



**JUZGADO TREINTA Y CUATRO ADMINISTRATIVO
CIRCUITO DE BOGOTÁ
Sección Tercera**

CIUDAD Y FECHA	Bogotá, D.C., dieciséis (16) de septiembre de dos mil veintidós (2022)
REFERENCIA	Expediente No. 11001333603420190038700
DEMANDANTE	Ruth Bautista Correal y Norberto Garzón Ortiz
DEMANDADO	Alcaldía Mayor De Bogotá D.C - Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)
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 **REPARACIÓN DIRECTA** iniciado por **Ruth Bautista Correal y Norberto Garzón Ortiz**, contra la **Alcaldía Mayor De Bogotá D.C y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)**.

1. ANTECEDENTES:

1.1. La DEMANDA

Los demandantes a través de apoderado judicial, instauraron demanda dentro del medio de control de reparación directa en contra de la **Alcaldía Mayor de Bogotá (entendida como Bogotá Distrito Capital) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)**, con el fin de que se declare la responsabilidad administrativa por los daños y perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del presunto accidente de tránsito ocurrido el 24 de noviembre de 2017, según se afirma a la altura de la Avenida Boyacá con calle 57 Sur, por gravilla esparcida sobre la vía.

ACTOR	CALIDAD
Ruth Bautista Correal	Víctima directa como propietaria del vehículo
Norberto Garzón Ortiz	Víctima directa como conductor del vehículo

1.1.1. PRETENSIONES

“PRIMERA. SÍRVASE DECLARAR RESPONSABLE ADMINISTRATIVA Y SOLIDARIAMENTE A ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU), por los daños y consecuencias perjuicios ocasionados a los demandantes, RUTH BAUTISTA CORREAL y NORBERTO GARZÓN ORTIZ, de conformidad con los hechos relacionados en la presente demanda.

SEGUNDA. EN CONSECUENCIA, SÍRVASE CONDENAR A ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU), A REPARAR LOS PERJUICIOS OCASIONADOS A TÍTULO DE DAÑO EMERGENTE PASADO A LOS DEMANDANTES, RUTH BAUTISTA CORREAL y NORBERTO GARZÓN ORTIZ, EL CUAL ascienden a la suma de CUARENTA MILLONES DE PESOS M/CTE. (\$40.000.000).

TERCERA. EN CONSECUENCIA, SÍRVASE CONDENAR A ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU), A REPARAR EL PERJUICIO AUTÓNOMO A TÍTULO DE DAÑO MORAL A LOS DEMANDANTES, EL CUAL ascienden a la suma de:

*10 SMLMV para el señor **NORBERTO GARZÓN ORTIZ.**

*10 SMLMV para la señora **RUTH BAUTISTA CORREAL.**

CUARTA. EN CONSECUENCIA, SÍRVASE CONDENAR A ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU), A LA INDEXACIÓN DE LAS SUMAS

ESTABLECIDAS EN LAS PRETENSIONES ANTERIORES.

QUINTA. EN CONSECUENCIA, SÍRVASE CONDENAR A ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU), A LAS COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO”

1.1.2. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:

1.1.2.1. *El automóvil marca KIA de placas RAX 601 para el día 24 de noviembre de 2017, era de propiedad de RUTH BAUTISTA CORREAL y a las 7:10 a.m era conducido su cónyuge el señor NORBERTO GARZÓN ORTÍZ, el cual se dirigía a su casa por la avenida Boyacá.*

1.1.2.2. *Acto seguido, a la altura de la avenida Boyacá con calle 57 sur, el señor NORBERTO GARZÓN ORTIZ, pierde de manera sorpresiva el control del vehículo, por la gravilla esparcida sobre la vía, ya que el carro empezó a patinar al contacto de las llantas con la gravilla, impactado con el separador vial, generándose consecuentemente el volcamiento del vehículo en mención.*

1.1.2.3. *El accidente descrito, produjo afectaciones al vehículo¹ en toda la parte derecha, el frente, dejándolo en un estado deplorable, pues fue calificado como pérdida total; así como lesiones al conductor del vehículo² refiriendo politraumatismos en distintas partes del cuerpo, principalmente en cadera bilateral.*

1.1.2.4. *El accidente ocurrió con ocasión a la falta de mantenimiento de la vía en mención, en el entendido que sobre la vía existían residuos de gravilla, tal como se puede apreciar en las fotos y el video que se anexa como prueba, colocando en riesgo a los transeúntes de dicha vía.*

1.1.2.5. *A los demandantes se les debe indemnizar por parte de los demandados los perjuicios materiales generados, consistente en los gastos, erogaciones, egresos o pérdidas patrimoniales que han asumido económicamente los demandantes, derivados del daño al vehículo de placas RAX 601.*

1.1.2.6. *Los demandantes, sufrieron perjuicios inmateriales, a título de daño moral, consistentes en sentimientos de dolor, aflicción, congoja, desesperación y frustración, derivados del accidente descrito.”*

1.2. La contestación de la demanda:

1.2.1. La entidad demandada Bogotá D. C. – Secretaría Distrital de Movilidad

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones, pues no se encuentran demostrados los elementos de la responsabilidad.

La entidad no ha desarrollado ninguna conducta irregular sea activa u omisiva que conlleve la causación de los perjuicios patrimoniales que el actor afirma irrogados, es decir, de las circunstancias de hecho relatadas en la demanda, no se esgrime en modo alguno la configuración de un daño imputable a la Administración, el cual se pretende sea reparado a través del presente proceso

Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad, en ejercicio de sus funciones, asignadas mediante Decreto 672 de 2018, “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría

¹ como se demuestra en pruebas documentales (fotos)

² que se relacionan en la historia clínica

Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”, cumplió con la función de planear, coordinar y controlar la operación de la señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.

Las **excepciones** propuestas fueron las siguientes:

Titulo	Contenido	Posición de la parte actora
<p>FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA</p>	<p><i>En la verificación de los presupuestos procesales materiales o de fondo, dentro de los cuales se encuentra la legitimación en la causa, compete analizar la legitimidad para obrar dentro del proceso de la parte demandada y su interés jurídico, pues la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable a las demandadas.</i></p> <p><i>Con relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso", de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.</i></p> <p><i>Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada.</i></p> <p><i>Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber: (...)</i></p> <p><i>Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad cumplió a cabalidad con las funciones y atribuciones establecidas en la Ley, no pudiendo atribuir responsabilidad alguna por los perjuicios sufridos por la parte demandante.</i></p>	<p><i>“Falta de legitimación en la causa por pasiva”.</i></p> <p><i>Si la Alcaldía de Bogotá, dice que no es de su competencia lo que ocurra en las vías de la ciudad, ha debido llamar en garantía al IDU.</i></p> <p><i>En todo caso y será debate probatorio, es que, por Ley, la Alcaldía de Bogotá, detenta la competencia en la señalización de la Ciudad y tiene como prioridad la implementación de señales verticales-horizontales, reglamentarias y preventivas, que contribuyan a la seguridad vial.</i></p> <p><i>En este asunto, existe omisión a título de falla del servicio, en advertir a transeúntes del peligro por la vía con gravilla.</i></p>
<p>AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DE MOVILIDAD</p>	<p><i>Tal como se explicó atrás, de conformidad con el Decreto Distrital No. 212 de 2018, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, se pronunciará sobre la demanda en el presente proceso, en representación judicial y defensa de los intereses única y exclusivamente de Bogotá Distrito Capital.</i></p> <p><i>De conformidad con información suministrada, por la Subdirección de Señalización de la Entidad, se presenta el siguiente informe vial: (...).</i></p> <p><i>No obstante, lo anterior, es preciso indicar que la vía a la que hace alusión la parte demandante se trata de la Avenida Boyacá, sin poder determinar a qué altura de esta</i></p>	<p>No hubo pronunciamiento</p>

