiento, la conservación y por no poner las señalizaciones debidas en la carretera, en este aspecto cuando existe culpa de la víctima (en este caso no existe culpa de NINA LILIANA), EL CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Bogotá D.C. Diez (10) de noviembre de dos mil dieciséis (2016) en Sentencia con Radicación: 66001 23 31 000 2006 00300 01 (35796) - RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA NACIÓN EN ACCIDENTES DE TRANSITO CAUSADOS POR INDEBIDO MANTENIMIENTO DE LA VÍA, por la muerte del señor JHON FABER SUAREZ GRANADA, dijo: (...)*

*"De lo anterior necesariamente concluye v reitera la Sala, que se encuentra plenamente demostrado que el daño causado a los demandantes, a saber, la muerte del señor Jhon Faber Suárez Granada, se originó por el hueco existente en la carretera por la cual se desplazaba en una motocicleta, situación atribuible a la entidad demandada, guíen tenía a su cargo la conservación y adecuación de dicha carretera, deber que notoriamente fue desatendido y tuvo como consecuencia la muerte del señor Suárez.*

*No obstante lo anterior, la Sala considera necesario abarcar el tema consistente en el hecho exclusivo de la víctima o en su defecto, si en el presente asunto se evidencia una concurrencia de conductas, por cuanto el a quo consideró que en los hechos se había presentado tal concurrencia, situación que a la postre fue objeto del recurso de apelación de la parte demandante.*

*Dentro de las causales, sobresale para el caso en concreto el hecho de la víctima, y de acuerdo con ella, el demandado puede libertarse de responsabilidad si logra acreditar que el comportamiento del propio afectado fue determinante y decisivo en la generación del daño. Así lo ha dicho la Corporación:*

*"Ahora bien, no significa lo anterior que toda conducta de la víctima tenga la suficiente dimensión o entidad para excluir o enervar la imputación frente al presunto responsable: el comportamiento de aquella para poder operar como causal exagerativa de responsabilidad debe ostentar una magnitud, de tal forma que sea evidente que su comportamiento fue el que influyó, de manera decisiva, en la generación del daño"f571*

*De acuerdo con lo anterior, si bien la entidad incumplió con sus contenidos obligaciones en la conservación, mantenimiento de la vía, lo que evidencia una falla en el servicio, también lo es que el actuar del señor Jhon Faber*

*Suárez Granada, si influyó v fue determinante en la producción del resultado.*

*De lo anterior, se concluye que el señor Jhon Faber Suárez contribuyó en la causación del daño, por cuanto iba desentendiendo los deberes de conducción exiqibles a todo ciudadano, esto es. conducir motocicleta a un metro de la acera u orilla, toda vez que resulta lógico y consecuente que si cayó en el hueco era porque iba bastante apartado del costado o borde por el que debía circular.*

*Por tal razón, en el presente asunto se evidencia una concurrencia de conductas y se condenará a la entidad al pago del cincuenta por ciento (50%) de la condena a imponer...". (...)*

***11.*** *EL DAÑO. En cuanto al daño antijurídico, la Corte Constitucional en reiteradas jurisprudencias ha dicho que la antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración sino de la no so portabilidad del daño por parte de la víctima. En un Estado Social de Derecho y solidario y respetuoso de la dignidad de la persona humana, no puede causar daños antijurídicos y no indemnizarlos. Dicho daño tiene como características que sea cierto, presente o futuro, determinado o determinable, anormal y que se trate de una situación jurídicamente protegida. LA MUERTE DE NINA LILIANA VELOZA ARIAS ocurrió en un accidente de tránsito en una vía que no se le realizó el mantenimiento, tampoco había señalizaciones de advertencias, hechos de la demanda que se demostraron con las pruebas y las muerte se demostró con el registro civil de defunción.*

***12.*** *Las fallas del servicio atribuibles a la pasiva, jurídicamente no pueden ser soportadas por los demandantes, quienes sufren la pérdida de su ser querido,*

***13.*** *En el caso de la muerte de NINA LILIANA VELOZA ARIAS, existe nexo causal Existe nexo causal entre el daño producido y los actos negligentes e irresponsables de las demandadas, los cuales se convierten en UNA FALLA DEL SERVICIO. Por lo antes expuesto COMO QUEDÓ PROBADA LAS FALLAS EN EL SERVICIO POR PARTE DE LAS DEMANDADA, las pretensiones están llamadas a prosperar. (...)*

* + 1. El apoderado de la parte demandada **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU** hizo un relato de la pruebas practicadas y trasladada, realiza ciertos cuestionamientos, precisa que los huecos que afirma el demandante no fueron reparados por la entidad que representa y que se configuran los eximente de responsabilidad de hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima.
    2. El apoderado de la parte demandada **CODENSA S.A. E.S.P** [[27]](#footnote-27) hizo un análisis de la pruebas practicadas y trasladadas entre ellas el dictamen dejando de presente que la iluminación presentada en el sector estaba dentro de los estándares y no pudo ser la causa adecuada del accidente al menos en lo que respecta a su representada y por ultimo hace énfasis en la excepción de hecho de un tercero en el sentido en que fue la conductora de la moto en que se trasladaba la señora NINA LILINA VELOZA ARIAS fue la causante del accidente que genero el fallecimiento de esta última.
    3. El apoderado de la parte demandada **DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DE MOVILIDAD** señalo que se deben negar las pretensiones de la demanda especialmente por estar configurado el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, conforme a que la causa eficiente del daño deprecado es la falta de pericia de la conductora de la motocicleta por conducir a exceso de velocidad, ocupando un lugar en la vía que le estaba prohibido por ley transitar y que de acuerdo con el límite de velocidad del lugar de los hechos (60 kms/h), la conductora de la motocicleta debía estar en capacidad de identificar obstáculos a una distancia de máximo 100 metros.
    4. El **MINISTERIO PUBLICO** representado por la PROCURADURIA JUDICIAL 82-1 no presentó concepto.

1. **CONSIDERACIONES**
   1. **ESTUDIO DE LAS EXCEPCIONES:**

Frente las excepciones de **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD** presentada por la demandada DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DE MOVILIDAD,el despacho se remite a lo resuelto en el acápite respectivo.

En relación con las excepciones de **INEXISTENCIA DE FUNDAMENTOS DE FACTO EN CONTRA DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ -SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ -SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD -NO HA OCASIONADO PERJUICIOS A LA PARTE ACCIONANTE -AUSENCIA DE LOS REQUISITOS QUE ORIGINAN LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL-, POR CUANTO NO EXISTE NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE LOS SUPUESTOS DAÑOS Y LAS ACTUACIONES DE ESTA SECRETARÍA-HECHO DE UN TERCERO** planteada por la por la demandada DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DE MOVILIDAD, **AUSENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO CAUSADO Y LA RESPONSABILIDAD ENDILGADA A ESTE INSTITUTO** **Y RESTRICCIÓN CONSTITUCIONAL Y LEGAL DE LAS ENTIDADES SOMETIDAS A PLANEACIÓN DE GASTO PÚBLICO** Propuesta por el demandado IDU; **CUMPLIMIENTO POR PARTE DE CODENSA SA ESP DE LA OBLIGACIÓN DE PRESTAR EL SERVICIO DE ALUMBRADO PÚBLICO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS E IMPROCEDENCIA DE LA REPARACIÓN POR NO CONFIGURARSE LA FALLA IMPUTABLE A CODENSA SA ESP** propuesta por el demandado CODENSA SA sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto.

En cuanto a la excepción de **FUERZA MAYOR / HECHO DE UN TERCERO COMO EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD, CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA -EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD** propuesta presentado por la demandada DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DE MOVILIDAD; **HECHO DE UN TERCERO Y CULPA EXCLUSIVA** **DE LA VÍCTIMA** Propuesta por el demandado IDU; HECHO DE UN TERCERO propuesta por el demandado CODENSA SA por tratarse de un eximente de responsabilidad, se estudiará sólo en el evento en que aquella se configure. Por ende, se procederá a determinar si en el sub examine si se verifican todos y cada uno de los presupuestos que permitan la responsabilidad de las demandadas.

En relación con la excepción **GENÉRICA o LA INNOMINADA** planteada por la demandada IDU, sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto

* 1. **LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:**

Conforme a lo determinado en la FIJACIÓN DEL LITIGIO se busca establecer si las demandadas DC. SECRETARIA DE MOVILIDAD, IDU Y CODENSA SA ESP están llamadas a responder por los presuntos daños ocasionados a los demandantes como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 29 de enero de 2014 que finalmente condujo a la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS.

Surgen entonces los siguientes problemas jurídicos:

* ***¿Existieron fallas en el sitio del accidente para el día 29 de enero de 2014 atribuible a las demandadas DC. SECRETARIA DE MOVILIDAD, IDU Y CODENSA SA ESP?***

Y si esto fue así

* ***¿esa situación llevó a que se produjera el accidente de tránsito en el que resultó muerta la señora* NINA LILIANA VELOZA ARIAS*?***

Para dar respuesta a esta pregunta es necesario tener en cuenta los siguientes puntos:

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado tiene el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, norma que le sirve de fundamento al artículo 86 del Código Contencioso Administrativo que consagra la acción de reparación directa, cuyo ejercicio dio origen al presente proceso y que establece la posibilidad que tiene el interesado de demandar la reparación del daño cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa.

Las acusaciones realizadas en la demanda versan sobre la existencia de unos supuestos perjuicios ocasionados por la presunta conducta culposa, negligente e irregular cometida por la entidad demandada, es decir, que el título de imputación elegido por la parte actora corresponde al de la falla del servicio, régimen de responsabilidad subjetivo que se deriva del incumplimiento de una obligación Estatal y que se concreta en un funcionamiento anormal o en una inactividad de la Administración.

Así las cosas, para que el sentenciador pueda ordenar la reparación pretendida, deben estar acreditados con las pruebas que obran en el proceso los elementos que estructuran la responsabilidad extracontractual por falla del servicio a saber:

i) la conducta activa u omisiva de la autoridad que lo infiere;

ii) la existencia de un daño, lesión o menoscabo de tipo patrimonial o moral, cierto y determinado, que afecta de forma individual a una pluralidad de sujetos; y

iii) la relación de causalidad entre ésta y aquél, es decir, que el daño se originó como consecuencia directa de la actuación atribuida a la administración, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio.

Por lo demás, como criterio de identificación para la determinación de la falla del servicio, en forma constante la jurisprudencia ha dicho que, por regla general, *“…las obligaciones a cargo de la administración (…) deben ser determinadas, especificadas, por las leyes o los reglamentos que se expidan para precisar las funciones que a cada organismo administrativo haya de ejecutar…”*

Para valorar lo anterior es indispensable acudir tanto al desenvolvimiento de los hechos como al deber ser o conducta exigida normativamente a la Administración, de acuerdo con las circunstancias particulares de cada caso y los instrumentos al alcance de la Administración.

