



Bogotá D.C., veintiuno (21) de junio de dos mil veintiuno (2021)

| | |
|----------------|---|
| Asunto | Proceso ordinario de reparación directa |
| Radicación No. | 11001-33-43-060-2016-00193-00 |
| Accionantes | Leidy Geraldine Marín Triana |
| Accionado | Instituto de Desarrollo Urbano |
| Sentencia No. | 2021-0097RD |
| Tema | Accidente de tránsito |
| Sistema | Oral |

| | |
|--|----|
| Contenido | |
| 1. ANTECEDENTES | 3 |
| 2. PARTES | 3 |
| 3. LA DEMANDA | 3 |
| 3.1 HECHOS RELEVANTES | 3 |
| 3.1.1. ACERCA DEL HECHO DAÑOSO | 3 |
| 3.1.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO | 5 |
| 3.1.3 ACERCA DEL DAÑO | 13 |
| 3.2 PRETENSIONES..... | 16 |
| 4. LA DEFENSA | 18 |
| 4.1 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD | 18 |
| 4.1.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES..... | 18 |
| 4.1.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES | 18 |
| 4.1.3 EXCEPCIONES..... | 18 |
| A. DE LA FALTA DE LEGITIMIDAD EN LA CAUSA | 18 |
| B. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA..... | 20 |
| 4.2 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU..... | 21 |
| 4.2.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES..... | 22 |
| 4.2.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES | 22 |
| 4.2.3 EXCEPCIONES..... | 22 |
| A. AUSENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO CAUSADO Y LA RESPONSABILIDAD ENDILGADA A ESTE INSTITUTO | 22 |
| B. HECHO DE UN TERCERO | 23 |
| C. EXCEPCIÓN GENÉRICA..... | 24 |
| 4.3 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL | 24 |
| 4.3.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES..... | 24 |
| 4.3.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES | 25 |
| 4.3.3 EXCEPCIONES..... | 25 |
| A. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA | 25 |
| B. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN | 25 |
| C. CULPA DE UN TERCERO | 25 |



| | |
|--|----|
| 4.3.4 RAZONES DE LA DEFENSA | 26 |
| 4.4 SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO | 28 |
| 4.4.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES..... | 28 |
| 4.4.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES | 29 |
| 4.4.3 EXCEPCIONES..... | 29 |
| A. FALTA DE LEGITIMACIÓN POR PASIVA..... | 29 |
| B. AUSENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD QUE HAGA VIABLE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO | 29 |
| C. HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA | 30 |
| D. DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE - INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO O FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A. | 30 |
| E. LA GENÉRICA | 31 |
| 4.4.4 RAZONES DE LA DEFENSA | 31 |
| A. TRANSMILENIO S.A. NO TIENE POR FUNCIÓN EL MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL..... | 31 |
| B. DE LA AUSENCIA DE LOS REQUISITOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO DENTRO DEL PRESENTE ASUNTO | 33 |
| 5. TRÁMITE | 33 |
| 6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN | 34 |
| 6.1 PARTE DEMANDANTE | 34 |
| 6.2 PARTE DEMANDADA..... | 38 |
| 6.2.1 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DE MOVILIDAD..... | 38 |
| 6.2.2 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO | 38 |
| 6.2.3 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL..... | 43 |
| 6.2.4 SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO | 43 |
| A. EL PROBLEMA JURÍDICO A DILUCIDAD – LA FIJACIÓN DEL LITIGIO | 43 |
| B. IMPOSIBILIDAD DE PROFERIR SENTENCIA CONDENATORIA..... | 44 |
| C. ELEMENTOS DEMOSTRADOS | 44 |
| D. ELEMENTOS NO DEMOSTRADOS..... | 44 |
| E. ELEMENTOS DEMOSTRADOS DENTRO DE LA ACTUACIÓN | 44 |
| 7. CONCEPTO DE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO | 48 |
| 8. CONSIDERACIONES | 48 |
| 8.1 TESIS DE LAS PARTES..... | 48 |
| 8.2 PROBLEMA JURÍDICO..... | 49 |
| 8.3 LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO | 49 |
| 8.3.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO | 50 |
| 8.3.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO | 50 |
| 8.4 CASO CONCRETO..... | 52 |



| | |
|----------------------------|----|
| 8.5 CONDENA EN COSTAS..... | 52 |
| 8.6 COPIAS Y ARCHIVO..... | 53 |
| 9. DECISIÓN..... | 53 |

1. ANTECEDENTES

Agotadas las etapas del proceso declarativo ordinario pasa a proferirse sentencia dentro del presente proceso.

2. PARTES

Son partes del proceso las siguientes:

| A. | Demandante | Identificación |
|----|---|--------------------|
| 1 | Leidy Geraldín Marín Triana | C.C. 1.022.961.391 |
| 2 | Edgar de Jesús García Manosalva | C.C. 1.022.930.180 |
| 3 | Jesús Adrián García Marín | Menor |
| 4 | Raúl Marín Silva | C.C. 80.367.181 |
| 5 | Luz Marina Triana | C.C. 52.052.230 |
| 6 | Raúl Alejandro Marín Triana | C.C. 1.022.939.225 |
| 7 | Angie Zelleny Marín Triana | C.C. 1.023.000.406 |
| 8 | Zully Jurany Marín Triana | C.C. 1.023.018.501 |
| 9 | Presentación Triana Amado | C.C. 28.365.921 |
| B. | Demandada | Identificación |
| 1 | Bogotá D.C. | |
| 2 | Instituto de Desarrollo Urbano | |
| 3 | Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial | |
| 4 | Sociedad Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio | |
| C. | Ministerio Público | |
| 1 | Procuraduría 79 Judicial I para Asuntos Administrativos de Bogotá | |

3. LA DEMANDA

Los elementos esenciales de la demanda se resumen a continuación

3.1 HECHOS RELEVANTES

Los hechos se resumen conforme los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado.

3.1.1. ACERCA DEL HECHO DAÑOSO

Se relata en la demanda que el día 21 de enero de 2014 hacia las 2:30 p.m., a la altura de la Avenida Caracas a 100 metros al sur de la Calle 55 Sur sentido norte-sur, se presentaba un desnivel y quebrantamiento de las losas de concreto, lo que resultó en la pérdida de control de la motocicleta de placas EPG28D que conducía JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS, ocasionando su caída y muerte instantánea, así como la caída de la ciudadana LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, quien resultara gravemente herida.



En el Informe Ejecutivo 10016000028201400229 del 21 de enero de 2014, se identifica a la demandante LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA como víctima 1, lesionada.

El coordinador del grupo de Policía Judicial de la Policía Nacional con el código omega 3-1 subintendente HILARIÓN RUIZ JUAN ALEJANDRO, presenta informe Ejecutivo del caso 110016000028201400229, narrando lo observado en el lugar de los hechos, mediante el método de búsqueda a punto hallaron evidencias físicas, resaltando la evidencia número 6 consistente en las fracturas y hundimiento de las losas de concreto de la vida sobre el carril izquierdo de la calzada occidental de la avenida Caracas de sentido norte a sur con una longitud de 20 puntos 10 metros.

La hipótesis de los hechos presentada por los expertos de Policía Judicial de la Policía Nacional en accidentes de tránsito indican que el conductor de la motocicleta transitaba por la avenida Caracas con sentido norte sur a aproximadamente a 100 metros al norte de la calle 55 sur, perdiendo el control del vehículo proyectándose en dirección de hacia el costado occidental de la vía, impactando inicialmente el vehículo contra el sardinel de la acera occidental, cayendo en volcamiento lateral derecho sobre la acera y sufriendo arrastre hasta la posición final a una distancia de 15 metros. El conductor y la pasajera luego del impacto contra el sardinel salen proyectados contra el muro en ladrillo y rejilla metálica del predio del Batallón de Artillería, falleciendo el conductor en plena vía pública diciendo remitir a la pasajera al hospital San Rafael.

En la Inspección Técnica a Cadáver se registra que el lugar correspondía a la Avenida Caracas, vía pública, área urbana, diseño tramo de vía, tiempo normal, siendo una recta con aceras, de doble sentido, dos calzadas, 4 carriles, en material concreto, estado con hundimientos, condiciones secas, iluminación buena, día, demarcación línea de borde.

Los daños en la vía aparecen registrados en las imágenes 19 a 24 incorporadas en el informe de investigador de campo antes mencionado.

En el informe policial para accidentes de tránsito A 1427622, se registra como fecha de elaboración el 21 de enero de 2014, hora de ocurrencia 14:05, hora de levantamiento 15:00, clase de accidente choque, en las coordenadas N4'32'41,63 W741'16'04, avenida Caracas a 100 metros del sur de la calle 55 sur, sentido norte sur. características de la vía: recta, plano, con aceras, con utilización de doble sentido, dos calzadas, dos carriles, hecha con material de concreto, estado con hundimientos, buena iluminación de día, sin controles.

Se señala como código de hipótesis 157 "otra pérdida de control del vehículo por mal estado de la vía", 308 "otra hundimiento en las losas de concreto" y 116 "exceso de velocidad".

Salta a la vista que la primera hipótesis del informe policial está probado de acuerdo a la descripción del lugar de los hechos que realiza la misma policía en la diligencia de levantamiento de cadáver y demás documentos que se adjuntan con la demanda.

Se realizó la diligencia de levantamiento a cadáver con el número único de noticia criminal 110016000028201400229 el 21 de enero de 2014 en el lugar de los hechos por el laboratorio Omega 3-1, radicando inicialmente las diligencias en el centro de servicios judiciales de tu Tunjuelito al Fiscal 300 Seccional.

El Instituto nacional de Medicina legal y Ciencias forenses expidió el Certificado de Defunción 81418818-9 del 22 de enero de 2014 correspondiente a JUAN CHÉSTER CARRILLO CAMPOS, cuya defunción ocurrió el 21 de enero de 2014, de forma probablemente violenta.

En el Informe Pericial de Necropsia 2014010111001000262 correspondiente a CHESTER CARRILLO CAMPOS, se concluye de acuerdo con la información contenida en el acta de



inspección a cadáver y los hallazgos para macroscópicos, un síndrome de hipertensión endocraneana debido a trauma craneoencefálico contundente secundario a evento de tránsito como conductor de motocicleta.

De acuerdo con el informe pericial número DRB-LTOF-0020181-2014, el análisis de la muestra biológica sangre líquida tomada al momento de la necropsia no evidenció rastros de alcohol, cocaína, cannabinoides ni de benzodicepinas.

3.1.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO

Mediante Oficio 20143660287841 del 8 de abril de 2014 del IDU, en respuesta a la petición del radicado IDU 20145260476232 NUC110016000028201400229 radicado SDM-DCV-38687-14, tendiente a obtener información de señalización y otras características de la Avenida Caracas a 100 metros al sur de la Calle 55 Sur, indicando lo siguiente:

"consecuente con lo anterior, le informo en relación a la comunicación a través de la cual solicita información del sector de la avenida Caracas a 100 metros al sur de la calle 55 sur.