	<p>sucedieron los hechos, es importante enunciar las normas que regulan el tráfico en la ciudad, así:</p> <p>Velocidad permitida</p> <p>La velocidad en este sector está regulada por lo indicado en la señalización reglamentaria existente SR30 "Velocidad Máxima Permitida" y por lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) en sus artículos 74 y 106 (modificado por la Ley 1239 de 2008 en su artículo 1), los cuales se citan a continuación: (...).</p> <p>Entonces, no teniendo una información exacta sobre el lugar de los hechos, no es posible para la entidad pronunciarse sobre la señalización existe, no obstante, se transcribieron las normas que regulan el comportamiento del conductor y el hecho de acatar las normas de tránsito, ya que al producirse un volcamiento a la altura de una Avenida como la Boyacá, es imperioso transitar a la velocidad permitida. Ahora, la gravilla, mencionada por la parte actora como la causa de pérdida de control del vehículo, no hace parte de la señalización de la ciudad, ni mucho menos se podría señalar que hay presencia de gravilla, ya que este no es un elemento que se encuentre como parte de la infraestructura vial. En ningún aparte del escrito demandatorio se hace alusión a la falta de señalización, ni mucho menos a endilgar responsabilidad alguna a la Secretaría Distrital de Movilidad, además, dentro de los hechos y pretensiones de la demanda, se menciona, como la causa del accidente, la presencia de gravilla, por lo que es claro que la Secretaría Distrital de Movilidad nada tiene que ver con el daño causado y los perjuicios reclamado por la parte actora.</p>	
<p><u>CULPA EXCLUSIVA O ATRIBUIBLE A LA VICTIMA</u></p>	<p>La culpa exclusiva de la víctima es un eximente del elemento causalidad o nexo de causalidad que se presenta en la responsabilidad del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política y la Jurisprudencia Contenciosa.</p> <p>De acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 25 de julio de 2002, expediente 13.744, en referencia a la culpa exclusiva de la víctima sostuvo: (...).</p> <p>Entonces, la acción desplegada por el conductor del vehículo, la cual careció de diligencia y pericia, fue lo que causó el resultado, al desobedecer las normas de tránsito y transitar a una velocidad que no le permitió ver gravilla, y que además terminó en un volcamiento, volcamineto del cual, de acuerdo con lo aportado, no contó con asistencia de personal de tránsito para la realización de un croquis o esquema de los hechos.</p>	<p>"Culpa exclusiva o atribuible a la víctima".</p> <p>No se fundamenta por el extremo pasivo los elementos para configurar la culpa exclusiva de la víctima. Brilla por su ausencia el elemento exterior, imprevisible e irresistible.</p> <p>Adicionalmente, no existe prueba técnica que indique como la conducción del vehículo de la parte demandante fue determinante en el siniestro. Lo único cierto es que la gravilla sorprende la conductor</p>

	<p>En conclusión, frente al caso que nos ocupa, existe una falta de legitimación en la causa por pasiva, así como un eximente de responsabilidad, por cuanto el daño que se alega, y el perjuicio que se irroga, son producto del desarrollo de actividades y competencias de Entidades distritales diferentes a las de la Secretaría Distrital de Movilidad, aunado a que el resultado fatal fue ocasionado por la víctima, es decir, por el conductor del vehículo, por lo que no es dable que el Despacho acceda a las pretensiones de la demanda, en lo que se refiere a la vinculación de la Secretaría Distrital de Movilidad, que por demás, no se encuentra enunciada en ningún aparte del escrito demandatorio, ni ninguna pretensión es dirigida a endilgar responsabilidad alguna.</p>	<p>siniestrado generando el daño.</p>
<p>EXCEPCIÓN DE OFICIO</p>	<p>Conforme a lo preceptuado en el artículo 282 del Código General del Proceso, en armonía con lo señalado en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, solicito se declaren de oficio las excepciones que resulten probadas en el desarrollo del proceso.</p>	<p>No hubo pronunciamiento</p>

1.2.2. La entidad demandada Instituto de **Desarrollo Urbano (IDU)** manifestó:

Se opone a la prosperidad de las pretensiones

(...) *En los hechos descritos en la demanda, se puede inferir que los perjuicios materiales y morales que supuestamente se les infringieron a los demandantes, al sufrir un accidente automovilístico, aparentemente teniendo como causa eficiente de dicha situación, la aparición de un material (gravilla) en la vía; sin embargo, no por ello podría afirmarse sin objeción alguna, que la omisión que se le endilga a mi representada, fue la causa eficiente del referido suceso. Quedan varias preguntas que por obvias razones no se plantearon en la demanda.*

la responsabilidad de la Administración solo aparece en la medida en que dicho daño antijurídico sea atribuible a la omisión o acción del Estado.

(...)

Así las cosas, se reitera lo antes mencionado respecto del acervo probatorio arrimado a la litis, lo cual se considera insuficiente para el estudio sesudo de los factores que dieron lugar a la supuesta falla del servicio que, sin plantearlo en forma clara por el demandante, se le endilga, concretamente respecto del estudio del nexo causal cuya ausencia hoy se presentará como excepción.

En observancia del material probatorio allegado y teniendo en cuenta los elementos que podrían determinar la supuesta responsabilidad del Estado, para configurarla, y declarar la existencia de la falla del servicio, deberán aportarse los elementos probatorios con posibilidad de brindar certeza respecto de lo acaecido y de las causas eficientes para el mismo. De conformidad con lo señalado por la demandante, se echa de menos el informe de la autoridad competente, que nos pudiera indicar con una mayor posibilidad de certeza, las circunstancias que realmente originaron el supuesto accidente de tránsito.

Pretende responsabilizarse a mi apoderada teniendo como argumentos la entrega al expediente de pruebas que no se detienen a la existencia del hecho que según el decir de la activa causo los daños que se reclaman. Dichos insumos probatorios no dan certeza de los hechos que se

relatan, y distan de la realidad y exactitud de los hechos, en relación directa con la veracidad de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, aspectos esenciales para determinar la responsabilidad que se pretende imputar a la entidad distrital demandada, sin entregar al operador judicial los insumos básicos para poder emitir una decisión de fondo.

La falla del servicio surge a partir de la comprobación de la existencia de sus elementos básicos: **el daño antijurídico sufrido por la víctima, el deficiente funcionamiento de la administración y la relación de causalidad entre lo uno y lo otro.** Así entonces, como quiera que en términos de imputabilidad la falla del servicio no pertenece al rango de la objetividad, quien la alega como causal del daño para enrostrar la responsabilidad administrativa y económica del Estado, deberá acreditar que dicha deficiencia fue la base determinante del incidente...”.

Las **excepciones** propuestas fueron las siguientes:

Titulo	Contenido	Posición de la parte actora
<p>INEXISTENCIA DEL DAÑO POR LO MENOS EN LO QUE RESPECTA A LA DEMANDADA</p>	<p>(...) Así, en la tesis que nos ocupa, se plantea como daño por la activa, el supuesto menoscabo económico sufrido a un vehículo, así, como la angustia sufrida por los ocupantes del mismos al momento del supuesto accidente. Lo anterior se apoya probatoriamente en unos documentos visuales, en la venta del automotor, en la historia clínica incompleta de uno de los demandantes y en uno derechos de petición.</p> <p>Así, el material probatorio aportado se considera insuficiente para probar el daño y mucho menos para imputar el mismo (en el caso de que llegue a encontrarse demostrado) a mi representada. El daño debe ser probado por quien lo sufre, so pena de que no proceda su indemnización, dice contundentemente el Dr. Henao. De igual forma, el artículo 167 del Código General del Proceso, por remisión del artículo 211 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, imponen a las partes la carga de probar sus planteamientos, lo cual, no se observa de parte de las consideraciones de la parte actora.</p> <p>Por lo anterior, en virtud de las características constitutivas del daño (directo, personal y cierto) que se reclama, se puede afirmar que el mismo no existió, por lo menos para lo que respecta para mi representada, por lo cual, al no existir quantum por reclamar, se solicita a su señoría, se sirva así declararlo, y proceder a declarar la negación de las pretensiones presentadas a consideración.</p>	<p>Se concreta en la pérdida económica material e inmaterial derivada del accidente descrito en los hechos.</p> <p>B. Con la Compraventa del vehículo, que demuestra que el vehículo generó detrimento por pérdida total, cotización revista motor, así como con las declaraciones de parte, testigos y dictamen pericial, se acreditará el daño. A esto se suma, las demás pruebas obrantes en el proceso que corroboran el daño.</p> <p>C. El hecho que no exista informe de accidente de tránsito, porque la policía de tránsito no apareció, no es óbice, para no acreditar los elementos de la responsabilidad administrativa; pues pueden ser acreditados por otros medios de prueba.</p>
<p>INEXISTENCIA DE ELEMENTOS PROBATORIOS QUE DETERMINE LA</p>	<p>Sea este el momento de consolidar lo afirmado en varios apartes de lo afirmado en este escrito de contestación de demanda. El decir de los actores no se encuentra soportado en material probatorio que determine la existencia de las situaciones que produjeron el daño que se plantea. Dice el artículo 167 de la Ley 1564 de 2012 (...).</p>	<p>Están probados, el hecho, el daño y el nexos causal, y cuya imputación es a la administración.</p> <p>No hay duda que, a la altura de la avenida Boyacá con</p>