* 1. **ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:**
     1. Conforme al material probatorio aportado se **encuentran PROBADOS los siguientes hechos**:
* La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (QE.P.D.) era **hija**[[28]](#footnote-28) de ROSALBA ARIAS MARQUEZ Y OMAR VELOZA REY, **esposa** de SMITH RONALD CARDENAS OVIEDO[[29]](#footnote-29), **madre** de ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA[[30]](#footnote-30), BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA[[31]](#footnote-31) nieta de MARIELA REY[[32]](#footnote-32) y MARIA DOLORES MARQUEZ DE ARIAS[[33]](#footnote-33) hermana de JULY TATIANA VELOZA ARIAS[[34]](#footnote-34) Y **sobrina** de GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ[[35]](#footnote-35)
* En virtud del convenio 766 de 1997 y su modificación del 25 de enero de 2002 por medio del cual se presta el servicio de alumbrado público de CODENSA SA dentro del Distrito Capital[[36]](#footnote-36)
* El **29 de enero de 2014[[37]](#footnote-37)** se levantó el informe para accidentes de tránsito Nº A1428520 registrando lo siguiente:

|  |
| --- |
| *Lugar: Avenida Circunvalar Con Calle 22b*  *Fecha y hora: 29 de enero de 2014 a las 22 horas (10:00 pm)*  *Clase de accidente: volcamiento en un tramo de la vía*  *vehículo : Motocicleta de placas JXQ58C servicio particular, conducida por la señora DAIRA COSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO[[38]](#footnote-38) identificada con Cédula de Ciudadanía 53040028 quien resultó herida y en enviada a la clínica San Ignacio al igual que su pasajera NINA LILIANA VELOZA ARIAS (QE.P.D.) identificada con Cédula de Ciudadanía 52897178*  *hipótesis del accidente* ***116:*** *exceso de velocidad y* ***306:*** *huecos en la vía* |

* De la historia clínica de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS se puede abstraer lo siguiente[[39]](#footnote-39):

|  |
| --- |
| Ingreso el 29 de enero de 2014 a las 10:19 pm y salió el 31 de enero de 2014 a las 10:14 am  *(…) paciente NN de 29 años quien ingresa en traslado primario, al ser recogida en accidente de tránsito en calidad de pasajera de moto, con trauma cráneo encefálico, fractura abierta de cráneo con sangrado del occipital y frontal y poli trauma (…) alteración del estado de conciencia (…)*  *EPICRISIS. Paciente de 33 años traída por accidente de tránsito en calidad de pasajera en motocicleta, ingresa con glasgo 4 de 4 por lo cual se decide realizar intubación orotraqueal, se toma TCA de cráneo, cérvix, tórax, abdomen. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca de cráneo reporto hematoma subdural frontoapietro temporal derecho con hernia sulbacina izquierda y contusión hemorrágica izquierda, resto de Tribunal Administrativo de Cundinamarca según reportes sin alteraciones. Durante estancia en urgencias presente 2 episodios de paro cardiorrespiratorio los cuales requieren reanimación cardiopulmonar al parecer de 10 minutos, se inició tanto soporte vasopresor y se traslada a la UCI para continuar manejo. Estando en UCI, ingresa con soporte noradrenalina por venaperiferica la cual va en ascenso por cifras tensionales bajas, se hizo duples transcraneal que es no conclusivo para muerte encefálica, paciente en el momento sin reflejos de tallo, con dependencia total a la ventilación mecánica y el soporte hemodinámico. Se decide por tanto realizar test de apnea el cual es positivo para muerte encefálica, se decide hablar con red de trasplantes lo cuales se comunican con familiares del paciente y se decide autorización para realizar donación de órganos. Sin embargo por cuestiones legales y orden de entidades competentes en accidente de tránsito y muerte accidentales, informa al grupo de trasplantes que no se puede realizar soportes en este momento no va a brindar beneficios adicionales. Paciente presenta fallecimiento a las 7:50 am* |

* La señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS falleció el **31 de enero de 2014**[[40]](#footnote-40)
* El **1 de febrero de 2014**[[41]](#footnote-41) le fue efectuado al cadáver de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS necropsia bajo el serial 2014CPN0000000001069[[42]](#footnote-42) en donde se reportó que la causa básica de muerte fue trauma craneoencefálico contundente en evento de tránsito y la manera de muerte fue violente en evento de transito como pasajera de moto[[43]](#footnote-43)
* Por la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS la fiscalía 11 seccional de la unidad de vida bajo el radicado **110016000013201401405[[44]](#footnote-44)** adelanta investigación en etapa de indagación[[45]](#footnote-45) y el señor JORGE HERNANDO GUTIERREZ RODRIGUEZ manifestó ser el compañero sentimental de la occisa y solicito retirar su cadáver[[46]](#footnote-46)

El **9 de febrero de 2014**[[47]](#footnote-47) le fue efectuada una inspección técnica a la motocicleta de placas JXO58C MODELO 2011 determinando como daños que se observa la rueda delantera sin presión de aire interna, así mismo levemente desplazada hacia atrás su rin en caraizo presenta doblez leve orientado hacia el centro del eje amortiguadores telescópicos delanteros desplazados hacia atrás levemente, babero frontal en zona lateral con signos de abrasión arnado frontal en parte izquierda roto manillar izquierdo (freno trasero) roto con desalojo parcail (cuelga de su guaya), estribo el lateral con signos de abrasión y rupturas signos de abrasión en la tapa lateralizados así mismo en el pasamanos trasero de unidad de luz de freno y unidad direccional traserizado, desplazadas (desgrafada) así mismo el guardabarros trasero, rueda trasera sin presión de aire interna, su rin en caraizo, con leve doblez

* El **11 de septiembre de 2014**[[48]](#footnote-48) el señor JOSE EDWAR MORA GUTIERREZ rindió declaración juramentada ante notaria manifestando “(…) *asistí a SCOOTER STREET con una camioneta para recoger los varados, y presencia el accidente ocurrido el día 29 de enero del año 2014 siendo aproximadamente las 10:00 pm de la noche, cuando la moto de placas JXQ58C MARCA SCCOTER UM, conducida por la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO identificada con Cédula de Ciudadanía 53.040.028 de Bogotá al coger un hueco producto que había en la circunvalar con calle 22 B (por la vía a Monserrate) el cual no diviso por falta de iluminación, produjo que la acompañante señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (Q.E.P.D.) quien en vida se identifica con Cédula de Ciudadanía 52.897.178 de Bogotá, saliera expulsada de la moto quedando herida y se pidió la presencia de ambulancias pero se demoraron más de una hora en llegar y cuando la recogieron fue llevada a la Clínica San Ignacio con pronóstico de muerte cerebral y quien falleció el día 31 de enero de 2014 como consta en registro civil de defunción con indicativo serial 08653462 expedido por la notaria 21 del circulo de Bogotá (…)”*

El contenido de esta declaración fue ratificado en audiencia de pruebas llevada a cabo el 21 de septiembre de 2017[[49]](#footnote-49) dentro del proceso 2016-0092 adelantado ante el Juzgado 64 Administrativo del Circuito Oral De Bogotá cuando manifestó que el día del accidente asistió al grupo que iba a rodar, el fin del evento era rodar en la cuidad y llegar al parque nacional a escuchar cuenteros, iba en la parte de atrás con una camioneta y su función era asistir a las personas que se pinchaban o quedaban varadas, iban de 80 a 100 motos en fila, cuando llegaron casi a Monserrate ocurrió el accidente, ayudo a que el tráfico no se le fuera a las motos, vio que había dos mujeres accidentadas, después de ello muchos llamaron al 123, no se podía hacer nada pues estaban bien delicadas por el golpe, se le indicio a la ambulancia por donde subir y llegar porque la vía era en un solo sentido, estuvimos 3 horas en sitio, vio como las subieron a la ambulancia, al sitio llegaron policía de vigilancia, al sitio nunca llego tránsito, él se llevó la moto en la grúa y después la entrego cuando la policía se la pidió y rindió su declaración, esa noche iban ***muchas motos por los tanto la velocidad no supera las 30 o 40 kilómetros por hora***, la persona que falleció iba de acompañante, en la carretera había un hueco, estaba muy oscuro.

Se le indagó por el estado de la vía, opinó que el motivo del accidente fue que había un espacio de 15 metros con varios huecos, el veía que las motos zigzagueaba para evitar los huecos, las iluminarias no estaban encendidas, la vía es peligrosa porque de sentido norte sur **encuentra la bajada y los huecos,** en el sitio estuvieron desde las 10:00 pm hasta la 1:00 pm. Al preguntársele por la señalización solo existía la señalización normal no había nada que indicara baja iluminación o huecos, considera que el accidente se ocasiono por el hueco y no tuvo tiempo de reaccionar, el hueco tenia de profundidad 10 o 15 cm y habían varios huecos seguidos ante ello no tenía opciones o cogía un hueco o cogía el otro.

Agregó que **donde estaba el hueco las luminarias estaba apagadas**, el recorrido inicio en la avenida 30 con 82, subían por la 85, luego por la carrera 7 y subían por la circunvalar hacia el sur y llegar al parque nacional, en el recorrido habían baches, huecos y la señalización era la habitual al tomar la circunvalar el recorrido del grupo se va espaciando pues no hay semáforos, pero el objetivo de la rodada es que se divirtieran, el recorrida no era más de 40 minutos y la señalización es la normal la de siempre, antes de llegar al hueco hay **curvas, inclinado y luego está el descenso** hacia Monserrate antes de llegar al sitio del accidente, cuando se sale de la semirrecta llega al sitio del accidente, las mujeres se accidentaron como a la mitad de la fila del grupo, cuando llego al accidente los compañeros que iban cerca de las mujeres manifestaron que el accidente

* El mismo día[[50]](#footnote-50) la señora SANDRA LILIANA TORRES LOPEZ manifestó en declaración extrajuicio *“(…) soy miembro del club scooter Street y presencie el accidente ocurrido el 29 de enero de 2014 siendo aproximadamente las 10: 00 pm cuando la moto de plaza JXQ58C marca scooter un conducida por DAIRA al coger un hueco profundo que había en la circunvalar con calle 22B (por la vía a Monserrate) el cual no diviso por la falta de iluminación produjo que la acompañante NINA saliera expulsada de la moto quedando herida y se pidió la presencia de ambulancias pero de demoraron más de una hora en llegar y cuando la recogieron fue llevada a la clínica san Ignacio con pronóstico muerte cerebral y quien falleció el día 31 de enero de 2014 (…)”*

El contenido de esta declaración fue ratificado en audiencia de pruebas llevada a cabo el 21 de septiembre de 2017[[51]](#footnote-51) dentro del proceso 2016-0092 adelantado ante el juzgado 64 administrativo del circuito oral de Bogotá

* El **12 de septiembre de 2014[[52]](#footnote-52)** el señor VICTOR ALEJANDRO OROZCO ROMERO rindió declaración juramentada ante notaria manifestando que *“(…) el 29 de enero de 2014 siendo aproximadamente las 9:30 pm me encontraba en la rodada del club SCOOTER STREET, cuando nos encontrábamos a la altura de la avenida circunvalar con calle 22 B vía Monserrate, como es una vía con poca luz la señora DAIRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO identificada con Cédula de Ciudadanía 53.040.028 de Bogota quien conducía la moto de placas JXQ 52C y llevaba como acompañante a la señora NINA LILINA VELOZA ARIAS quien en vida se identifico con Cédula de Ciudadanía 53.040.028 de Bogota y falleció el 31 de enero de 2014 quien nos acompañaba por primera vez en la rodada. No pudo esquivar un hueco en la vía y por la profundidad del hueco ambas fueron expulsada de dicha moto, al a señora DAIRA la moto le cayó encima Y NINA quedo al lado, el impacto el casco se rompió. De igual manera declaró que al percataron nos detuvimos, a DAIRA le retiramos la moto, las dos se quejaban del dolor y de inmediato nos comunicamos con la línea 123 donde pensaron que era una broma. Razón por la que nos vimos en la necesidad de comunicarnos con el CAI más cercano, a los pocos minutos dos policía llegaron en moto, llamaron una ambulancia la cual se demoró de 45 minutos a una hora en llegar, esta recogió con vida a NINA trasladándola al hospital SAN INGACION y nos dieron un pronóstico de muerte cerebral. De igual manera declaro que los mismos policías volvieron a llamar otra ambulancia para recoger a DAIRA ambulancia que tardo 45 minutos en llegar (…)”*. Declaración cuyo contenido fue ratificado en audiencia de pruebas llevada a cabo el 21 de septiembre de 2017[[53]](#footnote-53) dentro del proceso 2016-0092 adelantado ante el juzgado 64 administrativo del circuito oral de Bogota
* En el plenario obran fotografías aparentemente del lugar de los hechos material noticioso que se afirma n en la demanda, dan cuenta de la ocurrencia del accidente*[[54]](#footnote-54)*. Sin embargo, conforme a la jurisprudencia del CONSEJO DE ESTADO en concordancia con el demás material probatorio, no se puede determinar claramente su autoría y el momento de su elaboración, así como tampoco el lugar y la época en que fueron tomadas por lo que no se tiene certeza de su autenticidad[[55]](#footnote-55). En cuanto a los recortes de prensa si bien lo allí contenido no puede ser valorado probatoriamente para dar fe de los hechos, si exigen del juez no apartarse de la realidad o el contexto que estas reflejan.
* El 21 de septiembre de 2017 dentro del proceso 2016-0092 adelantado ante el Juzgado 64 Administrativo Del Circuito Oral De Bogota se adelantó diligencia de testimonios y se recibió la declaración de DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO quien manifestó manejar desde que tenía 18 años cuando sacó su pase, su moto la compro en el año 2011 y desde ese año era miembro del club, los miércoles hacían una rodada, como miembro de un equipo de motos scooter se encontraban los miércoles y el punto de encuentro ese día fue el centro comercial los héroes y debían llegar al parque nacional a escuchar cuenteros, finalmente tomaron por la circunvalar, su moto no tiene mucha potencia, para la época de los hechos la circunvalar no tenía mucha iluminación y habían huecos, en la cultura motera se avisan cuando hay huecos sacando la pierna respectiva por el lado por donde está el hueco, ese día habían como 100 motos, ese día no se acuerda si había policía y movilidad pero por lo general hay acompañamiento en grandes eventos, el presidente adelanto una comitiva que se llamaban patinadores, ello son de la brigada de seguridad y lo designa el presidente del club, dependiendo del evento había o no acompañamiento, dentro del recorrido de las motos iba de ultimas por lo que iba despacio.