- 1. La información relacionada con el estado y condición de la avenida caracas a 100 metros al sur de la calle 55 sur, corresponde a lo evidenciado en visita técnica el día 08 de abril de 2014.*
- 2. Estado y condiciones de la vía; La vía pertenece a la malla vial arterial principal conformada por dos calzadas de circulación de tráfico mixto. Cada calzada de tráfico mixto está compuesta por dos carriles de circulación sentido sur-norte y norte-sur, construidos en pavimento rígido, cuya condición superficial a la fecha no presenta fallas que generen riesgo alguno en la seguridad vial".*

Mediante oficio SDM-DCV-38687-14 del 3 de abril de 2014, el Director de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, da respuesta a la solicitud del patrullero JOSÉ LANCHEROS SANTANA, investigador judicial de la Policía Nacional, respecto a 110016000028201400229 – Fiscalía 11, solicitud de información de señalización y otras características de la Avenida Caracas a 100 al sur de la Calle 55 Sur para el 21 de enero de 2014. Del contenido de la respuesta no se evidencia que se hayan instalado señales preventivas o informativas sobre los daños que presenta el lugar de los hechos, e inclusive cuando realizan visita técnica por parte de esa entidad el 26 de marzo de 2014, dos meses después de la ocurrencia del accidente.

La Fiscalía 72 Seccional de la Unidad de Vida Delegada ante los Jueces Penales del Circuito de Bogotá ordenó el archivo de la indagación del caso 1100160000028201400299 indicando que *"la causa del accidente obedeció al mal estado de la vía, que ante el intento por parte de la víctima de esquivar los huecos presentes pierde el control y sale impactado contra el andén y posteriormente contra el muro, produciéndose así su deceso en el lugar de los hechos a causa de "síndrome de hipertensión endocraneana debido a trauma craneoencefálico contundente secundario a evento de tránsito."*

Las autoridades accionadas tienen las siguientes competencias:

Al Instituto de Desarrollo Urbano le corresponde la ejecución de obras de renovación urbana, conservación, rehabilitación, remodelación y colaboración con la Secretaría de Obras Públicas en el mantenimiento de las vías, de conformidad con lo previsto en el Acuerdo 19 de 1972.

A la Secretaría de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá de conformidad con lo previsto en el Decreto 567 de 2006 le corresponden las siguientes funciones básicas:



- Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- Fungir como autoridad de tránsito y transporte.
- Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.
- Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.
- Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
- Administrar los Sistemas de información del sector.

La Secretaría de Movilidad es la cabeza del sector movilidad del Distrito Capital, teniendo como entidades adscritas la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, el Instituto de Desarrollo Urbano y el Fondo de Educación y Seguridad Vial en Liquidación y como entidades vinculadas la sociedad Empresa de Transporte del Tercer Milenio y la sociedad Terminal de Transporte S.A.

De conformidad con el Artículo 105 del Acuerdo Distrital 257 de 2007, se anota como misión del sector movilidad "la de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte".

El Artículo 108 fija como objeto de la Secretaría de Movilidad el orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Se destaca la función básica de liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

El Artículo 2 del Decreto 567 de 2006 establece las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre las que se destacan las siguientes: "*formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la Intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*" y "*liderar y orientar las políticas para la formulación de*



los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la Infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital".

El Decreto 567 de 2009 en su Artículo 9 establece las funciones de la Subsecretaría de Política Sectorial, de la cuales se destacan:

- a. *"Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte".*
- b. *"Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital".*

El mismo Decreto establece las funciones de la Dirección de Transporte e Infraestructura, de las que se destacan:

- q. *"Elaborar conjuntamente con los organismos y entidades pertinentes, los estudios técnicos necesarios para la construcción y mantenimiento de la infraestructura".*

El Artículo 12 señala las funciones de la Dirección de Seguridad Vial y comportamiento del Tránsito, enfatizando lo siguiente:

- a. *"Elaborar los estudios y las recomendaciones para fijar las políticas en materia de ordenamiento del tránsito y seguridad vial".*
- d. *"Elaborar los estudios técnicos necesarios para garantizar la seguridad vial en la Capital".*
- e. *"Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito".*
- l. *"Adelantar los análisis estadísticos de las cifras de accidentalidad en la ciudad y proponer alternativas para su reducción".*
- m. *"Con base en los análisis técnicos en materia de accidentalidad, proponer a las dependencias competentes de la Secretaría acciones que permitan reducir la accidentalidad en Bogotá".*
- n. *"Efectuar el manejo adecuado, confiable y oportuno de la Información relevante para soportar los procesos de prevención e intervención en seguridad vial".*

El Artículo 13 del mencionado decreto define las funciones de la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, de las cuales se resaltan:

- j. *"Informar a las entidades y dependencias competentes en caso de posibles falencias en los servicios de su responsabilidad".*

A la Dirección de Control y Vigilancia le corresponde en los términos del Artículo 15:

- g. *"Ejecutar las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, previniendo la accidentalidad y evitando la contaminación del medio ambiente por fuentes móviles".*

A la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento vial le corresponde en los términos del Acuerdo Distrital 257 de 2006 el programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.



Además, tiene las siguientes funciones básicas:

"a) Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

b) Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.

c) Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.

d) Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades como la Secretaría de Ambiente y el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias - FOPAE o quienes hagan sus veces.

Parágrafo. Respecto de vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo y el resto de la malla vial se aplicará el literal c)."

En cuanto a la sociedad Transmilenio S.A., en la página web <http://ww.transmilenio.aov.co/es/articulos/objeto-y-funciones#sthash.hG45pzXM.dPuf>, se indica que tiene como objeto la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos. Se resalta que una de las funciones y deberes descritos figura el en numeral 8 y que reza: *"Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte (ahora Secretaría de Movilidad) y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio."*

El Numeral 7 del Artículo Tercero del Acuerdo 04 de 1999 describe este mismo texto.

En cuanto al Instituto de Desarrollo Urbano, mediante Oficio 20153661343411 del 13 de agosto de 2015, suscrito por el Director de Mantenimiento en respuesta a la petición elevada por la señora Teresa Campos Losada sobre la intervención realizada al tramo vial de la Calle 51 sur, aproximadamente a 100 metros delante de la entrada principal de la Escuela de Artillería del Ejército Nacional, se indica que el IDU suscribió contrato para la atención de estos corredores, denominado Contrato IDU-1699 de 2014.

En la página 2 se aclara que durante la etapa de consultoría se realizó un inventario de daños que afectan la movilidad en la malla arterial troncal, mediante diagnóstico visual, lo anterior en conjunto con Transmilenio. Informa que en el sector mencionado (lugar de ocurrencia de los hechos que produjeron la muerte de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS) el 21 de enero de 2014 y las lesiones a LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, identificaron un escalonamiento de las losas, en el cual realizan intervención de emergencia el 20 de abril de 2015, consistente en la nivelación de las losas con mezcla asfáltica a fin de dar movilidad al tramo vial.

Se agrega en la comunicación que el procedimiento constructivo que se lleva a cabo consistente en la demolición y reposición de losas que está afectando la movilidad del sistema de transporte público.



El Jefe de la Oficina de Información Sectorial de la Secretaría de Movilidad mediante oficio SDM-OIS-108818-2015 fechado el 20 de agosto de 2015, responde la petición de información elevada por TERESA CAMPOS LOSADA, registrando en una tabla de accidentalidad el tramo de la Calle 51 Sur desde 2011 al 19 de agosto de 2015, cuya fuente es el SIGAT de la Policía de Tránsito, discriminando 16 casos en 2012, 7 en 2013 y 8 en 2014. No se registran casos en 2015.

El periódico Q'Hubo del 23 de enero de 2014 en su página 6 describe en toda página y titula "La Quebrada Vía Usme le Arranca la Vida" refiriéndose al accidente de Juan Carrillo, quien perdió el control de la motocicleta al intentar esquivar las losas quebradas de la vía, de acuerdo a comentarios la causa del accidente habría sido el mal estado de la vía, al parecer por el paso de los articulados de Transmilenio, pues el peso de los buses mantiene la calle quebrada. La acompañante milagrosamente se salvó, recobrando el conocimiento tras el impacto, encontrándose muy delicada en la Clínica San Rafael.

La mencionada publicación en edición del 13 de febrero de 2014 informa acerca de otro accidente fatal titulado "La Trampa Mortal de la Vía Usme", relatando que el JOHN FREDY CAÑO, de 23 años de edad y quien se desplazaba en su motocicleta, perdió la vida tras pasar por un hueco que le hizo perder el equilibrio y en la maniobra por no caerse, se cambió de carril justo cuando venía un bus del SITP que terminó por sellar su destino de muerte. Señala en negrilla *"con esta muerte ya tres las que se registran este año a esta altura de la vía a Usme. El mal estado de las losas de TransMilenio son una verdadera trampa para los motociclistas que pasan por allí"* en la misma hoja muestra una foto de la página 6 de su edición del 23 de enero de 2014, donde se registra la muerte de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS.

La Secretaría Distrital de Movilidad incurrió en una falla del servicio por omisión en el mantenimiento de las vías y falta de señalización, incumplimiento de los deberes de velar por la seguridad de la vía pública y como autoridad de la República, cuyo fin esencial es el de proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado. No cumplió con las funciones señaladas por el Concejo de Bogotá. No efectuó medidas preventivas de mantenimiento y señalización de la trampa mortal en que se convirtió la Avenida Caracas a 100 metros hacia el norte de la Calle 55 sur la cual se deterioró por el uso de la vía, por parte de los buses articulados de Transmilenio, que fracturó las losas de concreto y creó un desnivel en las mismas, causante del accidente.

La Troncal de la Avenida Caracas a partir de la Estación Molinos se reduce de 4 calzadas a 2 hasta el Portal de Usme, convirtiéndola en una vía de uso mixto, donde se pierden los carriles exclusivos de Transmilenio. Por este corredor transitan los buses articulados de TransMilenio, vehículos de carga de alto tonelaje, vehículos de servicio particular y de servicio público. Desde la estación Molinos la Avenida Caracas se convierte en una recta de dos kilómetros aproximadamente, que, por lo reducida, la cantidad de vehículos y su tamaño que transitan sobre esta, hacen difícil observar los daños y anomalías que presenta, solo al llegar a la falla es que se hacen visibles.

El accidente se produjo en un punto ubicado aproximadamente en la mitad de recta de uso mixto, elaborada en concreto que estaba fracturado y hundido en partes, en especial la señalada como evidencia número 6 al momento de la diligencia de levantamiento del cuerpo de Juan Chester Carrillo Campos, con un desnivel de 15 centímetros entre losa y losa de dos metros de longitud aproximadamente, de forma paralela a la vía. Para una motocicleta es un gran abismo por lo delgado de las llantas, al momento de llegar a la deformidad del concreto, la desestabiliza y la profundidad y longitud no permiten retomar el control del automotor, cuyo resultado funesto ya se conoce.



En desarrollo de la investigación 11001-60-00-028-2014-00229 adelantada por la Fiscalía 11, el Investigador Judicial de la Policía Nacional JOSÉ LANCHEROS SANTANA, solicita información acerca de la señalización y otras características del tramo de vía en que se produjo el accidente, a lo cual se pronuncia el Director de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad mediante comunicación del 3 de abril de 2014, pronunciamiento del cual no se evidencia que se hayan instalado señales preventivas o informativas sobre los daños que presentaba la Avenida Caracas en ese sector, incluso luego de que habían transcurrido desde la ocurrencia del accidente que motiva este proceso.