<p>EXISTENCIA DEL HECHO PRODUCTOR DEL DAÑO.</p>	<p><i>Este plenario adolece de elementos probatorios que determinen que el hecho dañoso que se relata sucedió, y que el mismo produjo daños a las demandantes. La demanda se extiende en un relato que no plantea piso probatorio alguno, dado que manifiesta que ninguna autoridad competente consideraron necesario realizar la reseña del accidente que se enuncia. Ante esta grave falencia, difícilmente se podrá tomar decisiones de fondo, dado que simplemente no existe certeza de que la situación acaeció. Así si no hay prueba que ratifiquen la existencia del hecho, estrictamente para la causa que nos convoca el hecho no existió y por lo tanto tampoco tenía posibilidad de causar daño alguno.</i></p> <p><i>Por lo anterior, se solicita del despacho que en consonancia con la excepción que se plantea, así sea declarado y de desestimen las pretensiones de los actores.</i></p>	<p><i>calle 57 sur, el conductor del aludido vehículo, el señor NORBERTO GARZÓN ORTÍZ, el cual se desplaza por la Avenida Boyacá, pierde de manera sorpresiva el control del vehículo, por la gravilla esparcida sobre la vía, ya que el carro empezó a patinar al contacto de las llantas con la gravilla, impactado con el separador vial, generándose consecuentemente el volcamiento del vehículo en mención.</i></p> <p><i>Dicho daño se produce por no efectuar el mantenimiento debido en la vía, generando peligro a transeúntes como la parte aquí demandante, y el cual solo puede ser imputado por falla del servicio.</i></p>
<p>INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU POR AUSENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO.</p>	<p><i>Dicha excepción se presenta en la eventualidad de que el despacho considere que la existencia del daño.</i></p> <p><i>Al respecto se debe realizar un estudio acucioso sobre la existencia o no del “nexo causal”, la cual en esencia es una relación causa-efecto que permite determinar los hechos que podrían ser considerados determinantes para la aparición del daño. La existencia de este vínculo causal es indispensable para poder reclamar la reparación que se pretende.</i></p> <p><i>Ahora bien, para que se configure la falla del servicio que se imputa, deben probarse sus tres elementos constitutivos, ampliamente expuestos: El daño antijurídico, es decir, aquel que no se está en el deber legal de soportar; la falla del servicio propiamente dicho, esto es, que el servicio no funcionó o lo hizo tardíamente o de manera defectuosa; y el nexo causal entre estos dos, es decir, que el daño antijurídico se produjo como consecuencia directa de esa falla, debiendo entonces la demandada, para exonerarse de responsabilidad, comprobar o que actuó cumplida y diligentemente, o la presencia de una causa extraña que rompa el nexo causal entre el daño y el servicio. (...).</i></p> <p><i>Debe entenderse el nexo causal como ese puente necesario entre el daño y la falla del servicio, la cual</i></p>	<p><i>No hubo pronunciamiento</i></p>

	<i>es deber del actor demostrar para poder endilgar responsabilidad a la administración, situación que en el expediente de marras se echa de menos; por lo anterior, se considera que la excepción acá planteada, al existir la eximente de ausencia del nexo causal o relación de causalidad, debe ser declarada y consecuentemente negar las pretensiones de la demanda.</i>	
EXCEPCIONES OFICIOSAS	<i>Igualmente solicito al Señor Juez declarar de oficio todas las excepciones de fondo que resulten probadas dentro del proceso y que no hayan sido alegadas como tales. (...). En virtud de ello, y en caso de ser notoria la excepción que resulte probada dentro del trámite del presente asunto, debe ser declarada de manera oficiosa por el director del proceso en virtud de las garantías constitucionales.</i>	<i>No hubo pronunciamiento</i>

1.3. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.3.1. Parte Demandante:

Manifiesta que “Se han configurado la totalidad de los elementos para atribuir responsabilidad administrativa. El primer elemento es el daño y ha quedado claro con la factura de los arreglos y daño del vehículo el cual fe de pérdida total, justa al certificado de libertad y tradición que demuestra que el vehículo pertenece a la demandante, entonces ha sido una pérdida económica que no ha debido acontecer. La imputación de daño de conformidad con la respuesta al oficio solicitado a las entidades, quedo claro que el mantenimiento de dicha vía correspondía al IDU ya que ellos tenían la vigilancia, control y mantenimiento de dicha vía y el tema de la señalización corresponde a la alcaldía de Bogotá.

Previo a la fecha de accidente no se hizo ningún mantenimiento, no se evidencia prueba documental alguna y el video aportado por la demandante evidencia la gravilla que esta esparcida en la vía, adicionalmente la huella de arrastre evidencia la perdida de control del vehículo, producido por la gravilla que ocasiono el daño. Esa pérdida de control no tuvo una situación distinta a la falta de mantenimiento de la vía por parte del IDU. Otra prueba de lo sucedido es el relato del conductor que narra en el video como la gravilla es responsable de perder el control.

Es evidente que el vehículo pierde el control por la gravilla y la contraparte no demostró cosa distinta, ahora surge esta pregunta: ¿Si al estar la vía con falta de mantenimiento y gravilla esparcida no es susceptible de condenar responsabilidad a los entes públicos aquí involucrados? Y la respuesta es que si son responsables porque para eso se paga impuestos y ellos tienen la competencia en el mantenimiento. Como es posible que tenga una función y la desatienda, eso genera responsabilidad si se causa un daño.

Se puede verificar que la señalización es posterior al accidente, dicen que la velocidad era de 50km por hora y asumiendo que haya sido así, no se puede atribuir que era 30km por hora ya que conforme al código de tránsito se reduce en casos específicos, reducción de condiciones de visibilidad, muchas personas en la vía o cuando lo ordene una señal de tránsito, y aquí no había ninguna señal de tránsito que así lo ordenara.

Sobre las circunstancias de tiempo modo y lugar, están probadas con el video, que no exista informe de accidente de tránsito no implica que no se demuestre la hipótesis del accidente de tránsito ya que existen otros medios de prueba”

1.3.2. Entidad Demandada Bogotá D. C. – Secretaría Distrital de Movilidad:

Expuso que “El hecho de que haya un certificado de libertad y tradición y que haya una pérdida total de un vehículo y que haya la declaración del señor que iba conduciendo y un video que no tenemos la certeza que haya sido en la dirección que fue aportada no son elementos suficientes para endilgar responsabilidad a las demandadas.

La parte actora no logra probar ni siquiera el lugar exacto donde ocurren los hechos. Ya se vio que, si fue sobre la avenida Boyacá, tuvimos que ampliar el tramo desde la 54 A hasta la 63 A para ayudar a la verdad en donde se divise cuáles son las señales que existen al momento que se hace una visita y no al momento de los hechos. Ahora, la fecha que dice ahí no siempre es la fecha de instalación sino la de inventario.

Esto ocurrió en el día en presencia de gravilla, si uno ve delante de uno que, cuando llueve, el vehículo de adelante y hay un hueco pues uno reduce la velocidad y si la presencia de gravilla era tan notoria pues las precauciones las debe tomar es el conductor. Es difícil establecer para las entidades el recorrido de los señores y que camino elegían para llegar a su casa, es una conjetura ilógica.

La Secretaría Distrital de Movilidad no tiene dentro de sus funciones señalar donde hay gravilla porque dentro de sus funciones no está rehabilitar o realizar el mantenimiento de alguna vía, eso le corresponde a las entidades, como el IDU, como la alcaldía local, como la unidad de mantenimiento vial. Es una vía de maya arterial. Entonces estamos frente a una falta de legitimación en la causa por pasiva.