Siempre que se sale a rodar se salde de a dos, solo los patinadores pueden adelantar avisan de los obstáculos o peligros, pues un requisito del club es tener todos los documentos al día como la tecno mecánica y el SOAT, ese día ambas llevaban casco marca ROCKET FORCÉ, después del accidente supo que no era una buena marca, chaleco de seguridad y solo faltaba que ella llevara rodilleras, ese día piensa que iba a 35 km/h o menos pues la moto no tiene mucha potencia, cuando sucedió el accidente eran como las 9 pasadas o 10 de la noche, considera que el accidente ocurrió por los huecos y por la falta de visibilidad.

Se acuerda que había 3 huecos, por esquivar los dos primeros y las motos que tenía a los lados, cogí el tercer hueco que resultó ser el más hondo, después no se acuerda, le cuentan que reaccionó inmediatamente y pregunto por LILI, cree que tuvo que frenar.

En el instaste de ver el primer hueco y tratar de esquivar el otro hueco, manifiesta que tiene muy buenos reflejos y luego un tercero hueco tuvo que haber sido muy encima para no poderlo esquivar y fue que no lo vio, al haber tantas motos iluminan pero no lo vio es porque la iluminación era mala, la iluminación en esa zona siempre ha sido oscura desde carabineros hasta donde se llega a un puente y se forma una sola vía, describe que el terreno era plano, no había señalización de los huecos nunca lo hay en ninguna vía, minutos antes de que suceda el accidente las motos se abren en carril de dos. Manifiesta que al mes se enteró que arreglaron la vía.

* CODENSA S.A[[56]](#footnote-56) con su contestación de demanda aportó un dictamen por parte del ingeniero electricista GILBERTO CUERVO LEON quien manifestó que”(…)  *la* ***luminaria rotulo 504873*** *no fue intervenida por esta empresa en el periodo comprendido entre el 27 de enero y 4 de febrero de 2014 según información suministrada por esa compañía, es decir no existe reporte de falla o mal funcionamiento para este dispositivo para antes y después de los hechos. Dicho de otra forma para la fecha de los hechos objeto de demanda, la luminaria en cuestión presentaba funcionamiento normal con iluminación constante (…) ante la presunta falla en la luminaria más cercana al lugar del accidente, como lo afirman los demandantes, las luminarias adyacentes ofrecen una iluminación de diversa intensidad de acuerdo a la distancia y ángulo del observador, lo que evita el efecto de oscuridad total (…) la vía es en un solo sentido de norte a sur en doble calzada de aproximadamente 7,70 metros de ancho (…)*

*REGLAMENTO TÉCNICO DE ILUMINACIÓN Y ALUMBRADO PÚBLICO (RETILAP) 501 ASPECTOS, CRITERIOS Y PARÁMETROS EN DISEÑO DE ALUMBRADO PÚBLICO.*

*La seguridad se logra si el alumbrado permite a los usuarios que circulan a velocidad normal percibir oportunamente y evitar un obstáculo cualquiera. La iluminación debe permitir, en particular, ver a tiempo los bordes, las aceras, separadores, encrucijadas, señalización visual y en general toda la geometría de la vía. Para el efecto, se establece que el criterio de seguridad consiste en la visibilidad de un obstáculo fijo o móvil constituido por una superficie de 0,20 m x 0,20 m, con un factor de reflexión de 0,15. Considerando que:*

*=> La seguridad de un peatón se logra si este puede distinguir el obstáculo a una distancia de 10 m o más.*

*=> La seguridad de un automovilista depende esencialmente de su velocidad. A velocidad media de 60 km/h, él debe percibir este obstáculo a una distancia hasta 100 m. Para velocidades superiores, esta distancia oscila entre 100 y 200 m.*

*El diseñador deberá tener en cuenta que la noción de seguridad resultante del alumbrado público no es la misma en carretera que en los cascos urbanos. En el primer caso, el alumbrado interesa sobre todo al automovilista que circula a una velocidad relativamente alta sobre una carretera donde los obstáculos fijos o móviles no son muy frecuentes y la iluminación se concentra más en proveer la dirección de circulación a manera de una perfecta guía visual. El conductor verá los obstáculos como siluetas, pues generalmente el contraste resulta negativo. (NySFT)*

*Por el contrario, en los cascos urbanos, la circulación es más densa y los obstáculos son generalmente más frecuentes, pero la velocidad de circulación es generalmente menor. El diseñador deberá considerar que el sistema de alumbrado permita ver esos obstáculos y otros vehículos, considerando otros aspectos que pueden generar riesgo de error como lo es el deslumbramiento. Igual hipótesis se plantea para los peatones, aunque su velocidad menor hace que sean menos exigentes las condiciones para ver.*

*Los cálculos de los requerimientos de iluminación, deben entenderse como una guía de visibilidad en la que están comprometidas de una manera conjunta la confiabilidad de la percepción y la comodidad visual.*

*580.2. MANTENIMIENTO.*

*La administración municipal, deberá establecer las políticas para que en la operación y el mantenimiento del sistema de Alumbrado Público se cumpla con la materialización de las acciones y condiciones controlables que sirvieron de base para calcular el factor de mantenimiento (esquema de mantenimiento). En el mismo sentido deberá exigir el cumplimiento de los niveles de iluminación mínimos mantenidos contemplados en el presente reglamento*

*Frente al reporte de una falla, con base en los procedimientos establecidos y aprobados por el municipio, el operador del servicio debe definir su grado de criticidad, y proceder a tomar las acciones correctivas de acuerdo con su escala de prioridades. (NySFT)*

*Mediante el control y seguimiento del comportamiento de los diferentes componentes del alumbrado público, se deben identificar, registrar y clasificar los tipos de daños frecuentes y esporádicos que se presentan, así como las causas que los generan.*

*El operador debe identificar y clasificar los daños, y establecer la planeación y programación del mantenimiento. Se deben examinar y analizar las diferentes causas de deterioro y depreciación de las obras de iluminación pública para extraer conclusiones relativas a: => Las características que se deben exigir a los nuevos materiales empleados. => Los métodos de mantenimiento más convenientes para las diferentes categorías de instalaciones.*

*Las bombillas de descarga de alta intensidad, como la bombilla de vapor de sodio alta presión, utilizadas en Alumbrado Público deberán cambiarse cuando la emisión del flujo luminoso haya descendido al setenta por ciento (70%) de su flujo luminoso nominal o se verifique que por tal causa se haya generado la violación de los requisitos fotométricos de la instalación.*

*580.3 INDICADORES DE CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ALUMBRADO PÚBLICO*

*El prestador del servicio de alumbrado público y la interventoría deberán facilitar el reporte de los usuarios, así como verificar y alimentar oportunamente el Sistema de Información de Alumbrado Público con la información que se requiera para efectos del calcular el índice de disponibilidad del SALP de que trata el artículo 22 de la Resolución CREG 123 de 2011. En el mismo sentido se deberá disponer de la información que se requiera para el establecimiento de los costos máximos que deberán aplicar los municipios o distritos para remunerar a los prestadores del servicio de alumbrado público, así como el uso de los activos vinculados al servicio.*

*MEDICIONES REALIZADAS EN SITIO: En atención a la solicitud realizada por el suscrito, el día 5 de Septiembre del 2016 la empresa certificadora CALIDAD DE ENERGÍA, la cual se encuentra autorizada por la ONAC (Organismo Nacional de Acreditación de Colombia) para realizar este tipo de evaluaciones con equipos debidamente calibrados, realizó mediciones de iluminación en el sitio del accidente entre las 10:00 de la noche hasta las 2:30 de la mañana del día siguiente, presentando los siguientes resultados. (…)*

*RESULTADOS: La medición se tomó en dos escenarios.*

1. *Con luminaria apagada y vano (Distancia entre dos luminarias) de 72 metros.*
2. *Con luminaria encendida y vano de 36 metros.*

*Los resultados en iluminancia son muy similares, pues la Intensidad media con la luminaria apagada es de 8.1 y en funcionamiento normal es de 9.7.*

*Lo que difiere es la uniformidad, ya que naturalmente la luminaria apagada disminuirá la intensidad de la luminancia, pero no se presentará el efecto de oscuridad total.*

*En este punto es importante advertir, que dentro de estas pruebas no se consideró la iluminación propia de la moto, motos o demás vehículos que probablemente circulaban por la vía en el instante del accidente, fuentes de luz que con seguridad mejorarán los resultados antes obtenidos, salvo que la moto presentara deficiencias en el funcionamiento de sus sistemas de iluminación.*

*El detalle de las mediciones, así como la certificación exigida por el RETILAP y expedida por la empresa CALIDAD DE ENERGÍA podrán ser consultados en el Anexo 1 del presente informe.*

*Es importante recordar que el accidente se presentó a las 10 de la noche, y dadas las características y condiciones de vía que se puede asimilar a una carretera no urbana de topografía quebrada y montañosa con presencia de especies arbóreas que generan sombras a los lados de la vía, exige a los conductores un manejo más cauteloso y precavido, que se hace más exigente cuando hay presencia de lluvia.*

*Diferente para el caso de las demás vías dentro del casco urbano, pues las condiciones de iluminación se mejoran por las luces de los demás vehículos y la iluminación de los predios, sumado al hecho que el promedio de velocidad es más bajo.*

*HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE: Con relación al HECHO No. 9 expuesto en la demanda, es PARCIALMENTE CIERTO, dado que las hipótesis que formuladas por el Agente de Tránsito que asistió al lugar de los hechos como causa del accidente son la 506: Huecos en la vía y 116 Exceso de Velocidad, las cuales se pueden observar en el punto 12 del Informe Policial para Accidentes de Tránsito No. A1428520 aportado al expediente. (…)”*

Este dictamen que fue objeto de contradicción el 21 de septiembre de 2017 dentro del proceso 2016-0092 adelantado ante el juzgado 64 administrativo del circuito oral de Bogotá.