Ello evidencia una clara omisión de las funciones señaladas por el literal g del Artículo 14 del Decreto 567 de 2006, correspondientes al deber de *"Ejecutar las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, previniendo la accidentalidad y evitando la contaminación del medio ambiente por fuentes móviles"* y el literal h *"Coordinar y ejercer el control del tráfico y del tránsito de peatones, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y vehículos en la ciudad de Bogotá"*.

A solicitud de la señora TERESA CAMPOS LOSADA, el Jefe de la Oficina de Información Sectorial de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante oficio SDM-OIS-108818-2015 de 20 de agosto de 2015, da a conocer la tabla de accidentalidad del tramo Calle 51 Sur entre 2011 y el 19 de agosto de 2015 según el SIGAT de la Policía de Tránsito y que corresponde a lo siguiente:

| Año | Casos |
|------|-------------|
| 2012 | 16 |
| 2013 | 7 |
| 2014 | 8 |
| 2015 | No registra |

La Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá es la cabeza del sector movilidad, siendo evidente su falla del servicio por la omisión en cumplir con sus deberes al no tomar medidas preventivas y correctivas en la recta de dos kilómetros de longitud aproximadamente de la Avenida Caracas con Calle 55 sur.

Está plenamente demostrado el alto grado de accidentalidad por parte de la misma Secretaría Distrital de Movilidad en este tramo de la Avenida Caracas.

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito destinada a:

- Elaborar los estudios y las recomendaciones para fijar las políticas en materia de ordenamiento del tránsito y seguridad vial.
- Elaborar los estudios técnicos necesarios para garantizar la seguridad vial en la Capital.
- Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito.
- Adelantar los análisis estadísticos de las cifras de accidentalidad en la ciudad y proponer alternativas para su reducción.
- Con base en los análisis técnicos en materia de accidentalidad, proponer a las dependencias competentes de la Secretaría acciones que permitan reducir la accidentalidad en Bogotá.
- Efectuar el manejo adecuado, confiable y oportuno de la información relevante para soportar los procesos de prevención e intervención en seguridad vial.

Si se hubiesen cumplido las funciones como la de analizar la información y las estadísticas de accidentalidad de forma confiable y oportuna, con la que contaba la entidad para en su



momento adoptar medidas como se demuestra (el reporte de accidentalidad de enero a julio de 2014¹, donde hacen la comparación de cifras e indicadores de accidentalidad en Bogotá 2013 y 2014).

Demostrado el alto índice de accidentes de tránsito en un tramo tan corto de la Avenida Caracas, no se presenta evidencia de procesos de prevención e intervención tendientes a lograr la seguridad vial, razón de ser de esta demandada en aras de cumplir los fines del Estado.

Complemento de lo anterior es lo previsto en el Artículo 119 de la ley 769 de 2002 que dispone:

"JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. PARÁGRAFO lo. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

PARÁGRAFO 2º. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta."

El Instituto de Desarrollo Urbano hace parte del sector movilidad de conformidad con lo ordenado por el Acuerdo 257 de 2006, sector al que corresponde garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte. Dicho sector está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector y entidades como el IDU, el Fondo de Educación y Seguridad Vial en Liquidación y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Como entidades vinculadas tiene a las sociedades TransMilenio S.A. y Terminal de Transporte S.A.

El Subdirector General Jurídico del IDU mediante oficio 20143660287841 del 8 de abril de 2014 da respuesta a la solicitud del investigador judicial dentro del proceso penal antes mencionado, tendiente a obtener información sobre señalización y otras características del tramo en que se produjo el accidente. En la mencionada comunicación se dijo que mediante visita técnica del 8 de abril de 2018 al sector se registró lo siguiente: *"La vía pertenece a la malla vial arterial principal conformada por dos calzadas de circulación de tráfico mixto. Cada calzada de tráfico mixto está compuesta por dos carriles de circulación sentido sur-norte y norte-sur, contruidos en pavimento rígido, cuya condición superficial a la fecha no presenta fallas que generen riesgo alguno en la seguridad vial".*

Dicha respuesta se sale de todo contexto y realidad pues esta plenamente demostrada la responsabilidad de la entidad con los accidentes causados por el mal estado de la vía, como está plenamente demostrado en el levantamiento del cadáver de JUAN CHÉSTER CARRILLO CAMPOS, de acuerdo a lo registrado en la diligencia por la Policía Judicial de tránsito el 21 de enero de 2014 tiene levantamiento del cuerpo de JOHN FREDY CAÑO, casos registrados por el periódico Q'Hubo

¹ internetfile:///C:/LIUsers/user/Desktop/consolidado-accidentalidad-enero--julio-2014_21870.pdf



Esta contradictoria respuesta fue desmentida por el Director Técnico de Mantenimiento del IDU mediante oficio 20153661343411 del 13 de agosto de 2015, mediante el cual se da respuesta a la petición de la señora TERESA CAMPOS LOSADA sobre la intervención realizada al tramo de la Calle 51 sur a una distancia aproximada de 100 metros delante de la entrada principal de la Escuela de Artillería del Ejército Nacional, pues se indica que el IDU suscribió contrato para la atención de estos corredores, denominado contrato IDU-1699 de 2014.

Acredita que durante la etapa de consultoría se realizó un inventario de daños que afecta la movilidad en la malla arterial troncal, mediante diagnóstico visual, lo anterior, en conjunto con Transmilenio S.A. Informa que en el sector mencionado identificaron un escalonamiento en las losas, en el cual realizan intervención de emergencia el día 20 de abril de 2015. Que consistió en la nivelación de las losas con mezclas asfáltica, con la finalidad de dar movilidad al tramo vial. Ello resalta la falla en el servicio en la omisión en el mantenimiento de las vías y la falta de señalización e incumplimiento de los deberes de velar por la seguridad de la vía pública y como entidad pública el cumplir con los fines del Estado.

Se ha logrado probar que la causa del accidente de tránsito el que resultara lesionada la demandante fue la falta de mantenimiento de la Avenida Caracas a la altura de la Calle 55 sur, por el deterioro, ruptura y escalonamiento o desnivel entre las losas de concreto de una altura de 15 cm aproximadamente y una longitud de la quebradura de 210 cm paralela a la vía daño que la convirtió en una trampa mortal para los motociclistas

El conductor de la motocicleta JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS contaba con la licencia de conducción 80452181 Categoría A2, no le había sido impuesta alguna multa y se encontraba a paz y salvo como se verifica en el RUT.

Igualmente, la motocicleta de placas EPG29D estaba debidamente amparada por la Licencia de Tránsito 100061251187.

Debe tenerse en cuenta que una motocicleta no cuenta con equilibrio propio y el grosor de sus llantas es casi un 70% menor al de una llanta de un automotor de 4 ruedas y un 90% menor al de la llanta de un bus articulado de TransMilenio.

La comparación es necesaria porque la Avenida Caracas con Calle 55 Sur, lugar de ocurrencia del accidente, es una vía de uso mixto, situación particular en este sector de la ciudad, recordando que desde la creación de TransMilenio se le elaboraron y destinaron calzadas exclusivas, los hundimientos y desniveles de la calzada no afectan los enormes buses articulados de TransMilenio, pero en el caso de la motocicleta, en la misma vía es una trampa mortal que le hace perder el equilibrio y estrellarse en este caso contra el andén y rebotarlo contra la pared del Cantón de Artillería del Ejército Nacional, ubicada a un metro de distancia de la carretera, situación que las autoridades de movilidad omitieron y que ha ocasionado varios accidentes fatales.

En el presente asunto surge para el Estado la obligación de indemnizar a los demandantes, por cuanto nos encontramos en un evento en el cual la parte actora es víctima de hechos que exceden los normales riesgos, e igualmente estuvo la manifiesta violación de sus derechos fundamentales tales como el derecho a la unidad familiar, la vida e intimidad, etc.

Las demandadas incurren en responsabilidad frente a los demandantes al presentarse una falla en el servicio por omisión en el mantenimiento de la Avenida Caracas en el tramo de la Calle 55 Sur, al igual que por permitir el tránsito vehicular sin tomar las medidas cautelares, preventivas y de señalización, desobedeciendo los deberes de velar por la seguridad de la vía, incumpliendo con los fines esenciales del Estado.



Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

La omisión de las demandadas está plenamente demostrada, pues vulneró el más importante derecho a la vida en el grado de tentativa de LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA.

3.1.3 ACERCA DEL DAÑO

El entorno familiar de la víctima directa se compone por 13 personas residentes en el mismo techo, al que ella aportaba económicamente para su sostenimiento, quienes se han visto abocados a un sinnúmero de sucesos fuertes como la desaparición del abuelo materno a manos de grupos al margen de la ley, a una penosa enfermedad cerebral del hermano mayor de LEIDY, la cual le ha venido disminuyendo en un 70% su capacidad laboral, al igual que el homicidio de su tía que dejó 3 hijos huérfanos que están al cuidado de su abuela PRESENTACIÓN TRIANA. El esposo de la víctima EDGAR JESÚS GARCÍA MANOSALVA debido a las condiciones en que quedó su esposa no ha podido concluir estudios superiores en docencia y a la fecha con quebrantos de salud debido al esfuerzo físico que realiza en cada momento para poder trasladar y ayudar a su compañera discapacitada en todas sus actividades incluidas las fisiológicas. Este núcleo consanguíneo es conservador, solidario, de principios y valores familiares, compuesta en orden jerárquico por su abuela, padres, esposo e hijo, hermanos, sobrinos y primos. El accidente de LEIDY GERALDÍN y las condiciones de discapacidad, quebrantos de salud física y mental, ha afectado todo su hábitat.

Todo ciudadano es igual a los demás frente a la Ley. El principio constitucional que ordena al Estado proteger a los ciudadanos en su vida, honra, libertad, familia, trabajo y bienes, y sobre el cual se fundamentan las acciones indemnizatorias. El Estado debe responder y proteger por igual a quien desempeña una función pública como a quien es un simple ciudadano y no devenga sus ingresos del erario

El accidente produjo en los accionantes perjuicios cuyo valor se estima en la suma de \$747.363.522 discriminados así:

| Daño | Concepto | Valor |
|---|---|---------------|
| Emergente | Transportes | \$10.000.000 |
| Emergente | Honorarios de abogado | \$10.000.000 |
| Lucro cesante consolidado entre el 2014/01/21 y el 2016/01/20 | Pérdida de la capacidad laboral en un 65.3% liquidada sobre salario mínimo más prestaciones | \$19.987.551 |
| Lucro cesante futuro a expectativa de vida (711) meses | Pérdida de la capacidad laboral en un 65.3% liquidada sobre salario mínimo más prestaciones | \$155.901.971 |
| A la salud | A la víctima directa por pérdida de la capacidad laboral del 65.3% | 100 SMLMV |
| Morales víctima directa | Leidy Geraldín Marín Triana | 100 SMLMV |
| Morales esposo de la víctima directa | Edgar Jesús García Manosalva | 100 SMLMV |
| Hijo de la víctima directa | Jesús Adrian García Marín | 100 SMLMV |
| Padre de la víctima directa | Raúl Marín Silva | 100 SMLMV |
| Madre de la víctima directa | Luz Marina Triana | 100 SMLMV |
| Hermano de la víctima directa | Raúl Alejandro Marín Triana | 50 SMLMV |



REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO SESENTA (60) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
-SECCIÓN TERCERA-
BOGOTÁ D.C.

| Daño | Concepto | Valor |
|-------------------------------|----------------------------|----------|
| Hermana de la víctima directa | Angie Zelleny Marín Triana | 50 SMLMV |
| Hermana de la víctima directa | Zully Jurany Marín Triana | 50 SMLMV |
| Abuela de la víctima directa | Presentación Triana Amado | 50 SMLMV |

Historia Clínica de la Fundación Cardio Infantil – Instituto de Cardiología

| | |
|-------------------|--|
| Paciente | Leidy Geraldín Marín Triana |
| Cédula | 1.022.961.391 |
| Número de ingreso | 946978-1 |
| Edad | 23 años |
| Ingreso | 2014/02/08 16:48 |
| Egreso | 2014/02/28 |
| Anotación | Ingres a la unidad cardiovascular, procedente del Hospital San Rafael, con diagnóstico de ingreso embolia pulmonar sin mediación de corazón pulmonar agudo, fractura de vertebra torácica, hemotórax traumático, paciente en la tercera década de la vida en manejo e politraumatismo con fractura de vertebras torácicas, hemotórax, tep de la arteria de lóbulo superior izquierdo, con falla ventilatoria resuelta con requerimiento de ventilación mecánica hasta el 3 de febrero de 2014, la paciente en el momento con tendencia a la hipotenes. |

Evolución del 20 de febrero de 2014: Intervienen las doctoras Mónica Rincón, Natalia Cuenca y Carolina Díaz para evaluar a la paciente Leidy Geraldín Marín Triana. Hospitalizada.