No necesitamos señalar una gravilla, ahora queda la pregunta ¿El señor conductor tuvo la precaución de ver y de reducir la velocidad? Entonces reiterando, no se probaron los elementos para endilgar responsabilidad a las entidades demandadas, se le solicita a la juez de primera instancia denegar las suplicas de la demanda”.

1.3.3. Parte Demandada Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):

Enuncia que “la parte actora no aporta el informe policial de accidente de tránsito ¿Que se plantea en ese documento público? una hipótesis y podría ser que con otros medios de prueba se logre terminar si existió o no el accidente, sin embargo se aporta un video y unas fotografías de forma indebida dado que no hubo ratificación y me apoyo en lo planteado por el Consejo de Estado en sentencia del 28/08/2014 donde se determina que para poder ser valoradas en forma debida, tiene que haber certeza de quien lo realizó y en qué momento se realizó y en este caso está en tela de juicio.

Frente a esa acción el IDU presento como excepciones, la inexistencia del daño porque si puede ser que hubiera un accidente en alguna parte y se llevó un carro a arreglar no está probado que para esta causa haya habido accidente o que haya existido un hecho dañoso. Hay inexistencia de responsabilidad del IDU por ausencia de un nexo causal entre el supuesto hecho y el daño que se pretende endilgar a mi representado, téngase en cuenta su señoría que estamos a una responsabilidad de tipo subjetivo ya que la falla del servicio surge a partir de la comprobación de la existencia de 3 elementos esenciales: El daño antijurídico sufrido por la víctima, el deficiente funcionamiento de la administración y la relación de causalidad entre lo uno y lo otro, ninguno de esos tres elementos se encuentran probados en el plenario. Dado que no estamos en el rango de objetividad, quien alega esta falla del servicio debe mostrar la responsabilidad económica y administrativa del estado acreditándola con material probatorio que le dé camino procesal al despacho para pronunciarse en una eventual sentencia condenatoria.

Repito, no existe ningún elemento que dé cuenta de la responsabilidad que se nos está imputando, por el contrario el IDU si presentó pruebas de sus excepciones y estas no fuera objetadas por la parte activa y por tanto guardan total integridad y al revisar podrá darse cuenta que se pronuncian que en esa zona (por que no está determinado el sitio exacto del accidente) no estábamos adelantando ninguna obra con responsabilidad del IDU por tanto no tenía por qué haber materiales regados en la vía. Así su señoría ante la inexistencia probatoria absoluta, le solicito que desestime las pretensiones de la parte activa”

2. CONSIDERACIONES

2.1. LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:

Frente a la excepción propuesta de **falta de legitimación en la causa por pasiva**, respecto del demandado **Distrito Capital de Bogotá – S. D. de Movilidad**, advierte este despacho que no está llamada a prosperar, toda vez que únicamente basa su solicitud argumentando que “... la Secretaría Distrital de Movilidad cumplió a cabalidad con las funciones y atribuciones establecidas en la Ley...”, esto teniendo en cuenta que conforme la fijación del litigio, se busca establecer la responsabilidad administrativa con ocasión del presunto accidente de tránsito ocurrido el 24 de noviembre de 2017 y no por incumplimiento de funciones establecidas en la Ley.

Las excepciones denominadas **ausencia de responsabilidad de Bogotá D.C. – Secretaría de Movilidad, e inexistencia del daño, elementos probatorios que determine la existencia del hecho productor del daño y responsabilidad del instituto de desarrollo urbano – idu por ausencia de nexo causal entre el hecho y el daño** propuesta por el IDU:, no gozan de esta calidad, en atención a que los hechos que se aducen como fundamento de la misma, no la conforman, limitándose simplemente a negar o contradecir los supuestos de hecho en que los demandantes sustentan su acción. En este sentido, el término “excepción”, está reservado para aquéllos únicos casos en que tal instrumento de defensa, se traduce en la acreditación de hechos y razones distintos, encaminados a excluir, enervar o dilatar las pretensiones. Con todo se tendrán en cuenta como razones de la defensa.

En cuanto a la **excepción genérica** u oficiosa propuesta por ambas demandadas, 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 **culpa exclusiva o atribuible a la víctima** propuesta por el Distrito Capital de Bogotá - S.D. Movilidad, 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 de responsabilidad.

2.2. LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:

Conforme a lo establecido en la FIJACIÓN DEL LITIGIO, se busca establecer si el Distrito Capital de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), son administrativamente responsables o no por los presuntos daños y perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del presunto accidente de tránsito

ocurrido el 24 de noviembre de 2017 según se afirma a la altura de la Avenida Boyacá con calle 57 Sur, por gravilla esparcida sobre la vía.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

¿Debe responder el Distrito Capital de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), administrativamente por los daños y perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del presunto accidente de tránsito ocurrido el 24 de noviembre de 2017, al parecer a la altura de la Avenida Boyacá con calle 57 Sur, por gravilla esparcida sobre la vía?

Para dar respuesta a este interrogante es necesario tener en cuenta que la responsabilidad por falla en el servicio surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales:

- 1) el daño antijurídico sufrido por el interesado,
- 2) la falla del servicio propiamente dicha, que consiste en el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada, y finalmente,
- 3) una relación de causalidad entre estos dos elementos, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

2.3. ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:

2.3.1 Conforme al material probatorio aportado, se encuentra **probado lo siguiente:**

- ✓ La señora Ruth Bautista Correal ostento la propiedad del *vehículo automóvil de placas RAX-601 del 29 diciembre de 2016 a 17 agosto de 2018 con las siguientes características:*

El vehículo de placas RAX601 tiene las siguientes características:

Placa:	RAX601	Clase:	AUTOMOVIL
Marca:	KIA	Modelo:	2011
Color:	GRIS		
Carrocería:	SEDAN	Servicio:	PARTICULAR
Serie:		Motor:	G4FCAH375870
Chasis:	KNAFW411BB5215857	Línea:	CERATO FORTE SX
VIN:	KNAFW411BB5215857	Capacidad:	Psj: 5 Sentados: 5 Pie: 0
Cilindraje:	1600	Puertas:	4
Nro. de Orden:	No registra	Estado:	ACTIVO
Combustible:	GASOLINA	Fecha matrícula:	07/05/2010

El 17 de agosto de 2018 la señora Ruth Bautista Correal vendió el vehículo por la suma de \$12'000.000 millones de pesos al señor Jose Israel Diaz Bravo, bajo la anotación de que el precio reducido era consecuencia del estado estrellado en el que se encontraba el vehículo.

- ✓ El **24 de noviembre de 2017** el señor Norberto Garzón Ortiz fue atendido en la clínica universitaria de Colombia a las 21:15 horas, refirió que sufrió un accidente de tránsito hacía 7 horas en calidad de conductor del automóvil, perdió el control por presencia de grava en el asfalto por lo que se estrello contra el separador del carril, refiere dolor en múltiples partes principalmente en la cadera bilateral. Al examen físico se concluyó que tiene contusión en tórax, rodilla y dorso.

- ✓ El 29 de agosto de 2018 mediante oficio STMSV 20183560209213 Subdirectora Técnica de Mantenimiento del Subsistema Vial le comunica al Director Técnico de Gestión Judicial (IDU) lo siguiente:

(...) es necesario conocer la nomenclatura exacta, calzada y sentido en donde ocurrieron los mismos, para poder identificar si ese sector estaba siendo objeto de intervención por parte de alguno de los contratos de obra en ejecución a cargo de la Dirección Técnica de Mantenimiento del IDU. Teniendo en cuenta las competencias que tienen las diferentes entidades del orden distrital que intervienen en la atención de la malla vial distrital de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT y el Acuerdo 257 de 2006, como se muestra a continuación:

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
construcción de malla arterial principal y malla arterial complementaria en sectores urbanos desarrollados podrá adelantar la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL –Decreto 190 de 2004 Artículo 172
inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.		ACUERDO 02 DE 1999 (Sistema de información de la malla vial)
construcción y mantenimiento vías locales e intermedias	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO 6 DE 1992: “Artículo 3º (Reparto de competencias y organización Administrativa de las Localidades en el D.C.)
rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local. atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el distrito capital.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006 Artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)

En virtud de lo anterior y consultada la información contenida en el Sistema de Información Geográfica de la Entidad, la Avenida Boyacá hace parte de la malla vial arterial principal de Bogotá. Por tanto, fue considerada dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU.