*De norte a sur desde la 85 hacia Monserrate se efectuó un levantamiento con las premisas de la presencia del hueco y el exceso de velocidad, la circunvalar presenta varias curvas, pero donde ocurrió el accidente es una recta, hay restricción de velocidad que oscila entre 20, 30 o 60 de acuerdo como indiquen los avisos, se hizo un experimento en el lugar de los hechos determinando que se podía ver estando todo prendido, apagando uno de los dos postes, encontrado que las bombillas vecinas iluminaban el lugar del accidente, la UAES debe reportar los puntos apagados y para la época de los hechos no encontró ningún reporte de luminarias, cualquier reporte debe atenderse en menos de 72 horas, las diferencias entre las iluminarias más o menos son 3 metros, luminaria es sodio de alta presión aun no es led (que consume mucho menos energía e ilumina mucho mejor determinado la reproducción de color), y alcanza a iluminar el anden*

* El **28 de diciembre de 2016**[[57]](#footnote-57) la secretaria de movilidad efectuó para el día 29 de enero de 2014 un informe de señalización en la Avenida Circunvalar con Calle 22B, Localidad Santa Fe, UPZ [[58]](#footnote-58)La Macarena así:

*Con el fin de dar respuesta a la solicitud de la referencia, una vez realizada visita técnica de inspección y evaluación el día 26 de diciembre de 2016 y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, a continuación esta Dirección se permite realizar las siguientes apreciaciones:*

*• Una vez revisada la trazabilidad de correspondencia de la Entidad, se verificó que mediante Radicado SDM-75444-14 la Policía Metropolitana de Bogotá realizó solicitud relacionada con señalización vial y otras características en la Avenida Circunvalar con Calle 22B para el 29 de enero de 2014; a lo que esta Entidad mediante oficio SM-DCV-74097-14 informó lo siguiente:(...) "Verificada la dirección objeto de la solicitud en campo y en la base de datos de la Entidad, no fue posible identificar claramente el sitio del requerimiento de acuerdo con la nomenclatura vial y catastral presente actualmente en la ciudad de Bogotá. Por lo tanto, esta Entidad solicita aclarar su petición, detallando la dirección exacta del sitio del requerimiento, especificando si la misma corresponde a nomenclatura nueva o antigua, anexando en caso de ser procedente copia del informe policial de accidente de tránsito (incluyendo croquis) o información que permita dar una atención integral a su solicitud." (...)*

*Por lo anterior y para los fines pertinentes se anexan dichos comunicados.*

*• En caso que el requerimiento haga parte de una, investigación por accidente de tránsito, se debe tener en cuenta que cada incidente tiene unas características de circunstancias particulares que deben ser evaluadas por el investigador correspondiente y por lo tanto el concepto emitido por esta Secretaría no es vinculante toda vez que dentro de las funciones asignadas a esta Dirección no se encuentra la de investigadores de accidentes de tránsito.*

*• Es importante siempre precisar el lugar del incidente para emitir concepto técnico por parte de esta Secretaría, razón por la cual se debe contar con copia del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (incluyendo croquis legible) o información que permita dar una atención integral a los requerimientos y aclarar si la nomenclatura de la solicitud corresponde a dirección nueva o antigua, teniendo en cuenta que las características de infraestructura y condiciones de movilidad para la fecha solicitada pueden haber sufrido cambios con respecto a la fecha en la cual se presenta el informe.*

*• Anudado a lo anterior y una vez realizada visita técnica por parte de esta Secretaría no se encontró la dirección indicada como "Avenida Circunvalar con Calle 22B'\ de igual manera se realizó consulta en la página web de la Secretaría Distrital de Planeación http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/indexjsf; razón por la cual el presente concepto corresponde a la Carrera 1 Este o comúnmente conocida como Avenida Circunvalar entre Calle 22 y Calle 23B.*

*• Dentro de las competencias de esta Secretaría no está el determinar el estado del pavimento para la fecha del incidente, razón por la cual esta solicitud deberá elevarse por parte de su Dirección al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, indicando la información contenida para el proceso, en caso de ser requerida.*

***1. Ubicación del sitio de requerimiento***

|  |
| --- |
|  |

1. ***Descripción vial***

*La Carrera 1 Este o comúnmente conocida como Avenida Circunvalar entre Calle 23B y Calle 22 es una vía que pertenece a la malla vial arterial de la ciudad; está conformada por dos calzadas con separador central que permiten la circulación norte - sur y viceversa con dos carriles por cada sentido.*

*La Calle 23B a la altura de la Carrera 1 Este es una vía que pertenece a la malla vial local de la ciudad; está conformada por una calzada de dos carriles que permiten la circulación oriente -occidente y viceversa en un carril por sentido. No presenta continuidad al occidente de la Carrera 1 Este.*

*La Calle 22 a la altura de la Carrera 1 Este es una vía que pertenece a la malla vial intermedia de la ciudad; está conformada por dos calzadas con separador central que permiten la circulación oriente - occidente y viceversa en un carril por sentido. No presenta continuidad al oriente de la Carrera 1 Este.*

***3. Señalización existente***

*Con base en la visita técnica realizada el día 26 de diciembre de 2016 al sector del requerimiento, así como consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad; a continuación, se presenta y relaciona en la Tabla 1 y en el Esquema 2, la señalización vertical existente:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Identificación | Tipo de señal | Descripción de la señal | Fecha de Instalacióni o Inventari02(mes / año) | | 1 | SP-04 | Curva pronunciada a la derecha | Agosto / 2012 (2) | | 2 | SI-24/SR-30 | Cruce peatonal / velocidad máxima "30Km/h" | Enero / 2009 (2) | | 3 | SR-10 | Prohibido girar en "U" | Enero / 2009 (2) | | 4 | SR-38 | Sentido único de circulación | Agosto/2012 (2) | | 5 | Señal Elevada | Al occidente: Eje Ambiental Al sur: Avenida Circunvalar al sur | Mayo/2010 (2) | | 6 | SR-28 | Prohibido parquear | Septiembre/2012 (2) | | 7 | SP-04 | Curva pronunciada a la derecha | Enero / 2009 (2) | | 8 | SI-28 | Información Geográfica "Quebrada Las Brujas" | Septiembre/2012 (2) | | 9 | SR-38 | Sentido único de circulación | Agosto / 2012 (2) | | 10 | SR-10 | Prohibido girar en "U" | Enero / 2009 (2) | | 11 | SI-05 | Información previa de destino Al Sur: Centro Histórico La Candelaria | Agosto / 2012 (2) | | 12 | SI-08 | Paradero de buses | Agosto / 2012 (2) | | 13 | Señal Elevada | Al norte: Avenida Calle 26 Al occidente: Eje Ambiental | Mayo/2010 (2) | | 14 | SI-24/SR-30 | Cruce peatonal / velocidad máxima •'30Km/h" | Enero / 2009 (2) | | 15 | SI-08 | Paradero de buses | Agosto / 2012 (2) | | 16 | SP-23 | Semáforo | Julio/2005 o, | | 17 | SP-23 | Semáforo | Julio / 2005 (,) | | 18 | SI-26/SR-39 | Nomenclatura urbana / sentido de circulación doble | Enero / 2009 (2) | | 19 | SR-10 | Prohibido girar en "IT | Enero / 2009 (2) | | 20 | Marcador de obstáculos | Paso de vehículos por ambos lados del obstáculo | Enero / 2009 (2) | | 21 | SR-10 | Prohibido girar en "U" | Enero / 2009 (2) | | 22 | SR-08 | Prohibido girar a la derecha | Marzo/2014 (2> | | 23 | SI-24/SR-30 | Cruce peatonal / velocidad máxima "30Km/h" | Enero / 2009 (2) | | 24 | SP-75 | Delineador de curva horizontal | Noviembre/2012 {2) | | 25 | SP-75 | Delineador de curva horizontal | Noviembre/2012 (2J | | 26 | SP-75 | Delineador de curva horizontal | Noviembre/2012 ® | | 27 | SR-32 | Altura máxima permitida "4.50" | Diciembre/2013 (2) | | 28 | SR-32 | Altura máxima permitida "4.50" | Diciembre/2013 {2) | | 29 | Señal Elevada | Al norte: Avenida Calle 26 Al norte: Avenida Circunvalar | Mayo/2010 (2) | | 30 | SR-01 | Pare | Febrero/2014 (2) | | 31 | SR-32 | Altura máxima permitida "4.50" | Diciembre/2013 (2) | | 32 | Marcador de obstáculos | Paso de vehículos por ambos lados del obstáculo | Agosto/2013 (2) | | 33 | SP-31 | Reducción de la calzada a la derecha | Febrero/ 2014 (2) | |

Para el caso de la señalización horizontal o demarcación, el determinar su existencia o estado para la fecha del requerimiento, implicaría una valoración técnica en el momento preciso de la ocurrencia de los hechos.

|  |
| --- |
|  |

|  |
| --- |
|  |

**4. Semaforización y pasos peatonales**

En las intersecciones de la Carrera 1 Este (Avenida Circunvalar) a la altura de la Estación Funicular y de la Calle 22 existen controles semafóricos, cuyos sentidos viales, grupos vehiculares y peatonales existentes se ilustran en el Esquema 4.

|  |
| --- |
|  |

*Por otra parte en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, definió paso peatonal a nivel como "...Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones"; en este sentido resulta señalar que se debe tener en cuenta lo contenido en los artículos 55, 57, 58 y 59 de la misma Ley, los cuales se extraen a continuación:*

*"Articulo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón: toda persona que tome parte en el transito como conductor, pasajero o peatón debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*

*Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones sobre las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.*

*Artículo 58 Prohibición a los peatones. Los peatones no podrán:*

* *Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares*
* *Llevar sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el transito*
* *Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.*
* *Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.*
* *Remolcarse de vehículos en movimiento.*
* *Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
* *Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
* *Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
* *Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
* *Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

*Parágrafo 1o. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

*Parágrafo 2o. Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

*Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales y las bocacalles11.*

*Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*

* *Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.*
* *Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.*
* *Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.*
* *Los menores de seis (6) años.*
* *Los ancianos".*

*Ahora bien a la altura de la Carrera 1 Este con Calle 23B existe puente peatonal que permite el paso seguro sobre la Carrera 1 Este en sentido oriente - occidente y viceversa.*

***5. Velocidad permitida***

*La velocidad máxima permitida, se encuentra regulada por lo establecido en el Artículo 74 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre y en el Artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, los cuales se citan a continuación:*

*"Articulo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

*En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*

*En las zona escolares*

*Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad'*

*Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*

*En proximidad a una intersección". (Subrayado fuera de texto)*

*"Articulo 1. El artículo 106 del código Nacional de Transito quedara así:*

*Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora.*

*El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora."*

***6. Normatividad Aplicable***

*De acuerdo con las disposiciones definidas en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT), en relación a reglas generales y educación en el tránsito, peatones, conducción de vehículos, ciclistas y motociclistas, clasificación y uso de las vías, y señales de tránsito, se informa que estas se reglamentan en los artículos siguientes:*

*Peatones*

*- Artículo 57. Circulación peatonal.*

*- Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.*

*- Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.*

*Conducción de vehículos*

*- Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados.*

*- Artículo 66. Giros en cruce de intersección.*

*- Artículo 68. Utilización de los carriles.*

*- Artículo 69. Retroceso en las vías públicas.*

*- Artículo 70. Prelación en intersecciones o giros.*

*- Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo.*

*-Artículo 74. Reducción de velocidad.*

*Ciclistas y motociclistas*

*-Artículo 94 .Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.*

*-Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos.*

*-Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.*

Clasificación y uso de las vías

- Artículo 105. Clasificación de vías.

- Artículo 106. Límites de velocidad en zonas urbanas público

Señales de tránsito

- Artículo 109. De la obligatoriedad.