Ingres a por presentar accidente de tránsito en calidad de pasajero de moto, presentando los siguientes diagnósticos durante la hospitalización:

- Neumonía multirresistente tratada
- Politraumatismo por accidente automovilístico 21/01/2014
- TEP arteria que irriga el polo superior derecho (angotac de ingreso sin evidencia de defectos de llenamiento)
- Contusión pulmonar vs consolidación del lóbulo inferior izquierdo
- FX de vértebras torácicas T6 T7 T8 extrainstitucional reducida quirúrgicamente
- Trauma raquimedular nivel T6 Asia A
- Fractura y luxación radio carpiana de la mano derecha
- Anemia micrótica hipocrómica
- Limitación funcional desacondicionamiento físico dependencia funcional en ABC
- Paraplejia flócida (inicia aumento de tono)

Ordenan entrega de silla de ruedas definitiva para movilización, transporte y traslado.

Firmado por NANCY CAROLINA DÍAZ RODRÍGUEZ Reg. 40045588 Medicina física y rehabilitación.

El Dictamen de Calificación de Pérdida Laboral proferido por Seguros de Vida Alfa al 21 de marzo de 2015, suscrito por la Coordinadora Proyecto Alfa-Asalud Ltda Seguros Alfa S.A. y Seguros de Vida Alfa S.A. Alexandra Díaz Ayala de Seguros de Vida Alfa quien comunica que de acuerdo con los parámetros establecidos en el Manual Único de Calificación de Invalidez, determina:



INFORMACIÓN GENERAL DEL DICTAMEN

| | |
|---------------------------------|---|
| Pérdida de la capacidad laboral | 65.3% |
| Origen | Accidente común de acuerdo con la Ley 962 de 2005 |
| Fecha | 2015/03/05 |
| C.C. | 1.022.961.391 |
| Nombre | Leidy Geraldín Marín Triana |
| Estado | Unión libre |
| Nivel educativo | Técnico |
| Antecedentes laborales | Laboraba como auxiliar de enfermería |

En los exámenes paraclínicos y valoraciones médicas: SURA EPS concepto de rehabilitación integral del 14 de noviembre de 2014, paciente de 24 años. Secuelas de trauma raquimedular T5 T6 de origen traumático, el 21 de enero de 2014 en accidente de tránsito (moto).

Fractura nivel T5 T6 T7, requirió de artrodesis, además fractura radio escafoides derecho, requiriendo osteosíntesis, terapia física y rehabilitación con evolución favorable presente paraplejía espástica Asworth 2/4 buen sostén del tronco, nivel sensitivo T4, con compromisos de esfínteres requiriendo cateterismo intermitente 2 veces día, semiindependiente.

Secuelas establecidas columna tórax: 13 de feb de 2014; disminución altura de T8 acuñaamiento anterior, barra de fijación libre bilateral de predominio izquierdo, fijación tras pedicular desde T3 hasta T9, TAC de tórax 08/02/2014 consolidación multi segmentaria de L II con derrame pleural libre bilateral de predominio izquierdo. Fijación transpedicular por barras de los cuerpos vertebrales T2 T3 T5 paciente que fue manejada en la clínica San Rafael UCI presento TEP y falla cardiaca, SURA EPS historia clínica 11/11/2014: ingresa en silla de ruedas, antecedente ACC de transito 21/01/2014. TRM artrodesis por fx TA5-T6-T7, infecciones de vías urinarias recurrentes por vejiga neurogénica, en control fisiatría, Neurocirugía y terapia física con imposibilidad para la marcha, atrofia muscular mmll, dx g820—paciente de acuerdo con la evolución e historia aportada no presenta marcha independiente con parálisis flácida de MMII con fuerza de 2/5 además de arreflexia es una paciente con limitaciones en sus AVD Y ABC con compromiso de esfínteres vesical y anal sin control voluntario.

DESCRIPCIÓN DEL DICTAMEN

Descripción de deficiencias:

| Deficiencia | Valor deficiencia |
|--|-------------------|
| Paraplejía flácida secuelas TRM torácico | 30 |
| Vejiga neurogénica | 30 |
| Esfínter anal neurogénico | 12.5 |
| Total | 37.75 |

Descripción de discapacidades:

| Discapacidad | Porcentaje Parcial |
|------------------------|--------------------|
| Conducta | 1.5 |
| Comunicación | 0.2 |
| Cuidado de la persona | 2.3 |
| Locomoción | 2.5 |
| Disposición del cuerpo | 1.6 |
| Destreza | 0.8 |



| Discapacidad | Porcentaje Parcial |
|--------------------|--------------------|
| Situación | 0.9 |
| Total discapacidad | 9.8 |

Descripción de minusvalías

| | | | |
|------------------------------|----|---------------------------------|------|
| Orientación | 10 | Completamente orientado | |
| Independencia física | 23 | Dependencia situacional | 1.5 |
| Desplazamiento | 34 | Reducido al ámbito de domicilio | 2 |
| Ocupacional | 44 | Ocupación reducida | 10 |
| Integración | 53 | Participación empobrecida | 1.5 |
| Auto insuficiencia económica | 63 | Precariamente autosuficiente | 1.5 |
| En función a su edad | 72 | De 18 a 29 años | 1.25 |

Total minusvalía 17.75

PORCENTAJE DE PÉRDIDA DE LA CAPACIDAD LABORAL

| | |
|--------------|-------|
| Deficiencia | 37.75 |
| Discapacidad | 9.8 |
| Minusvalía | 17.75 |
| Total | 65.3% |

Responsables de la calificación Comisión Médica Interdisciplinaria de acuerdo a la ley 776 de 2002 y ley 962 de 2005 al igual que la resolución 01971 de 1999 del Ministerio de Protección Social.

| Firma | Especialidad | RMD |
|-------------------------------|----------------|------------|
| Lida Cristina Sánchez Galindo | Médico Laboral | 2519302002 |
| Edgar Pulido Chaparro | Médico Laboral | 19460088 |
| Jorge Parra Giraldo | Fisiatra | 19393090 |

3.2 PRETENSIONES

Las pretensiones han sido planteadas de la siguiente forma:

"1. Se declare responsable administrativa y patrimonialmente a LA NACION² - EL DISTRITO CAPITAL DE COLOMBIA - ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO "IDU", UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A "TRANSMILENIO S.A". por los daños a la salud, perjuicios materiales y morales, causados a mis representados por los ERRORES, FALLAS Y OMISIONES EN EL SERVICIO con respecto al siniestro que le causó las lesiones personales LEYDY GERALDIN MARIN TRIANA y la muerte de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS (Q.E.P.D), el día 21 de Enero de 2014, JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS, se desplazaba por la troncal avenida Caracas al sur cuando a 100 metros antes de la calle 55 sur, su motocicleta se desequilibra al caer en la trampa mortal formada por la fracturación, hundimiento y desnivel de 15 centímetros de altura entre losas de concreto y 210 centímetros de longitud paralela al sentido a la vía, de las losas de concreto. Los impacta contra el andén occidental y rebotan contra la pared del Cantón de Artillería del Ejército Nacional de Colombia, el hoy occiso no tiene la culpa de la tala en el servicio por parte del sector de movilidad del Distrito Capital, en llevar a cabo el mantenimiento de las vías y la falta de señalización, conociendo los daños y la gran cantidad de accidentes de tránsito

² Al corregirse la demanda se excluyó a la Nación como demandada



ocurridos en el tramo de la troncal de la avenida Caracas a partir de la estación de TransMilenio conocida como Molinos, la cual se reduce de cuatro a dos calzadas, recta de dos kilómetros. Y en especial donde presentaba la fracturación, hundimiento y desnivel de 15 centímetros de altura entre losas de concreto y 210 centímetros de longitud paralela al sentido a la vía de uso mixto.

2.- En consecuencia de la anterior declaración, se ordene a las demandadas el pago de los daños a la salud, perjuicios morales y materiales que con ocasión de la tala en el servicio por omisión y el defectuoso funcionamiento de la administración distrital en el mantenimiento de las vías y falta de señalización incumplimiento de los deberes de velar por la seguridad de la vía pública y como autoridades de la República, cuyo fin esencial es la de proteger a todas las personas en su vida, honra y bienes y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del estado, al no tomar medidas preventivas y de mantenimiento y señalización de la trampa mortal en que se convirtió la avenida caracas a 100 metros hacia el norte de la calle 55 sur, la cual se deterioró por el uso de la vía, por parte de los buses Articulados de la Empresa de Transporte Transmilenio. Que fracturo las losas de concreto y creo un desnivel en las mismas, causante del accidente gravísimo donde resultó lesionada LEYDY GERALDIN MARIN TRIANA origen de su paraplejia y la muerte de JUANCHESTER CARRILLO CAMPOS, El día 21 de enero de 2014, a las dos y cinco de la tarde (2:05 pm). Fallas, errores y omisiones del servicio que configuran una indemnización a favor dese ocasionaron a mis representados LEIDY GERALDIN MARIN TRIANA; EDGAR DE JESUS GARCIA MANOSALVA; RAUL MARIN SILVA; LUZ MARINA TRIANA; RAUL ALEJANDRO MARIN TRIANA; ANGIE ZELLENY MARIN TRIANA; ZULLY JURANY MARIN TRIANA; PRESENTACION TRIANA AMADO; Y LEIDY GERALDIN MARIN TRIANA en representación legal de su hijo menor JESUS ADRIAN GARCIA MARIN.

3- Por concepto de perjuicios morales; la suma de 700 S.M.L.M.V.

Por concepto de perjuicios materiales:

> DAÑO EMERGENTE; la suma de 29 S.M.L.M.V

> LUCRO CESANTE 255 S.M.L.M.V.