Por otra parte, es importante mencionar que la Avenida Boyacá desde la Avenida Caracas hasta la Avenida Calle 170, estuvo priorizada dentro de la meta física del contrato de Obra ID U-1088 de 2016, cuyo objeto era “Brigada de reacción vial para ejecutar a precios unitarios y a monto agotable las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial arterial no troncal, grupo 2 (zona occidental), en la ciudad de Bogotá D. C.”, suscrito con ASFALTART S.A.S, cuya interventoría fue ejercida por EURO ESTUDIOS S.A.S. (Contrato de interventoría ID U-549 de 2017), con labores denominadas acciones de movilidad, consistentes en reparaciones puntuales de la estructura de pavimento, tendientes a mitigar el riesgo de accidentalidad y mejorar la movilidad en el corredor vial.

Dado lo anterior, de acuerdo con información suministrada por la interventoría (Contrato ID U-549 de 2017), se realizaron intervenciones puntuales sobre Avenida Boyacá desde el 04 de marzo de 2017 hasta el 22 de diciembre de 2017

Finalmente, se relaciona a continuación los tramos que fueron intervenidos durante el mes de noviembre de 2017:

Tramo de vía/ Desde/ Hasta	Fecha inicio	Fecha final
Avenida Boyacá / Calle 53 /Calle 54 A	7 de Nov de 2017	8 de Nov de 2017
Avenida Boyacá /Calle 26 / Calle 48	7 de Nov de 2017	8 de Nov de 2017
Avenida Boyacá /Calle 53 / Calle 54 Bis	14 de Nov de 2017	15 de Nov de 2017
Avenida Boyacá /Calle 66 / Calle 77	17 de Nov de 2017	30 de Nov de 2017
Avenida Boyacá /Calle 127 A /Calle 128 A	24 de Nov de 2017	28 de Nov de 2017

✓ El **27 de septiembre de 2019** se presentó un derecho de petición dirigido a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ y al IDU solicitando información respecto de la **avenida Boyacá a la altura de la calle 57 sur para el día 24 de noviembre de 2017** con relación a las señales de tránsito instaladas en el lugar del accidente, quién era la autoridad encargada de mantener y vigilar la vía, y cuándo fue la última vez que se hizo mantenimiento a la vía antes de la ocurrencia del hecho.

✓ El 30 de septiembre de 2019 el IDU en respuesta al derecho de petición contestó:

“...informa que, una vez verificado en el Sistema de Información Geográfica de la Entidad – SIGIDU, no fue posible efectuar la ubicación exacta de la vía solicitada toda vez que la Calle 57 sur no tiene conexión con la Avenida Boyacá

(...)

Razón por la cual y de conformidad con lo establecido en el artículo 17 de la ley 1755 de 2015, se solicita precisar el tramo vial y sentido de la vía, indicando la nomenclatura actual(desde –hasta),con el fin de suministrar la información y atender de fondo su requerimiento”

✓ El 4 de agosto de 2021 director técnico de Gestión Judicial del IDU solicitó a la subdirectora Técnica de Mantenimiento del Subsistema Vial ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ contestar las siguientes preguntas, la cuales fueron absueltas el 12 de agosto de 2021 oficio 20213560248783 en el siguiente sentido:

1) ¿Sírvese indicar si para el 24 de noviembre de 2017, en la Avenida Boyacá con Calle 57 Sur (en los dos sentidos) se adelantaba alguna obra pública a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, ¿tendiente al mantenimiento de la malla vial?

Respuesta: A través de memorando STMSV 20183560209213 del 29-ago-2018 se indicó que para la fecha de los hechos el corredor de la Avenida Boyacá entre Avenida Caracas y AC 170 estaba priorizada dentro de la meta física del contrato de Obra IDU-1088 de 2016 para realizar labores denominadas acciones de movilidad, consistentes en reparaciones puntuales de la estructura de pavimento, tendientes a mitigar el riesgo de accidentalidad y mejorar la movilidad en el corredor vial, no obstante, se requería conocer la nomenclatura exacta, calzada y sentido en donde ocurrieron los hechos para emitir un pronunciamiento de fondo.

Ahora, teniendo en cuenta que con el memorando de la referencia se especifica dicha nomenclatura de donde se requiere información de posibles intervenciones a cargo del IDU; se indica que revisado el informe final de interventoría emitido por la firma EUROESTUDIOS S.A. en virtud del contrato IDU-549 de 2017, la Avenida Boyacá con Calle 57

Sur (en los dos sentidos) no fue objeto de intervención con el contrato de obra IDU-1088 de 2016.

- 2) Si la anterior afirmación es positiva, ¿Sírvese indicar, en qué fechas se surtieron las mismas, quien fue el contratista que las ejecutó, cuál fue el contrato suscrito para dicha labor y su respectivo cronograma, con sus respectivas modificaciones y las razones de las mismas y cuáles fueron las garantías suscritas?

Respuesta: No aplica.

- ✓ El 23 de agosto de 2021 oficio 20214250260503 el director técnico de Gestión Judicial solicita al Jefe Oficina de Atención al Ciudadano contestar unas preguntas con base en lo siguiente:

En la respuesta de la Dirección Técnica Estratégica invita al señor Vergara Monterrosa a precisar la información planteada, a efecto de poder contestar de fondo su petición

El 27 de agosto mediante oficio 20211250267123 son absueltas las preguntas así:

- 1) ¿Sírvese indicar si el señor José Vergara Monterrosa, en virtud del correo electrónico enviado el 1 de octubre de 2019, dio alcance a su derecho de petición, atendiendo las precisiones de la comunicación 20192151093071?
- 2) ¿Sírvese indicar si la dirección a su cargo fue informada por alguna autoridad o ciudadano, de alguna anomalía (gravilla) en la vía correspondiente a la Avenida Boyacá con Calle 57 Sur (sin conocer el sentido ni el sitio exacto)?
- 3) ¿De igual forma, si existió algún reporte de parte de su dependencia a alguna autoridad distrital o nacional o alguna dependencia del IDU?

Amablemente le informo, que una vez consultado el sistema ORFEO, se evidenció que no existen derechos de petición a nombre del señor José Vergara Monterrosa en el periodo 30 de septiembre del 2019 al 31 de julio de 2021, de otra parte, se evidenció que no existen registros reportados por la ciudadanía en la dirección Avenida Boyacá con Calle 57 Sur en el periodo 15 de noviembre del 2017 al 31 de diciembre de 2017.

- ✓ El 11 de mayo de 2022 mediante oficio 20223860170963 el director técnico de Conservación de la Infraestructura manifestó lo siguiente:

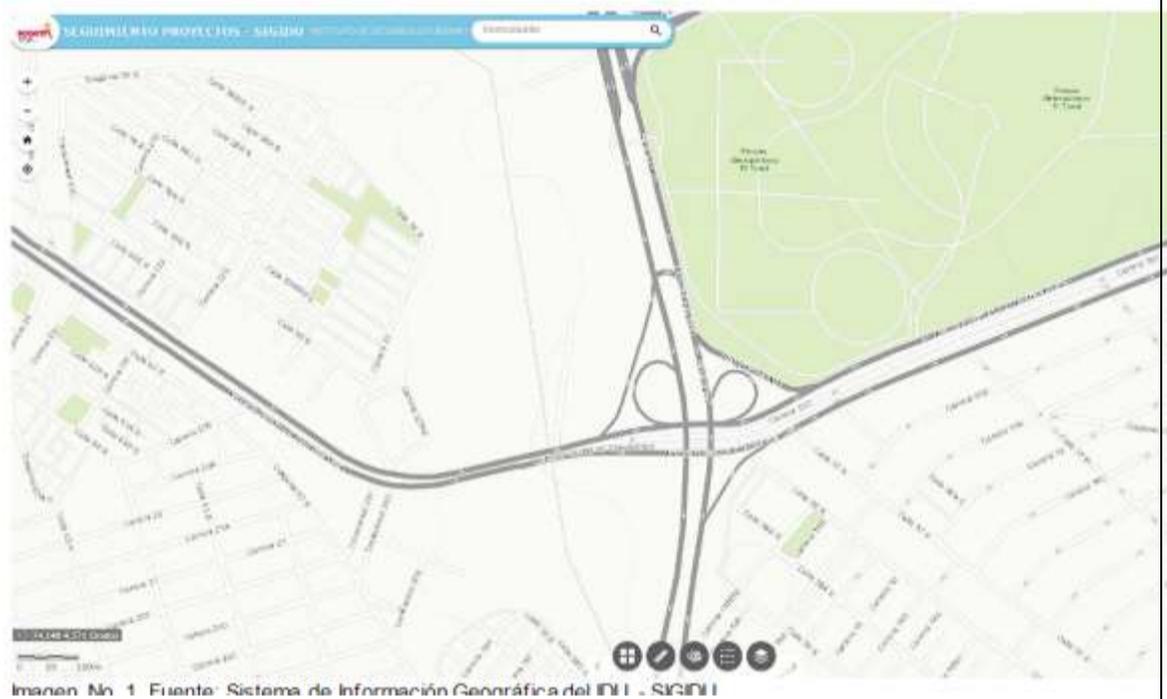
“¿Qué señales de tránsito se encontraban instaladas en la dirección AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 57 SUR, para la fecha del 24 de noviembre de 2017?”

Respuesta: En primera instancia es preciso reiterar lo indicado por la anterior Dirección Técnica Estratégica del IDU en su comunicado (memorando) Orfeo No. 2021560248783 respecto a que “(...)una vez verificado en el Sistema de Información Geográfica de la Entidad – SIGIDU, no fue posible efectuar la ubicación exacta de la vía solicitada toda vez que la Calle 57 sur no tiene conexión con la Avenida Boyacá.” Lo anterior tal como se puede constataren la imagen No.1.

Sumado a lo anterior, es importante indicar que, dentro de la verificación de los documentos aportados a través de su memorando, no se puede establecer el lugar exacto en donde presuntamente se produjo el accidente, ya que esta descripción resulta ser muy general, especialmente porque este corredor está conformado por dos calzadas (sentido norte -sur y sentido sur -norte).

Se aclara que a través del memorando 20213560248783 del 12 de agosto de 2021, se emitió respuesta respecto a una posible ubicación geográfica de la intersección de la Avenida Boyacá con Calle 57 Sur y para lo cual se estableció que dicho sector, de acuerdo a lo registrado en el informe final de interventoría, no fue objeto de intervención con el contrato de obra IDU-1088 de 2016.

Ahora, en cuanto al interrogante se indica que no es posible determinar por parte de esta Dirección Técnica el inventario de señales de tránsito instaladas en la dirección Avenida Boyacá a la altura de la Calle 57 Sur para la fecha mencionada (24 de noviembre de 2017), pues no se contaba con algún contrato de obras de conservación vigente o en ejecución que tuviese priorizado ese sector vial y que pudiese eventualmente tener información documental al respecto; adicionalmente, para efectos judiciales, esto implicaría una valoración técnica en el momento preciso de ocurrencia de los hechos.



De otra parte, es pertinente aclarar que la responsabilidad de “Regular y vigilar el sistema de señalización y semaforización” en la ciudad de Bogotá D.C. es de la Secretaría Distrital de Movilidad, y es ella quien pudiera dar información respecto a qué señales de tránsito se encontraban instaladas en una posible ubicación geográfica de la Av. Boyacá con Calle 57 Sur para la fecha de los hechos.

“¿Sírvese manifestar que entidad pública tiene la obligación del mantenimiento, vigilancia y control sobre la avenida Boyacá CON CALLE 57 SUR, para la fecha del 24 de noviembre de 2017, en la ciudad de Bogotá D.C.?”

Respuesta: Al respecto es importante aclarar las competencias que tenían las diferentes entidades de orden distrital para la fecha de los hechos en la atención de la malla vial distrital de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT y el Acuerdo 257 de 2006 (...)

En virtud de lo anterior y una vez consultado el Sistema de Información Geográfica del IDU – SIGIDU, se estableció que el corredor vial de la Avenida Boyacá a la altura de una posible intersección con la Calle 57 Sur en la ciudad de Bogotá D.C. hace parte de la malla vial arterial no troncal de la ciudad, por lo que la competencia para su atención (conservación) respecto a la estructura de pavimento es del Instituto de Desarrollo Urbano.

Ahora, la vigilancia y control del corredor vial en cuanto a normas de tránsito esta en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad de la ciudad de Bogotá D.C.

Respecto de llevar a cabo un posible barrido del corredor vial, se aclara que esta actividad es responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos –UAESP que dentro de su misión se establece: “Garantizar en el Distrito Capital la prestación, coordinación, supervisión, gestión, monitoreo y control de los servicios públicos de aseo en sus componentes (recolección, barrido y limpieza, disposición final y aprovechamiento de residuos sólidos) los residuos de construcción y demolición, los servicios funerarios y el servicio de alumbrado público; defendiendo el carácter público de la infraestructura propiedad del Distrito, promoviendo la participación ciudadana en la gestión pública, mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos y el cuidado del medio ambiente a través de la planeación y modelación de los servicios a cargo.”

“¿Cuándo fue la última vez antes del 24 de noviembre de 2017 a las 7:10 A.M. que se le hizo mantenimiento a la vía, ESPECÍFICAMENTE EN la avenida Boyacá CON CALLE 57 SUR? En caso positivo anexe los documentos que así lo comprueben.”

Respuesta: Se sugiere trasladar este interrogante a la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación en virtud de las funciones que le compete, entre ellas “-Actualizar y administrar el sistema de información integral de la entidad, en lo relacionado con los sistemas de Movilidad y de Espacio Público construido, definidos en el POT –Responder por la Actualización del inventario sobre el estado de la infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido y suministrar la información que sea requerida”, esto teniendo en cuenta que a pesar que el corredor de la Avenida Boyacá entre Avenida Caracas y AC 170 estaba priorizada dentro de la meta física del contrato de Obra IDU-1088 de 2016, no fue objeto de intervención con este contrato dicho corredor vial a la altura de una posible intersección con la Calle 57 Sur.

“¿Sírvese manifestar si ubicó en la dirección avenida Boyacá CON CALLE 57 SUR para la fecha del 24 de noviembre de 2017, antes de las 7:10 a.m. del aludido día, las siguientes señales de tránsito:

-La señal de reducción de velocidad a 40 kilómetros por hora, a los 240 metros del obstáculo y/o peligro.-La indicativa de “peligro” en los 50 metros siguientes.-La señal que indica “depresión”, en los 100 metros siguientes.-Y, finalmente la señal de reducción de velocidad a 30 kilómetros por hora, a 40 metros del obstáculo y/o peligro”.

Respuesta: Tal como se manifiesta en la respuesta al interrogante de la primera viñeta, la competencia de “Regular y vigilar el sistema de señalización y semaforización” en la ciudad de Bogotá D.C. es de la Secretaría Distrital de Movilidad, y es esta quien pudiera dar información respecto a qué señales de tránsito se encontraban instaladas en una posible ubicación geográfica de la Av. Boyacá con Calle 57 Sur para la fecha de los hechos.

“Mediante informe rendido bajo gravedad de juramento, indique si a cargo de la entidad distrital, previo a la fecha del accidente (24 de noviembre de 2017 –7:10 am), y en zonas cercanas o colindantes al presunto lugar de los hechos (Avenida Boyacá con Calle 57 Sur) se adelantaron obras de construcción o mantenimiento, que haya generado desprendimiento o esparcimiento de materiales (tipo gravilla).”

Respuesta: Respecto del contrato IDU-1088 de 2016 ya pesar que el corredor de la Avenida Boyacá entre Avenida Caracas y AC 170 estaba priorizada dentro de la meta física para llevar a cabo acciones de movilidad (labores consistentes en reparaciones puntuales de la estructura de pavimento, tendientes a mitigar el riesgo de accidentalidad y mejorar la movilidad), ni de manera previa ni posterior a la fecha de los hechos, el corredor vial a la altura de

una posible intersección con la Calle 57 Sur fue objeto de intervención.