- Artículo 110. Clasificación y definiciones

- Artículo 111. Prelación de las señales.

Trabajos eventuales en vía pública

- Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública.

***7. Registro fotográfico***

*A continuación se presenta el registro fotográfico realizado el día 26 de diciembre de 2016 en el sector del requerimiento.*

|  |
| --- |
|  |

*Por último, es pertinente indicar que el presente comunicado se expide de acuerdo a las disposiciones establecidas en la Ley 1437 de 2011 y sus modificaciones proferidas en la Ley 1755 de 2015.*

* En la historia clínica[[59]](#footnote-59) de la señora DAIRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO se anotó*: “(…) paciente de 28 años con cuadro clínico de 1 hora de evolución de accidente de tránsito en calidad de conductora de motocicleta, presentado trauma contundente en cráneo, sin fractura del caso, pero con pérdida de la conciencia y amnesia del evento, además presenta epistaxis y dolor paravertebral dorsolubar izquierdo (…)”*

El **24 de mayo de 2017[[60]](#footnote-60)** el Hospital Universitario San Ignacio certificó que a la paciente DAIRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO identificada con Cédula de Ciudadanía 53.040.028 le procesaron los siguientes exámenes drogas de abuso: barbitúricos, cocaína, canabinoides, benzodiacepinas, opiáceos y anfetaminas, prueba de embarazo, cuadro hemático y hemoclasificación no tiene resultado para alcohol etílico y el resultado de los mismos arrojo que de benzodiacepinas (18.60/200), canabinoides cuantitativas (10/50), cocaína cuantitativo (40/150), opiáceos cuantitativos (10.30/300), anfetaminas y metanfetaminas cuantitativas (100/500)[[61]](#footnote-61)

* + 1. Respondamos ahora los interrogantes planteados:

***¿Existieron fallas en el sitio del accidente para el día 29 de enero de 2014 atribuible a las demandadas DC. SECRETARIA DE MOVILIDAD, IDU Y CODENSA SA ESP?***

En la demanda se afirma que dicho accidente se atribuyó a las causales de huecos en la vía y exceso de velocidad, aunque la parte actora agrega que el accidente también se generó por la falta de iluminación y señalización.

El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU -[[62]](#footnote-62) tiene por objeto (…) *atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación (…).* Es decir que dentro del marco de sus funciones está el garantizar el mantenimiento de la malla vial de las avenidas principales entre ellas en la que ocurrió el accidente objeto de este estudio, por lo tanto esta llamada a responder.

Ahora bien, en lo que respecta a la SECRETARIA DE MOVILIDAD y CONDENSA el despacho encuentra demostrado que sobre la vía en que ocurrió el accidente se encontraban instaladas las respectivas señales de tránsito y la iluminación fue la adecuada en la vía.

Por tal motivo la llamada a responder sería el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU. No obstante, si bien el IDU incurrió en una falla al no realizar un adecuado mantenimiento de la vía, también es cierto que la presencia de los huecos, fisuras o desniveles no fue la única causa determinante del accidente.

En efecto, visto el material probatorio que obra dentro del expediente, el despacho advierte que contrario a lo sostenido por la parte actora, no existe evidencia concluyente que permita sostener que existe solo responsabilidad de la entidad demandada, y es que al analizar el croquis levantado con ocasión del accidente de tránsito que nos ocupa, se observa con claridad, que la conducta que obra también como causa adecuada de la caída y posterior muerte de la familiar de los demandantes del accionante, es la relacionada con el irrespeto de las normas de tránsito, como lo es el exceso de velocidad que no quedó desvirtuado dentro del plenario y es congruente al analizar el mismo relato de la conductora del accidente DAIRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO al no poder esquivar el último de los huecos que se le presentó, situación que se agravaba con el reporte toxicológico que aparece en su historia clínica. Y es que el uso de sustancias psicoactivas alteran la conciencia de las personas disminuyendo su capacidad de respuesta ante las emergencias u obstáculos que se presentan.

***¿Esa situación llevó a que se produjera el accidente de tránsito en el que resultó muerto el señor* NINA LILIANA VELOZA ARIAS*?***

Ciertamente, sea del caso advertir, las normas de tránsito están instituidas para evitar o mitigar unos riesgos asociados a la realización de una actividad que como la conducción de vehículos motorizados, apareja riesgos para la integridad física de las personas; su irrespeto por lo tanto coloca a quien las infringe en situación de culpa frente al resultado lesivo y mitiga la responsabilidad a la administración.

Así entonces, si se toma como punto de referencia la teoría de la causalidad relevante, resulta evidente que si hipotéticamente suprimiéramos la conducta imprudente del agente al conducir el vehículo motorizado bajo el efecto de sustancias sicoactivas y superando el límite de velocidad, inmediatamente podríamos encontrar que el resultado lesivo no se hubiera presentado en la gravedad en que se presentó, por lo que se logra evidenciar que también es la conducta de la conductora al desatender las normas de tránsito la que también obra como causa y razón del daño presentado, lo cual es indicativo de una concurrencia de culpas.

* 1. **INDEMNIZACION DE PERJUICIOS**

**En consecuencia, demostrada la responsabilidad de las demandadas, procederá el despacho a tasar la correspondiente indemnización en un 50%.**

* + 1. **DAÑOS INMATERIALES**
       1. **PERJUICIOS MORALES**

A propósito de los daños morales, la doctrina ha considerado que éstos son “*esos dolores, padecimientos, etc., que pueden presentarse solamente como secuela de los daños infligidos a la persona. Que no son entonces daños propiamente dichos, y que por otra parte, constituyen un sacrificio de intereses puramente morales, que justifican una extensión del resarcimiento, esta vez con función principalmente satisfactoria*”.

La indemnización que se reconoce a quienes sufran un daño antijurídico tiene una función básicamente satisfactoria y no reparatorio del daño causado.

El Consejo de Estado mediante providencia proferida dentro del expediente No. 36149, unificó la jurisprudencia sobre elreconocimiento y liquidación de perjuicios morales en caso de lesiones, de acuerdo a la gravedad de la lesión por pérdida de capacidad laboral y al grado de parentesco de los perjudicados.

Agregó que respecto del quantum al cual deben ascender estos perjuicios, se encuentra suficientemente establecido que el juez debe valorar, según su prudente juicio, las circunstancias propias del caso concreto, para efectos de determinar la intensidad de esa afectación, con el fin de calcular las sumas que se deben reconocer por este concepto, sin que de manera alguna implique un parámetro inmodificable que deba aplicarse en todos los casos, puesto que se insiste en la necesidad de que en cada proceso se valoren las circunstancias particulares que emergen del respectivo expediente, a manera de sugerencia y como parámetro que pueda orientar la decisión del juez en estos eventos

De conformidad con lo anterior, teniendo en cuenta que en providencia proferida dentro del expediente No. 36149, el Consejo de Estado unificó la jurisprudencia sobre el reconocimiento y liquidación de este tipo de perjuicio por la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS[[63]](#footnote-63) se le reconocerá en salarios mínimos legales mensuales vigentes[[64]](#footnote-64) así:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **PERSONA** | **PARENTESCO** | **SMLMV** | **$** |
| ROSALBA ARIAS MARQUEZ | MADRE | 50 | $39´062.100 |
| OMAR VELOZA REY | PADRE | 50 | $39´062.100 |
| SMITH RONALD CARDENAS OVIEDO | ESPOSO | 50 | $39´062.100 |
| ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA | HIJA | 50 | $39´062.100 |
| BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA | HIJA | 50 | $39´062.100 |
| MARIELA REY | ABUELAS | 25 | $19´531.050 |
| MARIA DOLORES MARQUEZ DE ARIAS | 25 | $19´531.050 |
| JULY TATIANA VELOZA ARIAS | HERMANA | 25 | $19´531.050 |
| TOTAL | | 350 | $273´434.700 |

No se efectuará reconocimiento alguno para el sobrino GERMAN ALEXANDER ARIAS MARQUEZ toda vez que acreditar el parentesco no es suficiente, debe existir prueba de la relación afectiva y dentro del plenario no está demostrado.

* + - 1. **DAÑO A LA SALUD**

La jurisprudencia ha venido decantando el concepto de este tipo de perjuicio a través del tiempo, pasando del “daño fisiológico” al “daño a la vida de relación”, para luego acoger, el de “alteración grave a las condiciones de existencia” y llegar al hoy denominado “daño a la salud”, el cual abarca todas las categorías dispersas que se indemnizaban por separado en el anterior concepto, tales como, el perjuicio fisiológico y daños externos como el estético, el daño a las relaciones sexuales, familiares y sociales, evitando el subjetivismo judicial que conllevaba al enriquecimiento sin causa de las víctimas.

Como su nombre lo indica, esta clase de daño implica que la víctima no ha fallecido, pues el perjuicio está directamente relacionado con las secuelas que le haya dejado la lesión física sufrida por ella, y la alteración tanto de las condiciones en que se desarrollaba en su vida familiar y laboral, como en la pérdida de goce y disfrute de los placeres de vida y la imposibilidad de relacionarse normalmente con sus semejantes[[65]](#footnote-65).

De conformidad con lo anterior, teniendo en cuenta que la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS falleció, **no se reconocerá ningún tipo de indemnización por este perjuicio**.

* + 1. **PERJUICIOS MATERIALES**
       1. **LUCRO CESANTE**

Según el Código Civil es la ganancia o el provecho que deja de reportarse (art. 1614). Este daño como cualquiera otro debe indemnizarse, si se prueba, y en lo causado. La explicación que se da a esa regla se apoya en otro principio general del derecho: si el daño se indemniza por encima del realmente causado, se produce un enriquecimiento sin justa causa a favor de la víctima; si el daño se indemniza por debajo del realmente causado, se genera un empobrecimiento sin justa causa para la víctima; por ello el daño es la medida del resarcimiento.

Para que haya lugar a la reparación de un perjuicio es necesario que la existencia del mismo se encuentre debidamente probada en el proceso y que el mismo sea cierto, es decir, que no sea meramente eventual o hipotético[[66]](#footnote-66). Cuando el perjuicio aún no se ha consolidado puede realizarse un cálculo de probabilidad de su existencia a partir de las condiciones que se presentan en el momento en que se causó el daño[[67]](#footnote-67).

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha entendido que el hijo soltero contribuye al sostenimiento de su casa materna hasta la edad de 25 años, pues se presume que a partir de la misma forma su propio hogar, “realidad que normalmente impide atender las necesidades económicas de otros frentes familiares” o inclusive con posterioridad si existe certeza de que el hijo prestaba auxilio económico a sus padres y se han encontrado reunidos otros elementos indiciarios como la vida modesta de la familia o “la voluntad reiterada, por actos sucesivos, de asumir el auxilio económico” y particularmente, cuando el hijo no había formado su propia familia y continuaba en la casa paterna[[68]](#footnote-68).

El reconocimiento de este valor deriva en la madre si el fallecido era menor de 25 años y se demuestra que NO había formado su propia familia y continuaba en su casa paterna. Si el fallecido es mayor de 25 años deberá probarse además que contribuía económicamente con el sostenimiento de estos.

Como quiera quepues no está demostrado que la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS desempeñara alguna actividad económica para la fecha de su deceso,no habrá reconocimiento.

* 1. Se **CONDENARÁ EN COSTAS** a la PARTE DEMANDADA ***INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU*** de conformidad con lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimientos Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que remite al Código de Procedimiento Civil hoy Código General del Proceso.

Elartículo 188 de la Ley 1437 de 2011 señala *“Condena en costas. Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil.”*

Por su parte, los artículos 365 y 366 del Código General del Proceso establecen que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso y para la fijación de las agencias en derecho deberán aplicarse las tarifas que establezca el Consejo Superior de la Judicatura. Si aquellas establecen solamente un mínimo, o este y un máximo, el juez tendrá en cuenta, además, la naturaleza, calidad y duración de la gestión realizada por el apoderado o la parte que litigó personalmente, la cuantía del proceso y otras circunstancias especiales, sin que pueda exceder el máximo de dichas tarifas.