*Por concepto de daños a la salud 100 S-M.L.V
PARA UN TOTAL DE 1084 S.M.L.M.V.*

4. Que en todo caso se repare integralmente los perjuicios sufridos conforme lo indica el artículo 16 de la ley 446 de 1.998, así como bajo los cánones de la reciente jurisprudencia contenciosa administrativa.

5. Que el valor de las condenas aquí señaladas, sean actualizadas al ejecutoriarse la sentencia con base en la variación porcentual del I.P.C. para efectos de compensar la pérdida del valor adquisitivo de la moneda (art. 192 del CPACA.).

6. Que la sentencia de mérito favorable a las pretensiones de la demanda, se le dé cumplimiento en los términos del artículo 192 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

7. Que se condene al demandado al pago de las costas y agencias en derecho.” (Sic)



4. LA DEFENSA

Las entidades accionadas recorren el traslado de la siguiente forma:

4.1 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Esta autoridad se pronuncia mediante apoderado de la siguiente forma:

4.1.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Explica la Secretaría de Movilidad que los hechos no le constan en cuanto al hecho dañoso.

4.1.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Este demandado se opone expresamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

4.1.3 EXCEPCIONES

Como excepciones, este demandado propuso las siguientes:

A. DE LA FALTA DE LEGITIMIDAD EN LA CAUSA

Deben tenerse en cuenta las funciones asignadas a la Secretaría Distrital de Movilidad así:

El Artículo 180 del Acuerdo 257 de 2006 y en concordancia con el Artículo 2 del Decreto 567 de 2006, fija las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad así:

"La Secretaria Distrital de Movilidad tiene las siguientes funciones básicas:

- a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*
- b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*
- c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.*
- d. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.*
- e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.*
- f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
- g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
- h. Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*
- i. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.*
- j. Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la*



formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.

- k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.*
- l. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.*
- m. Administrar los Sistemas de información del sector.*

Parágrafo. Sin perjuicio de la competencia del Alcalde Mayor de establecer y adoptar la organización interna y funcional de los organismos del Sector Central, la función de la Secretaría Distrital de Movilidad relacionada con ejecutar las políticas del sistema de movilidad en el componente de tránsito, para atender los requerimientos de organización, vigilancia y control del desplazamiento de pasajeros y de carga y de regulación y control del transporte público individual, transporte privado, transporte en bicicleta, motos y transporte de tracción animal será organizada como una dependencia interna de la Secretaría de Movilidad con autonomía administrativa y financiera.”

La dependencia interna con autonomía administrativa y financiera tendrá, entre otras, las siguientes funciones, bajo la orientación del Secretario de Movilidad:

- a. Vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito.
- b. Regular y vigilar el sistema de señalización y semaforización.
- c. Velar por el cumplimiento de las normas sobre registro de vehículos automotores.
- d. Tramitar la expedición de licencias de conducción y solicitar la regulación para el funcionamiento de escuelas de enseñanza automovilística.
- e. Regular y controlar el transporte público individual.
- f. Regular y controlar las modalidades de transporte no motorizados y peatonal.
- g. Adelantar campañas de seguridad vial.
- h. Asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Distrito Capital por el Gobierno Nacional en materia de tránsito.
- i. Aplicar las medidas de control en cuanto a la regulación del parqueo público y el estacionamiento en vías y espacios públicos cumpliendo con lo establecido en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad.

Frente al caso concreto de la vía en la que se produjo el accidente, se tiene que la Avenida Caracas a 100 metros de la Calle 55 sur sentido norte sur, es una vía que pertenece a la malla vial arterial de la ciudad, cuya sección transversal está conformada por dos calzadas separadas en eje de la vía con tachones anclados al piso con la siguiente información:

- 1. Los dos carriles externos están destinados al tráfico mixto con sentido de circulación norte sur y viceversa.
- 2. Los dos carriles internos están destinados para el uso exclusivo del sistema masivo de transporte público TransMilenio con sentido de circulación norte-sur y viceversa.

Una vez realizada la visita técnica de inspección y evaluación relacionada con las condiciones actuales de señalización vial y consultada la base de datos georreferenciada de la entidad, se informa lo siguiente:

- 1. Descripción vial: La Av. Caracas (avenida calle 51 sur) a la altura del requerimiento, es una vía arterial de la ciudad que opera con sentido de circulación Sur-Norte y viceversa, está conformada por un separador construido por tachones e hitos y dos calzadas de dos carriles cada una (una calzada para cada sentido de circulación), los



- cuales son compartidos por tráfico Mixto y vehículos del transporte masivo Transmilenio.
2. Señalización existente En cuanto a la señalización vertical implementada, esta corresponde a las necesidades y condiciones de movilidad presentes en el segmento vial motivo del presente informe, allí se regula la velocidad con la cual deben transitar los automotores y se informa y previene a los usuarios de la vía sobre dichas condiciones de tránsito.
 3. Semaforización y pasos peatonales A 90 metros al sur aproximadamente del sitio del requerimiento se encuentra la intersección de la Avenida Caracas por calle 56 Sur, está regulada semafóricamente desde el 5 agosto de 1998. En el esquema No. 3 se presentan los grupos vehiculares permitidos en dicha intersección.
 4. Velocidad permitida. En lo relacionado con la velocidad permitida en el sitio del requerimiento, esta Entidad informa que la velocidad en este punto se encuentra regulada por las señales SR-30 velocidad máxima (40 km/h) existentes 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).
 5. Información sobre características del lugar, diseño tipo de vías.

En cuanto a los hundimientos (estado de la vía) que existían en el momento y sitio del accidente, se informa que la Secretaría de Movilidad no es la autoridad competente para atender este tipo de requerimientos, siendo el IDU la entidad encargada para suministrar esa información, pues se trata de una vía arterial.

No existe entonces nexo causal que involucre a la Secretaría Distrital de Movilidad con el daño sufrido por la víctima, pues las fracturas y hundimientos en las losas de la vía no corresponden a este demandado.

La responsabilidad del mantenimiento de las vías locales se encuentra a cargo de cada alcaldía local, del Fondo de Desarrollo Local, de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial o del Instituto de Desarrollo Urbano. En este sentido es claro que en el Decreto 567 de 2006 "Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones", no se establecen en torno a la ejecución de actividades, encaminadas a la evaluación, mantenimiento y/o rehabilitación vial.

Los anteriores argumentos se soportan además en la respuesta dada por el IDU mediante oficio 201536611343411 del 13 de agosto de 2015 respecto de la petición elevada por TERESA CAMPOS LOSADA, sobre la intervención realizada en el lugar del accidente, en el cual indica que el IDU suscribió contrato para la atención de estos corredores (Contrato IDU-1699 de 2014), aclarando que durante la etapa de consultoría se realizó un inventario de daños que afectan la movilidad en la malla arterial troncal, mediante diagnóstico visual, en conjunto con Transmilenio S.A., identificándose en el sitio un escalonamiento en las losas, en el cual realizan intervención de emergencia el 20 de abril de 2015 consistente en la nivelación de las losas con mezcla asfáltica, con la finalidad de dar movilidad al tramo vial, resaltando que TransMilenio S.A. concurren en forma habitual en el sector.

B. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

El Artículo 109 de la Ley 769 de 2002 indica que todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito, de forma que, si bien la Secretaría de Movilidad debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de responsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas.



En el presente caso se observa que *"En el informe policial para accidentes de tránsito No. A 1427622, se registra que fue elaborado el 21 de enero de 2014, hora de ocurrencia 14:05, hora del levantamiento 15:00, clase de accidente choque, en las coordenadas N4'32'41,63 W74T16'04, avenida caracas a 100 metros al sur de la calle 55 sur sentido Características de la vía, recta, plano, con aceras, con utilización de doble sentido, dos calzadas, dos carriles, hechas con material de concreto, estado con hundimientos, condiciones seca, buena iluminación de día, sin controles. Se señala como código de hipótesis 157 otra pérdida de control del vehículo por mal estado de la vía, 308 otra hundimiento en las losas de concreto y 1.16 exceso de velocidad."*

La velocidad de circulación en el sector para la época de los hechos se encuentra reglamentada por la señal reglamentaria SR-30 (Velocidad Máxima Permitida 40 km/h) de conformidad con lo establecido en los artículos 74 y 108 de la Ley 769 de 2002 que frente al tema disponen:

"ARTÍCULO 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 zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección."

"ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS PÚBLICO. 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. 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."

"ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.

Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.

Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede."

Es preciso anotar que cada persona que transite por una vía debe hacerlo con un grado de precaución tal.

4.2 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU

Esta autoridad se pronuncia de la siguiente forma:



4.2.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Tiene como cierto lo relativo a la ocurrencia del accidente de conformidad con el Informe de Inspección Técnica a Cadáver expedido por la Policía Nacional y el Informe de Accidente de Tránsito.

Si bien tiene como cierto lo relativo a la comunicación del IDU mediante la cual informa acerca de la suscripción del contrato para el mantenimiento de la vía, no se indica que el escalamiento en las losas haya sido causa eficiente del incidente.

En cuanto al daño, indica que se atiene a lo que resulte probado.

4.2.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Este demandado se opone expresamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

4.2.3 EXCEPCIONES

Como excepciones, este demandado propuso las siguientes:

A. AUSENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO CAUSADO Y LA RESPONSABILIDAD ENDILGADA A ESTE INSTITUTO

En el presente caso está demostrada la ocurrencia de las lesiones sufridas por la señora LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, siendo entonces necesario establecer si aquel resulta imputable al Estado en virtud de alguno de los regímenes de imputación jurisprudencialmente reconocidos.

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.

En este caso, no estamos frente a un hecho imprevisible, pues el conductor de la motocicleta asumió un riesgo personal al tomar la decisión de transitar por la vía izquierda, teniendo la obligación de transitar por la derecha del carril.

No existe prueba de la causación del daño alegado en la demanda, ante el evento de que no está demostrado como sucedieron los hechos, para determinar si aquello resulta imputable al Estado en virtud de alguno de los regímenes de imputación reconocidos por la Jurisprudencia.

No obstante lo anterior, se hecha de menos la relación de causalidad entre el daño sufrido por los demandantes y la actividad de esta demandada, pues no se acreditó 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 hueco ubicado en el supuesto lugar de los hechos, convirtiéndose en la causa del daño.



Puede afirmarse entonces que no es procedente la reparación del supuesto daño, teniendo en cuenta que los hechos que sustentan las pretensiones no dan lugar a inferir incumplimiento de las funciones propias que tiene a su cargo el IDU.

Al existir un eximente de responsabilidad en este caso y al no observarse nexo causal o relación de causalidad entre el hecho generador y el daño, debiendo declararse probada esta excepción.

B. HECHO DE UN TERCERO

La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que el hecho de un tercero se presente como causal de exoneración de responsabilidad, es preciso que confluyan los siguientes elementos:

- a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido.
- b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega.

En el presente caso se tienen dos hechos que son determinantes y que constituyen hechos realizados por terceros que no son parte procesal y cuyo actuar determinó el resultado.

De un lado se tiene al conductor de la motocicleta, quien venía incumpliendo la norma de tránsito al conducir con exceso de velocidad respecto de los límites fijados por el Artículo 106 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En efecto, el Informe Policial de Accidente de Tránsito del 21 de enero de 2014 consecutivo 110016000028201400229 se anota como código de hipótesis la 116 "Exceso de Velocidad".