“También deberá informarse conforme la clasificación o categoría de tipo de vía dado a la avenida Boyacá de la ciudad de Bogotá, cuál es la entidad pública que tiene la responsabilidad de su reparación o mantenimiento.”

Respuesta: Se reitera la respuesta dada al interrogante de la segunda viñeta.

- ✓ El 24 de mayo de 2022 mediante oficio 20222350190553 la Directora Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación del IDU contesto

En atención al memorando de la referencia, mediante el cual se solicita información técnica sobre fechas de intervención de elementos de la malla vial y como complemento a la respuesta emitida por la Dirección Técnica de Conservación de Infraestructura –DTCI mediante Orfeo No 20223860170963, con la cual brinda respuesta a la solicitud del juzgado 34 (Proceso: 11001333603420190038700) “¿Cuándo fue la última vez antes del 24 de noviembre de 2017 a las 7:10 A.M. que se le hizo mantenimiento a la vía, ESPECÍFICAMENTE EN la avenida Boyacá CON CALLE 57 SUR? En caso positivo anexe los documentos que así lo comprueben.”, se informa:

La creación del Sistema de Información geográfica del IDU –SIGIDU, se da en cumplimiento del acuerdo 21999 “por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.”, donde en su Artículo 2º establece: “El sistema de información de la malla vial estará conformado por una base de datos sistematizada que compile el registro tanto de las vías arterias como de las vías secundarias y locales que conforman el sistema vial del Distrito Capital”.

De acuerdo con lo anterior, uno de los objetivos del SIGIDU es proporcionar a: las áreas técnicas del IDU, entidades distritales y terceros, un repositorio centralizado de información georreferenciada oficial que soporte los procesos de gestión de proyectos concernientes al sistema de movilidad de la ciudad y sus respectivos subsistemas, en sus etapas de: Prefactibilidad, factibilidad, diseño, diagnóstico, construcción y conservación.

Se debe tener en cuenta que las consultas y solicitudes de información sobre el SIGIDU se deben hacer a través del Código de Elemento, el cual es un identificador único que permite la ubicación geográfica de cada uno de los componentes de la sección transversal de una vía (andén, calzada, separador, ciclorruta, etc.) y dichos códigos pueden ser consultados a través de la página Web de la entidad, en el siguiente enlace

:<http://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=bd8c4ffbccd840b486a83f275af50b2d>

Los códigos de elemento (ejemplo: PK_ID_Calzada), también permiten adelantar el seguimiento de las intervenciones adelantadas sobre la malla vial de la ciudad a través la incorporación de registros de ejecución reportados al Sistema de Información Geográfica del IDU de manera permanente por: las áreas técnicas del IDU, los diferentes Fondos de Desarrollo Local, La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV, La Secretaría Distrital de Hábitat-SDHT, La Caja de la Vivienda Popular-CVPy en general las entidades que adelantan obras de infraestructura sobre la malla vial y el espacio público de la ciudad. Esta información puede ser consultada en la página WEB del Instituto, en el enlace:

<http://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6950db8fa2d440ffbb3946c468eaae4a>

Una vez efectuadas las aclaraciones pertinentes en cuanto al SIG IDU y validados todos los antecedentes consultados dentro del sistema Orfeo con números de radicado: 20224250139863, 20224250175663, 20223860170963, 20214250240303, 20213560248783,

20184250202133, 20183560209213, se informa que no se encontró una descripción exacta que permita identificar los elementos de malla vial que correspondan a la solicitud del juzgado 34, ya que no fue posible la ubicación de la nomenclatura suministrada por el demandante.

No obstante, de acuerdo con la descripción suministrada a su dependencia por la Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial –STCSV, mediante radicado STCV-20223860170963(Av. Boyacá frente al Portal el Tunal), se adelantó la consulta dentro del Sistema de Información Geográfica del IDU y se encontraron registros anteriores a la fecha solicitada en este sector y que están asociados a la ejecución de los contratos IDU-72-2008 e IDU-1804-2013.

Para finalizar, es importante que se establezca la nomenclatura exacta, para poder brindar información precisa sobre la solicitud de la referencia.

- ✓ El 27 de mayo de 2022 mediante oficio 202231100123183 la secretaria de movilidad contesto:

Con el fin de dar respuesta a su requerimiento, una vez realizada la visita técnica de inspección el 20 de mayo de 2022, la evaluación de las condiciones de señalización vial y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, se comunica que no es posible brindar la información para la avenida Boyacá entre Calle 54A sur y Calle 63ASur, teniendo en cuenta lo siguiente:

▣ La Avenida Boyacá al Sur en el sector comprendido entre la Diagonal 51 Sur y la Calle 58ASur, se ubica en la Localidad de Tunjuelito, dicho tramo presenta una longitud de aproximadamente 2.75 km.

▣ Adicionalmente la Avenida Boyacá en el tramo mencionado presenta una configuración de nomenclatura pasando de calles a diagonales posteriormente a carreras terminando en calles, de manera que en el sector se tienen las siguientes intersecciones (dirigiéndose hacia el sur): Diagonal 51ASur; Diagonal 51B sur; Diagonal 52B sur; Transversal 44; Carrera 36A; Carrera 33 Bis; Carrera 31; Carrera 28; Carrera 25; Carrera 24. Estas intersecciones en la Avenida Boyacá entre Diagonal 51A sur y Calle 58Asur, se pueden evidenciar en los siguientes esquemas.

Teniendo en cuenta la extensión del tramo de la Avenida Boyacá y la configuración de nomenclatura en el sector de la Localidad de Tunjuelito se solicita amablemente precisar la dirección de la solicitud, anexar además información (incluyendo croquis o esquema), que permita dar atención integral a al requerimiento. No obstante, con base en el radicado DRJ 202251000104653 en el cual se comunica: "...el Juzgado ordena, que independientemente de que no haya sido posible determinar el punto exacto del hecho, para el Despacho es importante determinar las circunstancias de modo, tiempo y lugar, por lo que requiere una manifestación frente a la señalización existente en la Avenida Boyacá entre la calle 54ª hasta la calle 63ª por dar un ejemplo, con el fin de graficar a la Juez que por la vía Avenida Boyacá dentro de un tramo prudencial, se cuenta con la debida señalización..." se revisó el tramo de la Avenida Boyacá entre Calle 54A y Calle 63A en la Localidad de Engativá, del cual se informa lo siguiente:

1. Ubicación del sitio de requerimiento El esquema No.8, muestra la localización general de la Avenida Boyacá entre Calle 54A y Calle 63A
2. Descripción general La Avenida Boyacá, a la altura de la Calle 54 A y la Calle 63A, corresponde a una vía de la malla vial arterial de la ciudad (corredor de movilidad con presencia de rutas de transporte masivo SITP) con sentido de circulación Norte–Sur y viceversa, conformada por cuatro calzadas con separador entre ellas, cada calzada cuenta con dos carriles. Paralela a la Avenida Boyacá, por el costado occidental existe una ciclorruta en anden de calzada

permite la circulación en sentido oriente-occidente y viceversa.

5. Modificaciones de requerimientos / Planes de Manejo de Tránsito (PMT) Para dar atención a el requerimiento, se solicitó a la subdirección de Planes de Manejo de Tránsito información al respecto, indicando lo siguiente: “Una vez revisadas las bases de datos con que cuenta la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito -SPMT, se informa que: para la fecha 24 de noviembre de 2017, en la Avenida Boyacá entre Calle 54A y Calle 63A, NO se encontraron intervenciones o modificaciones que afectaran la vía o el espacio público”.

6. Velocidad permitida La velocidad en este sector está regulada por la señalización SR-30 (Velocidad máxima permitida), relacionada en el esquema N°9 y cuadro N°1, y por lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) en sus artículos 74 y 106 (modificado por la Ley 1239 de 2008 en su artículo 1), (...) Aunado a lo anterior, es importante indicar que desde el 16 de noviembre de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad redujo el límite de velocidad de circulación a 50Km/h en cinco corredores de la ciudad, para este caso la reducción de velocidad también aplica en la Avenida Boyacá

7. Normatividad 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.

Registro Fotográfico A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica de inspección realizada el día 20 de mayo de 2022: Registro fotográfico: Avenida Boyacá entre Calle 54A y Calle 63A.