Por último, mediante Acuerdo No. 1887 de 2003, la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura establece las tarifas de agencias en derecho, señalando en su capítulo III, Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, numeral 3.1.2. en los asuntos de primera instancia, inciso segundo, de los procesos con cuantía, que se condenará a la parte vencida en juicio hasta el veinte por ciento (20%) del valor de las pretensiones reconocidas o negadas en la sentencia.

La subsección C del Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Tercera ha indicado que cuando no hay gastos no hay costas. Sin embargo, este despacho considera que las agencias en derecho hacen parte de las costas, por lo tanto sí hay lugar a su reconocimiento.

De conformidad con lo anterior, teniendo en cuenta la naturaleza, calidad y gestión realizada por el apoderado de la parte actora, se fija como agencias en derecho el **1%** de las pretensiones reconocidas dentro del proceso.

En mérito de lo expuesto, **el JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUÍTO DE BOGOTÁ, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,**

**FALLA:**

**PRIMERO: Declárese no probadas las excepciones propuestas por la parte demandada *DC. SECRETARIA DE MOVILIDAD, INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU Y CODENSA SA ESP*** por las razones expuestas en la parte motiva.

**SEGUNDO: Condénese al *INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU*** a indemnizar los perjuicios causados así:

1. Para **ROSALBA ARIAS MARQUEZ** en calidad de **madre** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
2. Para OMAR VELOZA REY en calidad de **padre** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
3. Para SMITH RONALD CARDENAS OVIEDO en calidad de **esposo** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
4. Para ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA en calidad de **hija** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
5. Para BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA en calidad de **hija** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
6. Para MARIELA REY en calidad de **abuela** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
7. Para MARIA DOLORES MARQUEZ DE ARIAS en calidad de **abuela** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.
8. Para JULY TATIANA VELOZA ARIAS en calidad de **hermana** de la víctima el equivalente a **50 SMLMV** que equivalen a la suma de $39´062.100, por daño moral.

**TERCERO: Niéguense** las demás pretensiones de la demanda

**CUARTO:** Se **condena en costas** a la parte demandada, liquídense por secretaria.

**QUINTO:** **Fíjense** como agencias en derecho de la apoderada de la parte actora la suma de **$2´734.347**[[69]](#footnote-69)

**SEXTO:** Por secretaria líbrense las comunicaciones necesarias para el cumplimiento de este fallo, de acuerdo con lo previsto en los artículos 203 del C.P.A.C.A y 329 del C.G.P.

**SEPTIMO: Expídanse** por la Secretaría copias con destino a las partes, con las precisiones del artículo 114 del Código General del Proceso.

**OCTAVO: Notifíquese** a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE**

**OLGA CECILIA HENAO MARÍN**

Juez

NNC

1. De otra parte, si hipotéticamente se partiera del supuesto de la existencia de un daño antijurídico v su acreditación, no hav prueba que permita la imputación invocada en la demanda, razón que impone aún más la necesidad de confirmar la sentencia recurrida, puesto que, se aprecia una ausencia total de demostración de los elementos de la responsabilidad.

   Se impone, entonces, mantener la decisión apelada, pero por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia, toda vez que, como se señaló, no existe prueba de los elementos confíqurativos de la responsabilidad patrimonial de la administración pública, lo que obliga a resolver desfavorablemente las súplicas de la demanda. (Negrilla y subrayado fuera del texto original). [↑](#footnote-ref-1)
2. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008, expediente 16530. Ver en mismo sentido: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 18 de febrero de 2010, expediente 17179. [↑](#footnote-ref-2)
3. Modificado por el art. 1, Ley 1239 de 2008, Modificado por el art. 1, Decreto Nacional 15 de 2011. NOTA: El Decreto Nacional 15 de 2011 fue declarado Inexequible mediante Sentencia de la Corte Constitucional C - 219 de 2011. [↑](#footnote-ref-3)
4. Modificado por el art. 1 de la Ley 1239 de 2008, Modificado por el arto 1, Decreto Nacional de 2011 NOTA: El Decreto Nacional 15 de 2011 fue declarado Inexequible mediante sentencia de la Corte Constitucional (-219 de 2011. [↑](#footnote-ref-4)
5. "Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho."

   "De la anterior definición se desprende que un accidente de tránsito es aquel en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo; generalmente se trata de choques, atropellamientos o volcamientos. Las consecuencias de estos accidentes generan daños que van desde simples golpes en las latas de los vehículos hasta lesiones corporales o la muerte de los involucrados." [↑](#footnote-ref-5)
6. "Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la "teoría de la equivalencia de las condiciones" y "la teoría de la causalidad adecuada". De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente, buscar responsables hasta el infinito. Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

   A no dudarlo, la aceptación de la causa extraña como causal liberatoria de la presunción de responsabilidad es, en el fondo, la consagración de la teoría de la causalidad adecuada... aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño..."2 (Negrilla y subrayado fuera del texto original). [↑](#footnote-ref-6)
7. "...Considera la Sala que el diseño del Espacio Público, su disposición y su uso, están ligados con la planeación urbana que tiene a su cargo la Administración; a su vez, la Constitución y la Ley le otorgan a los ciudadanos la oportunidad de participar activamente en la misma, de tal forma que puedan presentar proyectos y sugerencias, con el fin de beneficiar a la comunidad.

   ...De otra parte, es preciso reiterar la existencia de normas consagradas en los artículos 345, 346, 347 y 352 de la Constitución, las cuales deben ser plenamente respetadas y ordenan un procedimiento basado en los principios de anualidad, legalidad y planeación en materia de gasto público. De acuerdo a las anteriores disposiciones, no es posible realizar erogaciones que no estén incluidas en el presupuesto de gastos las que para el caso, solo pueden ser decretadas por el Concejo Distrital y de acuerdo al Plan de Desarrollo aprobado." [↑](#footnote-ref-7)
8. "Artículo 121,- Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintos a las que le atribuyen la Constitución y la ley" [↑](#footnote-ref-8)
9. "Lo concerniente o lo legitimidad en la causa es cuestión propia del derecho sustancial y no del procesal, razón por la cual su ausencia no constituye impedimento para desatar el fondo del litigio, pues es obvio que si se reclama un derecho por quien no es su titular o frente a quien no es llamado a responder debe negarse la pretensión del demandante en sentencia que tenga fuerza de cosa juzgada material a fin de determinar definitivamente el litigio (...). Aquella persona jurídica no está legitimada en la causa materialmente por pasiva, por cuanto no participó directa ni indirectamente (...)". (Expediente No.12280 CP. Dra. María Elena Giraldo Gómez.) (Subrayado y Negrilla fuera de texto. [↑](#footnote-ref-9)
10. "LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA - LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA. En todo proceso el juzgador, al enfrentarse al dictado de la sentencia, primeramente deberá analizar el aspecto relacionado con la legitimación para obrar, esto es, despejar si el demandante presenta la calidad con que dice obrar y si el demandado, conforme a la lev sustancial, es el llamado a enfrentar y responder eventualmente por lo que se le enrostra. En cuanto a lo primero, se habla de legitimación por activa y en cuanto a lo segundo, se denomina legitimación por pasiva. Al faltar la legitimación en la causa, se impone una decisión absolutoria." (Subrayado fuera de texto) [↑](#footnote-ref-10)
11. "...Según concepto de Chiovenda, acogido por la Corte, la legitimación in causam consiste en la identidad del actor con la persona a la cual la ley le concede la acción (legitimación activa) y la identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida ¡a acción (legitimación pasiva) (Instituciones de derecho procesal civil). Conviene desde luego advertir, para no caer en el error en que incurrió el Tribunal que cuando el tratadista italiano y la Corte hablan de "acción" no están empleando ese vocablo en el sentido técnico procesal, esto es, como el derecho subjetivo público que asista a toda persona para obtener la aplicación justa de ¡a ley a un caso concreto y que tiene como sujeto pasivo al Estado, sino como sinónimo de "derecho de pretensión" que ejercita frente al demandado. Para que esa pretensión sea acogida en la sentencia es menester, entre otros requisitos, que se haga valer por la persona en cuyo favor la ley establece el derecho sustancial que se reclama en la demanda, y frente a la persona respecto de la cual ese derecho puede ser reclamado." (Sentencia del 4 de diciembre de 1981). [↑](#footnote-ref-11)
12. "... es en el demandante la calidad de titular del derecho subjetivo que invoca y en el demandado la calidad de obligado a ejecutar la obligación correlativa. Y el interés para obrar o interés procesal, no es el interés que se deriva del derecho invocado (interés sustancial), sino el interés que surge de la necesidad de obtener el cumplimiento de la obligación correlativa o de disipar la incertidumbre sobre la existencia de ese derecho, o de sustituir una situación jurídica por otra".5 (Subrayado fuera del texto original) [↑](#footnote-ref-12)
13. "Artículo 140. Reparación directa. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.''(Subrayado y Negrilla fuera de texto) [↑](#footnote-ref-13)
14. "La responsabilidad patrimonial del Estado encuentra su fundamento en principios y normas constitucionales que protegen y garantizan los derechos y libertades de los asociados. Es así como el artículo 90 de la Carta Política de 1991 establece la cláusula general de responsabilidad del Estado por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, tanto a nivel contractual como extracontractual". [↑](#footnote-ref-14)
15. "Establecido el primero de los elementos, que, como se dijo constituye la base misma de la responsabilidad patrimonial del Estado, es decir, la existencia de un daño antijurídico sufrido por el demandante, es menester establecer el segundo: la imputación de ese daño al Estado. Imputar para nuestro caso - es atribuir el daño que padeció la demandante al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último. De allí que elemento indispensable aunque no siempre suficiente- para la imputación, es el nexo causal entre el hecho causante del daño y el daño mismo, de modo que este sea efecto del primero." b (Subrayado y Negrilla fuera de texto) [↑](#footnote-ref-15)
16. "Para que la responsabilidad civil, pueda ser declarada, se deben presentar tres elementos: que el daño, como lesión de un derecho, exista; que el mismo pueda imputar a una persona diferente del lesionado y. finalmente que aquella tenga el deber de reparar. Bajo esta óptica se admite, tanto que se pueden causar daños sin que exista la obligación de reparar, como gue para que ésta nazca, deben estar presentes los tres elementos mencionados. El primero de ellos es el daño. puesto que su reparación es el objeto de la responsabilidad civil. Es un elemento constante y su inexistencia supone gue ni siquiera haya necesidad de pasar al segundo elemento, porque si nada se ha lesionado, nada se puede imputar. Pero su presencia no es suficiente para que se declare la responsabilidad civil. Es menester, además, gue la lesión del derecho sea imputable a una persona distinta de quien la sufrió [...)"b (Subrayado y Negrilla fuera de texto) [↑](#footnote-ref-16)
17. "Ha sido reiterada la tesis de la Sala, según la cual en los eventos en que el daño es producido por las cosas o actividades peligrosas (armas de dotación oficial, vehículos automotores, conducción de energía eléctrica, etc.), el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal que el Estado expone a los administrados. De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella." Sin embargo, ha sostenido también la Sala que el Estado para exonerarse de responsabilidad deberá probar que el hecho ha tenido ocurrencia por la intervención de un elemento extraño: fuerza mayor, hecho exclusivo de un tercero o de la víctima" (Subrayado y Negrilla fuera de texto) [↑](#footnote-ref-17)
18. "El demandado a título de defensa adujo en la contestación de la demanda un hecho que en su criterio constituye causa extraña por fuerza mayor (aunque la denominó caso fortuito) consistente en el hecho exterior a la actividad peligrosa realizada por el Estado (movilización fluvial de agentes) como fue la colisión del bote con un tronco que bajaba por la corriente; con tal defensa pretende desvirtuar la imputabilidad del daño al Estado, por rompimiento del nexo causal. Observa la Sala que la Nación en dicha defensa se limitó a alegar la causa del hecho externo (presencia del tronco por la corriente y fuertes corrientes del río) pero aunque comprobó la presencia del tronco no indicó en la demanda ni tampoco probó dentro del juicio que ese hecho externo EN SU EFECTO se hizo irresistible e imprevisible para el Estado, el cual es indispensable para tener por probada la exonerante aducida, porque, como lo ha sostenido la jurisprudencia del Consejo de Estado, la fuerza mayor que exonera es sólo aquella que en su EFECTO se hace irresistible e imprevisible (vis maior), es decir que genera imposibilidad absoluta; "la irresistibilidad radica en que ante las medidas adoptadas, le fue imposible al deudor evitar que el hecho se presentara, por escapar por entero a su control". Por lo tanto la prueba relativa a la presencia de un tronco que bajaba por la corriente no se erige en demostrativa por si sola de la causa irresistible e imprevisible para el Estado, de imposibilidad manifiesta de impedir el naufragio. Se resalta que la fuerza mayor como exonerante no la constituye el simple hecho externo como causa, sino una cualidad que va más allá de este hecho, como es otro: el imposibilitante de detener los efectos dañinos."

    Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 27 de noviembre de 2002. Consejera ponente: MARIA ELENA GIRALDO GÓMEZ. Radicación número: 52001-23-31-000-1994-3090-01(13090). Actor: AGUSTÍN MESA CASTELLANOS. Demandado: NACIÓN -MINISTERIO DE DEFENSA, EJÉRCITO NACIONAL [↑](#footnote-ref-18)
19. "Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad -fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima- constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta Sección ha sostenido lo siguiente: (...) Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder -activo u omisivo- de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para gue dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante, (...)."lí [↑](#footnote-ref-19)
20. "Para efectos de establecer si el daño es o no imputable a la propia víctima, lo importante es establecer si su actuación fue o no la causa eficiente del daño. Es decir, que la entidad estatal demandada podrá ser declarada responsable del daño cuando el mismo haya sido causado por su actuación u omisión, pero cuando la causa del mismo lo sea la actuación de la propia víctima habrá lugar a exonerar a la entidad, al margen de que se trate de un menor, un incapaz o una persona gue goce de todas sus facultades y hubiera obrado de manera intencional, culposa o simplemente accidental. El análisis de la subjetividad de la conducta de la víctima carece de relevancia para efectos de determinar la causa del daño. La víctima puede actuar de manera involuntaria o aún sin consciencia de lo que hace y, sin embargo, ese hecho cuando sea la causa exclusiva y determinantes en la producción del daño y ajeno a la entidad demandada exonera a ésta de responsabilidad patrimonial. Como lo ha considerado la Sala en oportunidades anteriores, "Dado el carácter objetivo del nexo causal, como elemento de la responsabilidad, poco importa que el hecho de la víctima que da lugar a la producción del daño sea culposo o no". En otros términos, en los eventos en ¡os cuales la actuación de la víctima resulta ser ¡a causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia ¡a valoración de su subjetividad. Si ¡a causalidad constituye un aspecto objetivo, material de ¡a responsabilidad, ¡a labor del juez frente a un daño concreto debe limitarse a verificar si dicha conducta fue o no ¡a causa eficiente del daño, sin que para ello importe establecer si al realizarla, su autor omitió e¡ deber objetivo de cuidado que le era exigible, o si su intervención fue involuntaria. Por tal razón, resulta más preciso señalar que la causal de exoneración de responsabilidad del demandado es e¡ hecho de ¡a víctima y no su culpa". [↑](#footnote-ref-20)
21. En la sentencia C-355 de 200315, la Corte hizo un completo análisis de los antecedentes de esta ley, del cual, por ser apropiado para el análisis de los cargos presentados en la demanda de la referencia, se citarán los apartes pertinentes. 2.2.1.5. En primer lugar, en dicha sentencia primordialmente se dijo que es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados, ya que la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos. 2.2.1.6. En este contexto, se reconoció que el Estado es quien debe garantizar que esa coordinación exista y que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas, sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de seguridad ciudadana. De allí que se precise que, en materia de tránsito, no sólo ¡os vehículos, sino también los individuos de a pie, deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación. También se sostuvo en dicha sentencia, que el legislador estimó que las medidas incluidas en el Código de Tránsito debían responder a las necesidades de los nuevos tiempos en materia de circulación de tráfico de personas y de vehículos, y que eso tendencia fue la que inspiró todo el esquema del nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como lo demuestra la exposición de motivos presentada ante la Cámara de Representantes por el representante ponente, Gustavo López Cortés. 2.2.1.7. Se precisa que en dicho documento el representante expuso las razones por las cuales se requería que el Congreso aprobara un nuevo código de tránsito que dotara al país de herramientas jurídicas acordes con los nuevos tiempos en materia de tráfico de vehículos y de personas. Dijo que en sus consideraciones iniciales el representante sostuvo que "actualmente el Estado colombiano cuenta con una legislación un tanto obsoleta, poco ágil y además, alejada de la realidad de la problemática especialmente la urbana y por consiguiente, sin herramientas para resolver o iniciar la solución al caos existente, lo que está causando una altísima inseguridad vial e influyendo negativamente en la eficiencia económica para el sector".

    2.2.1.8. Así mismo, en la citada sentencia se hizo alusión a la intervención mediante la cual el representante ponente dio a conocer los objetivos principales del código, al referirse a este como "un conjunto armónico y coherente de normas" destinado a "la organización deí tránsito en ei territorio nacionaí y ia prevención de la accidentalidad con consecuencias nocivas para la vida, la integridad personal y los bienes de los ciudadanos" (...) "la propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo". (Subrayado fuera del texto).

    2.2.1.9. Adicional a las consideraciones precedentes., es de tenerse en cuenta que en la exposición de motivos a que se hace referencia, el representante ponente manifiesta que la Ley 769 de 2002 consagra un capítulo que regula el comportamiento del tránsito de los peatones, otorgándoseles prelación siempre que usen las zonas y las vías demarcadas y construidas para su circulación. Asimismo, hace alusión a que dicha ley crea un régimen de sanciones en el Titulo IV de la Ley, las cuales van desde las actividades pedagógicas, hasta los servicios sociales de apoyo al tránsito y las multas para aquellas personas que pongan en peligro sus vidas violando las reglas contenidas en dicha ley.

    2.2.1.10. En efecto, la razón que la Corte deduce de la norma demandada, es gue tiene como fin regular la circulación de peatones, pasajeros, conductores, motociclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías del país. Entonces, la justificación de la regulación por parte del legislador, se debe a la necesidad de contar con una normativa que garantice el orden y ¡a protección de los derechos de las personas, teniendo conocimiento de i) del carácter riesgoso de la actividad; ii) la importancia de ¡a libertad de locomoción para los asociados, y i ¡i) la importancia de la movilidad para el desarrollo económico del país.

    2.2.1.11. Por lo tanto, al ser el tránsito de vehículos y personas una actividad riesgosa, pues los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños en las sociedades modernas, el legislador advirtió la necesidad de regular la circulación por ¡as vías del país, de manera tal gue se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para ia vida e integridgd de fas personas, y que prescriba sanciones ante comportamientos que sin justificación incrementen el grado de riesgo natural de ¡a actividad16.

    2.2.1.12. La normo impugnada consta de 170 artículos distribuidos en cuatro (4) títulos: I. Disposiciones Generales; II. Régimen Nacional de Tránsito; III. Normas de Comportamiento; VI. Sanciones y Procedimientos. Cada uno de estos títulos contiene normas de diferente naturaleza, que si bien gozan de la misma jerarquía, tienen diferentes finalidades y características. Solo el Capítulo IV tiene la connotación de una norma sancionatoria, pues en efecto en ella se describen las conductas sancionables, se identifica al responsable y se establece la sanción a aplicar, en cumplimiento del principio de legalidad propio del régimen sancionatorio.

    Por otro lado, es necesario tener en cuenta que la misma Ley en el Título IV (Sanciones y procedimientos), artículo 122, modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010, establece una serie de sanciones a imponer a quienes infrinjan los preceptos en ella contenidos. Dichas sanciones corresponden a: amonestaciones, multas, retención preventiva de la licencia de conducción, suspensión de la licencia de conducción, inmovilización de vehículos, retención preventiva de vehículo y cancelación definitiva de licencias de conducción." (Subrayado y Negrilla fuera de texto [↑](#footnote-ref-21)
22. "6.3.1. Sin duda, lo ideal es que el ciclista pueda ir por una vía exclusiva para él o compartida únicamente con vehículos sin motor de similares características. Pero esta no es la hipótesis que enfrenta et legislador en la norma acusada. Lo que se plantea en este coso, es la regla que deben observar los cíciístos cuando transitan por vías que comparten con cualquier otro tipo de vehículo. Así, la decisión del legislador fue que las ciclas vayan por la derecha de la vía, no más allá de un metro de la acera.

    Ahora bien, para la Corte es razonable brindar el mismo tratamiento a ciclistas v motociclistas respecto a cuánto espacio tienen en la vía para transitar. Delimitar espacialmente el ámbito de circulación en la vía pública a los vehículos pequeños no implica un criterio sospechoso que esté prohibido y el medio es conducente para lograr un fin constitucionalmente importante (orggnizar el tránsito vehicular por las vías públicas, de forma segurg y eficiente). (...)