Es decir que el conductor de la motocicleta se encontraba violando la norma de tránsito y por el desplazamiento o la huella de arrastre se puede entender que tampoco respetaba el límite de velocidad, que en zonas urbanas es de 60 kilómetros por hora.

En el mismo sentido, el Artículo 74 del mencionado código establece que debe reducirse la velocidad así:

"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 zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección".

El lugar donde sucedieron los hechos, es decir, la Av. Caracas con Calle 55 Sur, se encuentra ubicado el Batallón de Artillería, lo cual indica una reducción de velocidad al transitar por una zona militarizada.

Se tiene entonces que la intervención de un tercero, el conductor de la motocicleta, que en últimas, ayudado por la violación de los reglamentos fue el causante del daño, generando el daño que se pretende irrogar a la demandada, rompiéndose el nexo causal por completo, imposibilitando que se le atribuya responsabilidad al Instituto por el



evento en sí, único y determinante del daño y se aleja de la órbita de previsión y control del aquí demandado.

C. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Pide que de forma oficiosa el juez declare probada cualquier excepción que así encuentre.

4.3 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

Esta autoridad se pronuncia de la siguiente forma:

4.3.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Tiene como ciertos los relativos al hecho dañoso de conformidad con lo anotado en el Informe de accidente de tránsito, destacando que se anota como hipótesis el exceso de velocidad, pérdida de control del vehículo por mal estado de la vía y hundimiento de las losas de concreto.

Precisa además esta demandada indica que las fotografías aportadas en los traslados no son muy claras.

Tiene como cierto lo relativo a la muerte del conductor de la motocicleta, el contenido del protocolo de necropsia y del examen de toxicología.

Son ciertos también los hechos relativos a la salud de la demandante de conformidad con las historias clínicas aportadas al expediente, así como lo relativo a la pérdida de la capacidad laboral.

También tiene como cierto el contenido de las comunicaciones y publicaciones de prensa aportadas con la demanda, así como lo relativo a la actuación de la Fiscalía General de la Nación.

No le consta a esta demandada lo relativo a la cantidad de vehículos en la vía al momento de la ocurrencia de accidente y que impidieran observar las posibles irregularidades de esta.

Es cierto que en el tramo de la vía no se registran acciones por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial dado que el mantenimiento de la misma corresponde al IDU al tratarse de la Malla Vial Principal de la ciudad, en los términos del Artículo 102 del Decreto 190 de 2004.

Respecto de las funciones de la Unidad, es preciso destacar que el Artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 dispone que le corresponde "la atención inmediata pero cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital".

De conformidad con esta disposición, es cierto que a la UAERMV se le otorgó la función de programar, ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad, pero, como la misma norma preceptúa, el mantenimiento de dichas vías está condicionado a una situación imprevista, por lo tanto dicha imprevisión no conlleva a que se configure como permanente dicha función, sino que la misma es excepcional.

Por situación imprevista debe entenderse una situación extraordinaria, sorpresiva, causal, eventual, inesperada, repentina, súbita, por lo que no puede predicarse o concluirse que el desgaste y no mantenimiento del tramo de vía en que se produjo el accidente se pueda



catalogar como una situación imprevista, pues la entidad que tiene la competencia de su mantenimiento debía tener un cronograma que determine el tiempo aproximado para realizar su mantenimiento rutinario y así garantizar o alargar la vida útil de la vía y de las losas; en consecuencia tal situación corresponde al IDU conforme a la función asignada por el Artículo 102 del Decreto 190 de 2004.

Conforme lo anterior, no se puede endilgar ningún tipo de responsabilidad a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, por la omisión en que incurrió la Entidad que tenía y tiene a su cargo el mantenimiento de la vía (Avenida Caracas a 100 metros al Sur de la Calle 55 Sur sentido Norte- Sur correspondiente a la Malla Vial Arterial Principal), puesto que de ser así por el simple hecho de que una Entidad no cumpla con las funciones que le fueron asignadas conllevaría a desplazar a otra Entidad sus funciones y por ende la responsabilidad que dicha omisión de manera implícita conlleva, apreciación que sería totalmente errónea, pues no tendría sentido que a las Entidades Distritales se les asignen unas funciones y tras del hecho asuman como propias las de las Entidades, cuando están omitan cumplir con las mismas, porque de ser así se estaría rompiendo un equilibrio de cargas o funciones que se le han asignada a cada una de las Entidades y estaríamos generando una solidaridad de responsabilidades entre Entidades, desconociendo así el principio de legalidad, por cuanto, en el caso de aceptar dicha hipótesis no sería necesario determinar las funciones de las Entidades, porque todas tendrían que cumplir de manera general todas y cada una de las funciones de las Entidades Distritales y quizás del Estado, cuando una o todas las omitan; concluyendo así que no es necesario tener en cuenta los Acuerdos y Decretos Distritales que dictaron asignando las funciones a las Entidades Distritales.

No le constan a este demandado las situaciones familiares del núcleo demandante.

4.3.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Este demandado se opone expresamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

4.3.3 EXCEPCIONES

Como excepciones, este demandado propuso las siguientes:

A. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

La UAERMV no es la entidad competente para realizar el mantenimiento de la vía en la que se produjeron los hechos, pues ello corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano. En efecto, la vía está identificada en el inventario vial a cargo del IDU con el código de identificación vial CIV 6001977. Lo anterior, de conformidad con lo previsto en el Artículo 172 del Decreto Distrital 190 de 2004.

B. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN

No existe nexo causal entre el hecho y el daño, por cuanto esta demandada no es la competente para intervenir la malla vial arterial de la ciudad, pues tal obligación corresponde al IDU.

C. CULPA DE UN TERCERO

Esta Unidad no tenía ni tiene competencia para intervenir el tramo de vía en el que se produjeron los hechos, pues de conformidad con el Artículo 172 del Decreto Distrital 190 de 2004 estableció que el mantenimiento de la malla vial arterial de la ciudad será



competencia del Instituto de Desarrollo Urbano, por lo cual el nexo entre el hecho y el daño no existe, es decir que no está probada la imputación de responsabilidad respecto de la UAERMV y la entidad que está llamada a responder es el IDU.

4.3.4 RAZONES DE LA DEFENSA

Según la demanda en este caso hubo un actuar omisivo por parte de las demandadas que tenían a su cargo la obligación de realizar el mantenimiento del tramo de vía en el que ocurrió el accidente del 21 de enero de 2014 y por culpa de esa omisión en el mantenimiento se produjo el accidente del que derivaron las lesiones de la señora Leidy Geraldín Marín Triana.

Conforme con lo anterior, el título jurídico de imputación en este caso sería la falla del servicio, pues se imputan unos presuntos incumplimientos de las obligaciones por parte de las entidades públicas demandadas.

Sobre este título de imputación, dijo el Consejo de Estado en sentencia del 7 de abril de 2011 proferida dentro del radicado 52001-23-31-000-1999-00518-01(20750) que la falla del servicio se configura por retardo, por irregularidad, 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, 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.
- La ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal.
- La omisión o ausencia del servicio se da cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, o actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía.

En ese entendido, lo que se imputa a la UAERMV es una omisión o ausencia de cumplimiento de un deber legal, en particular de uno de sus deberes funcionales, el cual se habría constituido en el hecho eficiente generador del daño antijurídico que alega haber sufrido la parte demandante.

Pues bien, en tratándose de una falla en el servicio, la para la prosperidad de las pretensiones se requiere la demostración de los supuestos sustanciales de los juicios de responsabilidad civil extracontractual:

- i) Una acción u omisión
- ii) Un daño antijurídico
- iii) El nexo de causalidad entre el primero y el segundo

Partiendo de estos supuestos, se observa que el hecho generador del supuesto daño se materializa por la falta de mantenimiento y señalización en la vía ubicada en la Avenida Caracas a 100 metros al sur de la Calle 55 Sur sentido norte-sur de la localidad de Usme, que conllevó a que se configure una presunta omisión en el cumplimiento de la función de mantenimiento y señalización, por parte de las demandadas, lo que ocasionó el accidente que aquí sufrió la demandante.

Es entonces necesario establecer cuál tipo de vía es aquella en la que ocurrió el accidente y cuál es la entidad responsable de ese segmento de vía, respuesta que inevitablemente lleva a la conclusión de que no existe nexo de causalidad entre dichos supuestos y las funciones inherentes a la UAERMV, debiendo declararse la falta de legitimación en la causa por pasiva.



En primer lugar, respecto del tipo de vía, se tiene que el memorando 227-S;VL-0120 del 1 de marzo de 2016, emitido por la Subdirección Técnica de Mejoramiento de la Malla Vial Local de la UAERMV, señala que dicha dependencia realizó la georreferenciación de las vías solicitadas en el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU), observando que la Avenida Caracas a 100 metros al suro de la Calle 55 sentido Norte-Sur de la localidad de Usme pertenece a la Malla Vial Arterial Principal de la Ciudad.

| Intervención según el tipo de malla vial | Competencia | Marco normativo |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Construcción de la malla arterial principal y complementaria.• En sectores urbanos desarrollados; la construcción de la malla vial intermedia y local | Instituto de Desarrollo Urbano | Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 190 de 2004 (junio 22) Alt. 102); "La construcción y mantenimiento de la malla arterial principal y complementaria y en sectores urbanos desarrollados, la construcción de la malla vial intermedia y local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)" |
| Construcción y mantenimiento de las vías locales (incluye peatonales) e intermedias. | FDL Fondo de Desarrollo Local | Acuerdo 06 de 1992 (abril 30) (Art.3. Núm.3); "Le compete a las Localidades del D.C. efectuar la construcción y mantenimiento de las obras y proyectos locales (incluye vías locales, peatonales e intermedias) |
| Rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local. Atención inmediata del subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital. | UMV - Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento vial | Acuerdo 257 de 2006 (noviembre 30) (Alt. 109); "Programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar el mantenimiento de la malla vial local construida de la ciudad y la atención de emergencias que dificulten la movilidad. |
| <ul style="list-style-type: none">• Inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad | Instituto de Desarrollo Urbano | Acuerdo 2 de 1999 (diciembre 21) "Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C." |

De conformidad con lo establecido en el Artículo 172 del Decreto Distrital 190 de 2004, la competencia para el mantenimiento de la Malla Vial Arterial Principal de la ciudad corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano y no a la UAERMV como erradamente se indica en la demanda. Prevé dicha norma lo siguiente:

"Artículo 172. Competencias en la ejecución del Sistema Vial (artículo 153 del Decreto 619 de 2000). La malla arterial principal y la malla arterial complementaria serán programadas, desarrolladas técnicamente y construidas por la Administración Distrital de acuerdo a las prioridades establecidas en el presente capítulo, y en coherencia con las operaciones estructurantes y programas fijados por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para ello deberá adquirirlas zonas de reserva correspondientes.

La ejecución de la malla vial intermedia y local en terrenos en proceso de urbanización deberán ser construidas y cedidas gratuitamente al Distrito por parte del urbanizador responsable, y deberá ajustarse a las determinaciones técnicas establecidas para la misma en el presente capítulo y/o a los condicionamientos fijados por los respectivos planes parciales. La interventoría de este tipo de obra estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

En sectores urbanos desarrollados la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).