Fuente: Elaboración propia.

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

2.3.2. Entremos ahora a resolver el interrogante planteado:

¿Debe responder el Distrito Capital de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), administrativamente por los daños y perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del presunto accidente de tránsito ocurrido el 24 de noviembre de 2017, al parecer a la altura de la Avenida Boyacá con calle 57Sur, por gravilla esparcida sobre la vía?

La respuesta es negativa por las razones que se exponen a continuación.

Si bien, como lo señala el actor, la ausencia del informe de accidente tránsito, no constituye un impedimento material o procesal para emitir pronunciamiento de fondo dentro de la presente demanda, ya que al existir otros medios de convicción estos podrían traer luz al expediente, y construir de esta forma la verdad procesal, es importante recordar, que esos medios de prueba, sucedáneos a la prueba que por antonomasia acredita las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia de un accidente de tránsito, como lo es el informe de accidente, deben prestar la misma idoneidad desde el punto de vista probatorio para acreditar los hechos que se alegan como causa del daño.

En el caso que nos ocupa, los medios de prueba allegados al expediente no son suficientes para tener por acreditadas las condiciones de ocurrencia del accidente que obra como hecho dañoso, ya que el exiguo material fílmico recopilado no permite siquiera plantear una hipótesis firme sobre la causa del siniestro. El corto video deja ver, es cierto, la presencia de gravilla en la calzada, pero en ninguna medida permite inferir las demás condiciones de ocurrencia del siniestro: señalización de la vía, respeto de los límites de velocidad, acatamiento de las señales de tránsito, intervención de otros actores viales, estado del conductor, etc.

Los hechos narrados en la demanda tampoco son consistentes con lo observado en las pruebas, pues se señala que como consecuencia de la gravilla se produjo el volcamiento del vehículo; sin embargo, el video y las fotos no permiten apreciar tal circunstancia.

Para el despacho, dadas las particularidades del accidente, en el que incluso habría habido afectación a la salud del conductor, no resulta razonable que este último, aquí demandante, haya actuado con tal apresuramiento que en la práctica impidió la realización del informe de accidente, pues contrario a lo que se indica en la demanda y en los alegatos, no se demostró que efectivamente se hubiese solicitado el apoyo de la Policía. De hecho, en el video aportado al expediente se puede escuchar cómo, quien al parecer es el conductor señala, en momentos posteriores al accidente: *“voy a quitar el carro”*, sin que hasta ese momento se tenga ninguna certeza sobre el llamado a las autoridades de tránsito, demostrando que fue el propio accionante quien decidió abandonar la escena del accidente sin el agotamiento del que en sana lógica es el protocolo para este tipo de eventos; situación que, sin lugar a dudas, debe ser tenida en cuenta como un indicio en contra del actor.

Es preciso recordar, a este respecto, que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, define el accidente de tránsito como un *“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”*.³

Así entonces, comoquiera que se había presentado una afectación a un bien como lo es el vehículo de placas RAX 601, era deber del conductor esperar por el tiempo que fuera necesario, la presencia de la autoridad de tránsito para surtir el procedimiento de rutina y no alterar, como al parecer lo hizo, según lo narrado en el video, la escena del accidente mediante la remoción del vehículo afectado.

³ Artículo 2 ley 769 de 2002

La narración de la demanda, por otra parte, no fue clara en determinar el lugar exacto de ocurrencia de los hechos, lo que ciertamente impidió determinar con seguridad, si en el mismo se encontraba debidamente señalizada la anomalía que presentaba la vía, o si el límite de velocidad en ese preciso lugar era de 30 o 50 km/h. Por el contrario, las accionadas en el curso de la etapa probatoria demostraron que en el segmento vial en el habrían ocurrido los hechos si existía señalización tanto de límite de velocidad como del estado rizado de la vía. La respuesta de las entidades, de igual forma, permite señalar que la vía en la que ocurrieron los hechos y que se encuentra a cargo del IDU, por tratarse de una vía arterial, no era objeto de una intervención que explicara consistentemente la presencia de la grava.

La presencia de dicho material no puede ser endilgada de plano entonces a la actuación u omisión de las entidades accionadas, pues bien pudo haber ocurrido que el mismo se desprendiera recientemente de un vehículo de carga de los que transita habitualmente esta vía. Así las cosas, la tesis esbozada por el accionante, no tiene eco en los medios de prueba allegados.

Estas falencias bien pudieron haber sido evitadas si el actuar del conductor del vehículo hoy accionante hubiese sido más coherente con la necesidad de capturar en un documento público todas las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del siniestro, pero, como quedó expuesto, la conducta del conductor fue precipitada e impidió materialmente que se conociera la verdad sobre el accidente.

Así entonces, sea del caso señalar que no se trata de un tema relativo a la existencia de una tarifa probatoria, que como es sabido no es propio del régimen probatorio colombiano. Lo que impide tener por probada la ocurrencia de los hechos conforme los narra el accionante, es la falencia de los medios probatorios allegados y lo dudosa que resulta, desde el punto de vista de la sana crítica, la postura del conductor del vehículo con posterioridad a un accidente de tales características.

En efecto, sea del caso decir que el informe técnico firmado por el ingeniero David Eduardo Díaz Villalobos, allegado por el accionante es un documento que adolece de múltiples defectos, entre los que resalta el que solo estuvo basado en el video de dos minutos y seis segundos que aportó la parte actora, lo que desde el punto de vista de la sana crítica conlleva a la necesidad de descartar de plano la posibilidad de darle valor probatorio a dicho informe, basado en un conocimiento parcial e indirecto de los hechos, lo cual se habría podido evitar si al menos hubiese visitado el lugar de los hechos para ilustrar al despacho sobre el estado de la vía para ese entonces.

Otro ejemplo de esta deficiencia probatoria lo encontramos en el tema relativo al daño, y es que la parte actora, señala que el accidente que da origen a las presentes diligencias, trajo como consecuencia la pérdida total del vehículo, afirmación que no encuentra respaldo en los medios de convicción allegados en los que únicamente se resalta la existencia de un contrato de compraventa por valor de \$12.000.000, en el que se encuentra anotado que el vehículo se encuentra estrellado. Es del caso señalar que la calificación de un siniestro como pérdida total es un asunto que está determinado por la existencia de un costo de reparación superior al 75% del valor comercial del vehículo, situación frente a la cual no fue allegado ningún medio probatorio para demostrar su ocurrencia.

La pérdida patrimonial sufrida así planteada carece de certeza y el carácter antijurídico que es requisito esencial para la declaratoria de responsabilidad no está

en ninguna medida demostrado pues al no estar acreditadas las condiciones de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente, no es posible afirmar desde ninguna óptica que los afectados no estuvieran en deber de soportar la pérdida.

En conclusión, el Despacho observa, que no se demostró ninguno de los elementos que configuran la responsabilidad del Estado, pues la ausencia de demostración de las circunstancias de ocurrencia del accidente impide afirmar que el mismo fue consecuencia de las acciones u omisiones de las entidades demandadas y aunado a ello, el daño alegado carece de certeza, por lo que se impone la necesidad de negar la totalidad de las pretensiones.

2.4. CONDENA EN COSTAS

La condena en costas la adopta el juez teniendo en cuenta la conducta de la parte vencida en el proceso, pues no es una regla de aplicación forzosa y general.

El artículo 188 del CPACA no obliga al juzgador a condenar en costas indefectiblemente sin que medie una valoración de la conducta de la parte vencida en el proceso, dicha norma señala que se debe disponer sobre dicha condena solo en la sentencia que decida el mérito del asunto sometido a debate en el proceso.

Analizado dicho aspecto, este despacho estima que en esta oportunidad **no hay lugar a imponer condena en costas**, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por las partes. Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual “*Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación*”, situación que no se ha presentado en el caso estudiado.

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

FALLA:

PRIMERO: Negar las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: Sin condena en costas.

TERCERO: Notificar 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

JCBA

Firmado Por:
Olga Cecilia Henao Marin

Juez
Juzgado Administrativo
034
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **a1b026413fdc64dfb1d26826338eb6d0fc515f7b0100591e545e195e25eb2c64**

Documento generado en 16/09/2022 06:40:19 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>