    6.3.3. Por otro parte, con relación a los comentarios del demandante según los cuales obligar a los ciclistas a circular por la derecha implica aumentar el riesgo de accidentalidad, esta Corporación acoge el concepto presentado por el Ministerio de Transporte, donde advierte que si bien es cierto que en algunas vías los ciclistas se encontrarán con los obstáculos que el demandante menciona, estos representan un menor riesgo para los ciclistas que circular por la izquierda. En todo caso el legislador tiene un margen suficiente para definir cuál es el menor riesgo. No resulta manifiestamente irrazonable que el legislador haya estimado que si los ciclistas van al costado izquierdo de la vía en la red vial nacional, seguramente se toparán con vehículos que vienen en sentido contrario, si la calle es de doble vía, o con vehículos gue trgnsitgn por un corril de alta velocidad, si la calle va en un solo sentido. Ir por la izquierda es más riesgoso que ir por la derecha, pues independiente a si se aumenta o no la probabilidad de sufrir un accidente, por la izquierda un accidente tiene una altísima probabilidad de tener consecuencias mayores y más graves para la integridad del ciclista o el motociclista." (Subrayado y Negrilla Fuera de Texto). [↑](#footnote-ref-22)
23. "Se da credibilidad al croquis, que fue elaborado en instantes posteriores al accidente, más allá de las declaraciones rendidas por el Inspector posteriormente ante las autoridades judiciales, tanto penal como administrativas, dado que estas difieren del primero y entre sí. en lo atinente a las causas del accidente, al estado de la vía y a las condiciones climáticas al momento del accidente. Ahora, en lo que tiene que ver con el estado de lo vía, el relato del señor Reyes Ávila, al que la Fiscalía le dio plena credibilidad, de acuerdo con las pruebas recaudadas en el proceso penal, dentro de las que se encuentra la inspección de los vehículos involucrados en el accidente, coincide con las fotografías antes mencionadas, sin controversia sobre su veracidad, de donde se concluye que, sin perjuicio de las obras de reparación y la falta de señalización, lo cierto es que el accidente ocurrió sobre la vía habilitada y en buen estado, espacio por el que perfectamente se transitaba en doble sentido, tal como se aprecia en las fotografías adosadas a la demanda. Es así que. Aun cuando declararon los testigos en el trámite que el accidente pudo producirse por el estado de la vía, no es dable considerar esta suposición, comoquiera que en las fotografías no se observa la presencia de un desnivel por el sendero en que cada vehículo transitaba. Es de anotar que el mentado desnivel se observa en la berma, no en la calzada y que al respecto se echa de menos una debida señalización, empero el desnivel ni la omisión que se advierte ocasionaron el accidente, dado que el espacio del jeep estaba determinado por la calzada, que podía ser transitada en el doble sentido y no por los bordes externos. Por tanto no siendo ello la causa eficiente del accidente, sino la invasión del carril opuesto por alguna falla mecánica a su alta velocidad, la administración debe ser exonerada. Esto es asi por que la calzada que ocupaba el jeep se encontraba en buenas condiciones y la supuesta desestabilización del automotor solo pudo producirse si se hubiera transitado fuera de la calzada regular, lo cual no es imputable a la demandada. [↑](#footnote-ref-23)
24. el 22 de enero de 2014 Radicación numero: 25000-23-26-000-2001-02762-01(28383): PESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO inexistente / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO –no se configuro dado que el accidente ocurrió por culpa de peatón al cruzar vía concurrida y violar las normas de tránsito / PEATON QUE OMITIO PUENTE PEATONAL- al cruzar vía publica ocasiono el accidente. En efecto, de acuerdo con el croquis del accidente, el señor Medina convocado no se encontraba en la acera esperando para atravesar la vía como se afirma en la demanda, sino que había empezado a cruzarla, porque el accidente ocurrió en la mitad de uno de los carriles de la avenida, lo cual indica que violó las normas de tránsito vigentes para la época, esto es. el artículo 121 del Decreto 1344 de 1970, según el cual los peatones al atravesar la vía deben hacerlo por la línea más corta, respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no viene ningún vehículo que ofrezca peligro, y dentro del perímetro urbano el cruce debe hacerse en las bocacalles y por las zonas demarcadas, si las hubiere, norma ésta que fue posteriormente actualizada con la expedición del nuevo código de tránsito y actualmente obliga al cruce en los puentes peatonales en los lugares en que estos existan. Así las cosas, son estos dos circunstancias coincidentes, el estado de alicoramiento y también la violación de las normas de tránsito las que permiten concluir que fue la conducta asumida por el peatón lo que dio lugar a que se presentara el accidente, de manera que no puede reconocerse aquí la existencia de una concausa como lo solicitó el recurrente, sino que habrá que exonerar de toda responsabilidad a la entidad por configurarse una culpa exclusiva de la víctima." (Subrayado y Negrilla fuera de texto) [↑](#footnote-ref-24)
25. "501 ASPECTOS, CRITERIOS Y PARÁMETROS EN DISEÑO DE ALUMBRADO PÚBLICO. La seguridad se logra si el alumbrado permite a los usuarios que circulan a velocidad normal percibir oportunamente y evitar un obstáculo cualquiera. La iluminación debe permitir, en particular, ver a tiempo los bordes, las aceras, separadores, encrucijadas, señalización visual y en general toda la geometría de la vía. Para el efecto, se establece que el criterio de seguridad consiste en la visibilidad de un obstáculo fijo o móvil constituido por una superficie de 0,20 m x 0,20 m, con un factor de reflexión de 0,15. Considerando que:

    La seguridad de un peatón se logra si este puede distinguir el obstáculo a una distancia de 10 m o más. La seguridad de un automovilista depende esencialmente de su velocidad. A velocidad media de 60 km/h, él debe percibir este obstáculo a una distancia hasta 100 m. Para velocidades superiores, esta distancia oscila entre 100 y 200 m" [↑](#footnote-ref-25)
26. EL CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Bogotá D.C. Diez (10) de noviembre de dos mil dieciséis (2016) en Sentencia con Radicación: 66001 23 31 000 2006 00300 01 (35796) -RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA NACIÓN EN ACCIDENTES DE TRANSITO CAUSADOS POR INDEBIDO MANTENIMIENTO DE LA VÍA, por la muerte del señor JHON FABER SUAREZ GRANADA [↑](#footnote-ref-26)
27. Folios 200-213 del cuaderno principal [↑](#footnote-ref-27)
28. nació el 2 de mayo de 1981 [↑](#footnote-ref-28)
29. folio 10 del c2 [↑](#footnote-ref-29)
30. folio 11 del c2 [↑](#footnote-ref-30)
31. folio 12 del c2 [↑](#footnote-ref-31)
32. folio 13 del c2 [↑](#footnote-ref-32)
33. folio 33 y 38 del cuaderno principal [↑](#footnote-ref-33)
34. folio 14 del c2 [↑](#footnote-ref-34)
35. folio 15 del c2 [↑](#footnote-ref-35)
36. Folios 28-87 del c2 [↑](#footnote-ref-36)
37. Folios 16 y 17 del c2 y 126 reverso -129 del c4 [↑](#footnote-ref-37)
38. folio 67 del c2 [↑](#footnote-ref-38)
39. folios 19 – 66 del c2 , folio 5 cd y 30 -89 del c4 y 130- del c4 [↑](#footnote-ref-39)
40. Folio 8 del c2

    [↑](#footnote-ref-40)
41. Folio 18 del c2 [↑](#footnote-ref-41)
42. Folio 135-137 del c4 [↑](#footnote-ref-42)
43. Folio 168-170 del c4 [↑](#footnote-ref-43)
44. Folio 146 – 167 de c4 y 171-192 del c4 y 200-205 del c4 [↑](#footnote-ref-44)
45. Folio 72 del c2 y folios 91-122 del c2 [↑](#footnote-ref-45)
46. Folio 131-134 del c4 [↑](#footnote-ref-46)
47. folio 138-145 del c4 [↑](#footnote-ref-47)
48. Folio 68 y 69 del c2 [↑](#footnote-ref-48)
49. Folio 3 del c4 [↑](#footnote-ref-49)
50. Folio 71 del c2 [↑](#footnote-ref-50)
51. Folio 3 del c4 [↑](#footnote-ref-51)
52. Folio 70 del c2 [↑](#footnote-ref-52)
53. Folio 3 del c4 [↑](#footnote-ref-53)
54. 14. Portada y página No. 3 del DIARIO Q HUBO, de fecha febrero 1 de 2014 que tituló: "ABSURDA MUERTE POR CULPA DE HUECO" en dicho artículo hace referencia a los huecos y a la deficiencia de la luz en ese sector. En cuaderno 2 folio 93. 15. Artículo de RCN LA RADIO de fecha 31 de enero de 2014 titulado "MOTOCICLISTAS EN BOGOTA PROTESTARON POR HUECO QUE LE COSTO LA VIDA A UNA MUJER". Hacen referencia que la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.) ocurrió por coger un hueco que había en la vía. En 1 folio. Cuaderno 2 folio 94. 16. Artículo de enero 31 de 2014, de CARACOL RADIO, hacen referencia a la protestas de los motociclistas por el accidente de que fue víctima al señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.) a 200 metros aproximadamente de la entrada al camino que conduce al cerro de Monserrate. El artículo tituló "MOTOCICLISTAS DE BOGOTA PROTESTARON POR MUERTE DE MUJER EN LA CIRCUNVALAR". Cuaderno 2 folio 95. 17. Artículo titulado "MOTOCICLISTAS BLOQUEARON CIRCUNVALAR POR COMPAÑERA QUE MURIO POR CULPA DE HUECO". La noticia de BLU RADIO del 31 de enero de 2014, informa que la protesta de los motociclistas fue por el accidente objeto de la denuncia, el mal estado de la vía y la falta de iluminación. Cuaderno 2 folio 96. [↑](#footnote-ref-54)
55. CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA SUBSECCION B Consejero ponente: DANILO ROJAS BETANCOURTH Bogotá D. C., veintinueve (29) de agosto de dos mil catorce (2014) Radicación número: 25000-23-26-000-1997-14961-01(28373) Actor: TRITURADOS DEL TOLIMA LIMITADA Y OTROS Demandado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA [↑](#footnote-ref-55)
56. Folio 88-115 del c3 [↑](#footnote-ref-56)
57. Folio 89-94 del cuaderno principal [↑](#footnote-ref-57)
58. Mismo informe que reposa en el expediente penal adelantado por la muerte de la señora NINA [↑](#footnote-ref-58)
59. Folios 123-126 del c4 y 193-199 del c4 y 219-279 del c4 [↑](#footnote-ref-59)
60. Folio 28 del c4 [↑](#footnote-ref-60)
61. Folio 243 del c4 [↑](#footnote-ref-61)
62. ACUERDO 001 DE 2009 (Febrero 3) Por el cual se expiden los Estatutos del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU, [↑](#footnote-ref-62)
63. |  |  |  |  |  |  |
    | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
    | REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE REGLA GENERAL | | | | | |
    | Según el nivel de cercanía | | | | | |
    |  | **NIVEL. 1** | **NIVEL 2** | **NIVEL 3** | **NIVEL 4** | **NIVEL 5** |
    |  | Relaciones afectivas  conyugales y paterno filiales | Relación afectiva del 2o de  consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos) | Relación afectiva del 3o de  consanguinidad o civil | Relación afectiva del 4o de  consanguinidad o civil | Relaciones afectivas no familiares -terceros damnificados |
    | Porcentaje | 100% | 50% | 35% | 25% | 15% |
    | Equivalencia en salarios mínimos | 100 | 50 | 35 | 25 | 15 |

    [↑](#footnote-ref-63)
64. El salario mínimo legal mensual para el 2018 es de $781.242. [↑](#footnote-ref-64)
65. Bogotá, D.C., primero (1) de marzo de dos mil seis (2006)- CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCION TERCERA - Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO- Radicación número: 52001-23-31-000-1995-06529-01(13887) [↑](#footnote-ref-65)
66. Así se ha considerado entre muchas otras, en sentencias del 19 de octubre de 1990, exp: 4333; del 17 de febrero de 1994; exp: 6783 y del 10 de agosto de 2001, exp: 12.555. [↑](#footnote-ref-66)
67. Se ha reconocido la existencia del perjuicio futuro, con fundamento en las condiciones existentes en el momento en el cual se causó el daño, entre otras, en sentencias de la Sección del 19 de junio de 1989, exp: 4678; 7 de mayo de 1993, exp: 7715 y del 5 de septiembre de 1994, exp: 8674. [↑](#footnote-ref-67)
68. Sentencia 9952 (14515) del 03/02/20. Ponente: RICARDO HOYOS DUQUE. Actor: MIGUEL PEREIRA DIAZ Y OTROS. Demandado: LA NACIÓN- MINISTERIO DE DEFENSA-POLICIA NACIONAL [↑](#footnote-ref-68)
69. 1**%** del total de la condena impuesta

    |  |  |  |  |
    | --- | --- | --- | --- |
    | **PERSONA** | **PARENTESCO** | **SMLMV** | **$** |
    | ROSALBA ARIAS MARQUEZ | MADRE | 50 | $39´062.100 |
    | OMAR VELOZA REY | PADRE | 50 | $39´062.100 |
    | SMITH RONALD CARDENAS OVIEDO | ESPOSO | 50 | $39´062.100 |
    | ANGELINE DALAY CARDENAS VELOZA | HIJA | 50 | $39´062.100 |
    | BRIANNA ANAHY CARDENAS VELOZA | HIJA | 50 | $39´062.100 |
    | MARIELA REY | ABUELAS | 25 | $19´531.050 |
    | MARIA DOLORES MARQUEZ DE ARIAS | 25 | $19´531.050 |
    | JULY TATIANA VELOZA ARIAS | HERMANA | 25 | $19´531.050 |
    | TOTAL | | 350 | $273´434.700 |

    [↑](#footnote-ref-69)