Parágrafo. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) elaborará el proyecto y construirá las vías de la malla arterial principal y de la malla arterial complementaria con base en el trazado y determinaciones técnicas y urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD)."

Entonces, la planeación, el diseño, la construcción y mantenimiento de la malla vial arterial principal y complementaria corresponden al IDU, a quien también le corresponde llevar el inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad.

En estas condiciones, pese a que la UAERMV tendría legitimación de hecho en virtud de la pretensión procesal, lo cierto es que no tendría legitimación material pues no ha omitido el cumplimiento de ninguno de sus deberes o funciones, circunstancia en virtud de la cual hubiera sido responsable de los hechos, luego emerge con absoluta claridad que esta demandada carece de legitimación materialmente en la causa por pasiva, razón por la que respecto de ella deberán denegarse las pretensiones de la demanda.

4.4 SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO

Esta sociedad se pronuncia sobre la demanda de la siguiente manera:

4.4.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Esta sociedad indica que debe probar la parte actora lo siguiente:

- i) La omisión en el mantenimiento de las vías y la falta de señalización y que estas son la causa eficiente del accidente del 21 de enero de 2014.
- ii) Que el señor JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS perdió el control de su motocicleta por causa de la supuesta omisión
- iii) La acusa adecuada del accidente

Es importante aclarar que, si bien en el informe de Policía Judicial se anotó el estado de la vía, esta no prueba el nexo entre el resultado y la imputación a esta demandada. Como se menciona en otros hechos de la demanda, las condiciones de la vía, como la reducción de carril y la señalización son factores tenidos en cuenta por la comunidad que la transita y el conductor de la motocicleta que omitió su deber de cuidado al exceder el límite de velocidad.

Tiene como cierto lo relativo a la ocurrencia del accidente de conformidad con la documentación allegada con la demanda, así como las lesiones sufridas por la pasajera de la motocicleta.

No es cierto que la simple enunciación de las funciones del IDU evidencie el incumplimiento alegado.

Si bien es cierto que esta demandada tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial de la ciudad, no es cierto que con la norma se demuestre el supuesto incumplimiento alegado. Se aclara además que la citación de normas no corresponde a hechos que prueben otros hechos, pues en la argumentación jurídica correspondería a un silogismo que no se adecúa al capítulo de hechos.

Tiene como parcialmente cierto que en la página web de TransMilenio se indica que a dicha entidad le corresponda gestionar, planear y organizar el servicio de transporte público, sin que le corresponda el mantenimiento vial y si bien debe coordinar y colaborar con la Secretaría de Movilidad, se entiende de derecho que es sólo sobre el servicio público de



transporte. No es cierto que con la norma se demuestre claramente el supuesto incumplimiento alegado.

Tiene como cierto el contenido de los documentos aportados con la demandada en respuesta a derechos de petición y notas de prensa.

En cuanto al Informe de Levantamiento, especifica las condiciones del lugar, pero no prueba la dificultad para las motocicletas. En todo caso, conductor de la motocicleta conocía los riesgos de exceder la velocidad y aún así decidió omitir el deber de cuidado, por lo que la parte actora tendrá que probar la causa eficiente del accidente.

Tiene como cierto que el conductor de la motocicleta contara con licencia de conducción.

No le constan a la demandada las condiciones de vida y la composición familiar de la parte demandante, pues son parte de la esfera personal y pertenecen a su intimidad.

4.4.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Este demandado se opone expresamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

4.4.3 EXCEPCIONES

Como excepciones, este demandado propuso y sustentó las siguientes:

A. FALTA DE LEGITIMACIÓN POR PASIVA

Esta demandada en ejercicio y desarrollo de sus actividades enmarcadas por la normatividad no ha infringido el deber genérico de seguridad ni ha dispuesto actuación u omisión que amerite una imputación de responsabilidad patrimonial.

Igualmente, en la demanda no se especifica cuál es el hecho desarrollado por TransMilenio que le pudiera derivar daños, es decir, lo único que está acreditado o que se podría acreditar es que este demandado ha desarrollado sus funciones en el curso normal sin que ello pueda extender una causa de daño.

Así mismo con fundamento en la ley, se pretende endilgar a TransMilenio S.A. responsabilidad por el daño antijurídico ocasionado por los hechos, omisiones u operaciones administrativas derivadas del ejercicio de su objeto social, lo que para el caso en cuestión no se configura, ya que el mantenimiento y rehabilitación de estructura vial se encuentra a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, originándose los hechos por causa de la omisión de esta entidad, sin que sobre ella, TransMilenio S.A. ejerza funciones de vigilancia o control diferentes a la coordinación o colaboración cuando se trata la infraestructura exclusiva del sistema.

B. AUSENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD QUE HAGA VIABLE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO

La cláusula general de responsabilidad del Estado descrita en el artículo 90 superior, ha sido ampliamente desarrollada no solo por la doctrina sino por basta jurisprudencia al respecto. Desde la constitución de 1991, la responsabilidad del Estado es directa y objetiva, lo que se traduce en que debe ser un agente o autoridad del estado quien ocasione el daño y que tal daño sea imputable al estado. La doctrina ha desarrollado los presupuestos indispensables para la declaratoria de la responsabilidad extracontractual



del Estado. Tales presupuestos se reducen a la existencia de un daño, que ese daño sea antijurídico y que sea imputable al Estado a través de un título de imputación probado. En el presente caso no se acreditó ni se podrá acreditar que la acción de esta demandada sea causa suficiente y adecuada pues, como se ha venido diciendo, TRANSMILENIO S.A. únicamente a gestionado y cumplido sus deberes en el marco o giro ordinario de sus actividades.

C. HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA

En este caso, el conductor de la motocicleta concurrió con su comportamiento a la producción del daño, pues omitió el deber de cuidado exponiendo su seguridad y vida al exceder el límite de velocidad, asumiendo el riesgo de perder el control de la motocicleta, siendo causa eficiente para la producción del hecho nocivo. El exceso de velocidad además de incrementar el riesgo de perder el control del vehículo dificulta la posibilidad de advertir obstáculos en la vía, por lo que la conducta omisiva del demandante fue la causa adecuada para la producción del hecho nocivo. Es así, cuando se habla de este hecho, se refiere en esta excepción a una causa que impide la imputación del daño a esta demandada en la medida en que el actuar de la víctima le resulta extraño, imprevisible e irresistible, razón por la cual el daño desde el punto de vista jurídico es imputable a la víctima y no a TransMilenio.

Así las cosas, el señor JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS, al hacer caso omiso del deber de cuidado, es responsable de la conducta dañosa, por lo que no le es imputable el daño a esta demandada, por el contrario, fue la víctima quien se expuso a sufrir el daño, asumió los riesgos y la obligación de soportarlo, por lo que debe exonerarse de responsabilidad a TransMilenio S.A.

D. DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE - INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO O FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A.

El fundamento de responsabilidad o falla del servicio no aparece siquiera esbozada en los hechos base de la acción como cometida por TransMilenio, lo que impide realizar la necesaria conexión con este elemento para configurar alguna responsabilidad que le pueda ser imputable.

Para que se presente una falla del servicio, la demandada debió haber actuado de forma irregular, imperfecta o tardía, omitiendo sus actividades.

De la lectura de la demanda puede concluirse que este demandado no cometió dentro del presente asunto alguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte.

Siendo la Falla del Servicio una institución de carácter subjetivo, necesario es comprender su claro carácter relativo, esto es reconocer los límites de la administración en el ejercicio de sus funciones.

Adicionalmente. TRANSMILENIO S.A. en su condición de gestor del SISTEMA Integrado de Transporte, observa en su conducta y en la realización de todas sus actividades la diligencia debida.

Dicha diligencia se materializa no solo en la operatividad del sistema sino en la manutención y sostenibilidad del mismo, en efecto, la demandada procura a través de terceros el buen funcionamiento de equipos y sistemas de seguridad que están insertos



en el sistema y a través de contratos interadministrativos asegura el deber de colaboración y cooperación con las entidades encargadas del mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial.

Ello implica que, sumado a lo que se ha venido argumentando, no existe un error de conducta en el actuar de TransMilenio que pueda interpretarse como una falla del servicio o culpa y por lo mismo, no se configura uno de los elementos axiológicos de la responsabilidad.

E. LA GENÉRICA

Pide que se declare probada de oficio cualquiera que así encuentre el juzgador.

4.4.4 RAZONES DE LA DEFENSA

Este demandado invoca como fundamento de su defensa los artículos 90 y concordantes de la Constitución Política, artículos 172 y 175 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Acuerdo 04 de 1999 reglamentado por el Decreto 831 de 1999. Además, las normas que regulan las entidades encargadas del mantenimiento de la malla vial. Acuerdo 19 de 1972 de creación y establecimiento de funciones del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, Decretos Distritales 980 de 1997 y 759 de 1998.

A. TRANSMILENIO S.A. NO TIENE POR FUNCIÓN EL MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL

La sociedad TransMilenio S.A. gestiona, organiza y planea el servicio público de transporte y el extremo procesal no radica en la prestación de este servicio público en tanto la parte demandante no estaba haciendo uso de este.

TransMilenio S.A., desde su creación y por expresa disposición legal³, es una sociedad por acciones en la que el capital autorizado se encuentra suscrito y pagado en su integridad por entidades de derecho público, rigiéndose por las mismas normas de las empresas industriales y comerciales del Estado en los términos del Parágrafo Primero del Artículo 38 de la Ley 489 de 1998.

A pesar de su naturaleza, esta sociedad se encuentra sometida al principio de legalidad, por lo que en los términos del Artículo 5 de la Ley 489 de 1998, debe 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 normatividad.

El Acuerdo Número 04 de 1999, acto administrativo de creación de TransMilenio establece:

"Artículo 1º - Nombre y Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A tendrá personería jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas.

³ LEY 310 de 1996. numeral 1 del artículo 2 indica: "ARTÍCULO 2º. La nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo de 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital."

(...)



TRANSMILENIO S.A. tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio."

"Artículo 2º - Objeto. Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos."

Se tiene entonces que TransMilenio S.A. no tiene dentro de su objeto social el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial, tal como lo ha reconocido el Tribunal Administrativo de Cundinamarca⁴ al expresar:

"Específicamente y por disposición de las normas acusadas, Transmilenio gestiona, organiza y planea el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el distrito capital, lo que no comporta el despojo a la Secretaría de Tránsito y Transporte de su atribución para administrar el sistema en los términos ya conocidos, tarea a la cual le contribuye la empresa realizando la actividades antes detalladas, de acuerdo con el numeral 7º. del artículo tercero del Acuerdo en comento."

En el mismo sentido se pronuncia el Consejo de Estado⁵:

"De las normas transcritas, cabe concluir, sin mayor esfuerzo, que la Sociedad Transmilenio S.A. es una entidad pública, pues su capital está conformado con los aportes de las diversas entidades DISTRITALES, lo cual en los términos de la Ley 489 de 1998, se rige por las normas que se predicán de las empresas industriales y comerciales, con la particularidad que cumple funciones administrativas, pues, entre otros cometidos, tiene la potestad de disponer sobre el uso de carriles, asegurando la prestación del servicio de transporte público masivo, para que se destinen en forma exclusiva a la operación del sistema Transmilenio."

A TransMilenio le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, sin prestar dicho servicio.

Sobre el particular las normas de creación, que determinan el ámbito funcional de TransMilenio fueron cuidadosas en establecer su ámbito de facultades y competencia, y por esa vía determinar su ámbito de responsabilidad así en el Acuerdo 04 de 1999⁶:

"Artículo 3º.- "Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

1. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad indicada en el artículo anterior.⁷

(...)

⁴ Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección "A", M.P. Dr. William Giraldo Giraldo, Sentencia del 14 de febrero de 2002, Pág. 11001232400319990750

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, M.P. Dra. María Nohemí Hernández Pinzón, Sentencia del 23 de octubre de 2003, Rad. 25000-23-25-000-2003-1172-01

⁶ "Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones."

⁷ El Consejo de Estado mediante providencia de diciembre 9 de 2004, revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en Auto fechado 19 de febrero de 2004; Ver el Fallo del Tribunal Administrativo de C/marca. 750 de 2002 (Expediente 11001232400319990750)



4. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

(...)

Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.”

El Artículo 15 del Decreto 831 de 1999 contempla que la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura que se utiliza de manera exclusiva en el sistema TransMilenio le corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, por lo que se debe eximir de responsabilidad a este demandado.

Es claro entonces que TransMilenio S.A. no tiene dentro de sus funciones el mantenimiento ni rehabilitación de la malla vial, por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia o responsabilidad, tal como lo expresan las normas que le rigen, de forma que este demandado no ha tenido dominio alguno en omisión con la que se habría causado el presunto daño que se reclama.

B. DE LA AUSENCIA DE LOS REQUISITOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO DENTRO DEL PRESENTE ASUNTO

En los términos del Artículo 90 de la Constitución Política, los elementos que se requieren para que se haya responsabilidad civil son:

- a. Que haya un daño.
- b. Que haya imputación de ese daño a una persona distinta de la víctima.
- c. Que ese daño imputado genere la obligación de reparar.

Estos elementos no se reúnen de manera plena en cabeza de TransMilenio S.A., por cuanto se configuran las excepciones propuestas, pudiendo sostenerse que los daños cuya indemnización se demanda no tienen relación de causalidad con la conducta de esta sociedad.

El análisis de la situación fáctica y los argumentos jurídicos enunciados en la demanda evidencia que a ningún título se puede imputar responsabilidad a TransMilenio S.A., pues las obligaciones constitucionales y legales las ha cumplido a cabalidad. Por esta razón, en la demanda no se puede siquiera mencionar a algún título de imputación del cual se pueda derivar responsabilidad patrimonial del Estado, por lo que deben denegarse las pretensiones de la demanda.

5. TRÁMITE

Las principales actuaciones dentro del proceso se surtieron de la siguiente forma:

| Actuación | Fecha |
|------------------------|--------------------------|
| Admisión de la demanda | 2016/06/30 |
| Audiencia inicial | 2017/07/05 2018/06/05 |
| Audiencia de pruebas | 2018/06/25 2021/04/28 |
| Al Despacho para fallo | 2021/05/21 |



Se produjo la suspensión de términos judiciales de la siguiente forma durante el año 2020:

| Acuerdo | Fecha | Desde | Hasta |
|---|------------|------------|------------|
| PCSJA20-11517 Consejo Superior de la Judicatura | 15/03/2020 | 16/03/2020 | 20/03/2020 |
| PCSJA20-11518 Consejo Superior de la Judicatura | 16/03/2020 | 16/03/2020 | 20/03/2020 |
| PCSJA20-11521 Consejo Superior de la Judicatura | 19/03/2020 | 21/03/2020 | 03/04/2020 |
| PCSJA20-11526 Consejo Superior de la Judicatura | 22/03/2020 | 04/04/2020 | 12/04/2020 |
| PCSJA20-11532 Consejo Superior de la Judicatura | 11/04/2020 | 13/04/2020 | 26/04/2020 |
| PCSJA20-11546 Consejo Superior de la Judicatura | 25/04/2020 | 27/04/2020 | 10/05/2020 |
| PCSJA20-11549 Consejo Superior de la Judicatura | 04/05/2020 | 11/05/2020 | 24/05/2020 |
| PCSJA20-11556 Consejo Superior de la Judicatura | 22/05/2020 | 25/05/2020 | 08/06/2020 |
| PCSJA20-11567 Consejo Superior de la Judicatura | 05/06/2020 | 08/06/2020 | 01/07/2020 |

6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

En la oportunidad para alegar de conclusión, las partes se pronunciaron de la siguiente forma:

6.1 PARTE DEMANDANTE

El fundamento de la demanda son las lesiones causadas a LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA como consecuencia de la omisión en el mantenimiento y la falta de señalización del daño en la Avenida Caracas a 100 metros al sur de la Calle 55 sur, sentido norte sur, donde se presentaba un desnivel y quebramiento de las losas de concreto, circunstancias que provocaron que el 21 de enero de 2014 hacia las 2:05 de la tarde, el señor JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS perdiera el control de la motocicleta de placa EPG-28D, derribándolo y produciéndole la muerte de forma instantánea y dejando gravemente herida a la pasajera ahora demandante, causando su paraplejía.

Como prueba de lo anterior se observan los documentos obrantes en los folios 193 a 223 del cuaderno principal.

La demanda busca la declaración de responsabilidad de las demandadas por los daños sufridos por los demandantes por los errores, fallas y omisiones en el servicio de las mismas, por el defectuoso funcionamiento en el mantenimiento de las vías y la falta de señalización, incumpliendo los deberes de velar por la seguridad de la vía pública, al no tomar medidas preventivas, de mantenimiento y señalización en dicha vía, la cual se deterioró por el uso constante de buses articulados de Transmilenio, los cuales quedaron demostrados en el decurso del proceso.

Queda demostrado con el Informe Ejecutivo 110016000028201400229, evidencia No. 6, que existían fracturas y hundimiento de las losas en concreto de la vía sobre el carril izquierdo de la calzada occidental de la Avenida Carcas en sentido norte-sur, con una longitud de 20.10 metros. El informe fotográfico evidencia los daños en la vía a folios 179, 180, 182 a 205 del cuaderno principal.

El Informe Policial para Accidentes de Tránsito A 1427622 registra como Código de Hipótesis los siguientes:

- 157 Otra pérdida de control del vehículo por mal estado de la vía
- 308 Otra hundimiento de las losas de concreto
- 116 Exceso de velocidad



Es evidente que la primera hipótesis del informe policial está probada de acuerdo a la descripción del lugar de los hechos realizada por la misma Policía en la diligencia de levantamiento del cadáver de JUAN CHESTER CARRILLO y demás documentos adjuntos a la demanda. Folios 206 a 211 del cuaderno principal.

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses no detectó sustancias alucinógenas o embriagantes en el conductor de la motocicleta, como consta a folios 212 a 217 del cuaderno principal.

La Secretaría de Movilidad emitió respuesta señalando que para el 21 de enero de 2014 no se evidenció que se hayan instalado señales preventivas o informativas sobre los daños que presentaba la vía a la altura del sitio en que se produjo el accidente, incluso pese a que la entidad realizó visita técnica el 26 de marzo de 2014, dos meses después de la ocurrencia de los hechos. Folios 232 a 234 del cuaderno principal.

La Fiscal 72 Seccional de la Unidad de Vida delegada ante los Jueces Penales del Circuito de Bogotá, señaló que el 24 de septiembre de 2014 ordenó el archivo de la indagación del caso 110016000028201400228, destacando que la causa del accidente obedeció al mal estado de la vía, que ante el intento por parte de la víctima de esquivar los huecos presentes pierde del control y sale impactado contra el andén y posteriormente contra el muro, produciéndose así su deceso en el lugar de los hechos a causa del "síndrome de hipertensión endocraneana debido a trauma craneoencefálico contundente secundario a evento de tránsito". Folios 236 y 237 del cuaderno principal.

En la página 6 del periódico Q'Hubo del 23 de enero de 2014 describe en toda página y titula "La Quebrada Vía Usme le Arranca la Vida", refiriéndose al accidente de JUAN CAMILO, quien perdió el control de la motocicleta al intentar esquivar las losas quebradas de la vía, de acuerdo a comentarios la causa del accidente habría sido el mal estado de la vía, al parecer por el paso de los articulados de Transmilenio, y el peso de los buses mantiene la calle quebrada. El 13 de febrero de 2013 en la página 4 informa de otro accidente fatal titulado "La Trampa Mortal de la vía Usme", resaltando que JHON FREDY CAÑO, de 22 años de edad, quien viajaba en su motocicleta, perdió la vida tras pasar por un hueco que le hizo perder el control, señala en negrilla "con esta muerte ya tres las que se registran este año a esta altura de la vía a Usme. El mal estado de las losas de TransMilenio son una verdadera trampa para los motociclistas que pasan por allí". En la misma hoja muestra una foto de la página 6 en la edición del 23 de enero de 2014, donde se registra la muerte de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS, quedando demostrado que esta demanda no es el único hecho en el que las demandadas han incurrido en omisión y fallas del servicio. Folios 224 a 228 del cuaderno principal.

Igualmente, no obra prueba que demuestre que a motocicleta presentara fallas mecánicas, desgaste de sus ruedas o que el conductor no tuviese sus documentos en regla.

No se registran acciones por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial en el lugar de la ocurrencia de los hechos, a pesar de que su función es la de programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local, así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.

El Instituto de Desarrollo Urbano en oficio 20153661343411 del 13 de agosto de 2015, mediante el cual resuelve petición elevada por la señora TERESA CAMPOS LOSADA, sobre la intervención realizada al tramo vial de la Calle 51 sur, aproximadamente a una distancia de 100 metros delante de la entrada principal de la Escuela de Artillería del Ejército Nacional,



indica que suscribió contrato para la atención de los citados corredores, denominado Contrato IDU-1699 de 2014.

Acredita que durante la etapa de consultoría se realizó un inventario de daños que afecta la movilidad en la malla arterial troncal, mediante diagnóstico visual, lo anterior, en conjunto con Transmilenio S.A., informando que en el sector de ocurrencia de los hechos se identificó un escalonamiento de las losas, realizando intervención de emergencia el 20 de abril de 2015, consistente en la nivelación de las losas con mezcla asfáltica, a fin de dar movilidad al tramo vial, lo que ratifica la falla en el servicio en la omisión en el mantenimiento de las vías y la falta de señalización e incumplimiento de los deberes de velar por la seguridad de la vía pública y como autoridad, el fin esencial de proteger a todas las personas en su vida, honra y bienes, y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Igualmente, lo demostrado con la historia clínica y dictamen de calificación de pérdida de la capacidad laboral no fueron objetados por los demandados, en donde se registra que las lesiones de la demandante a causa del accidente correspondieron a los siguientes:

- Neumonía multi resistente tratada
- Politraumatismo por accidente automovilístico (21 de enero de 2014)
- TEP arteria que irriga el polo superior derecho (anfiotac de ingreso con evidencia de defectos de llenamiento)
- Contusión pulmonar vs consolidación del lóbulo inferior izquierdo
- FX de vértebras torácicas T6 T7 T8 extra institucional reducida quirúrgicamente
- Trauma raquimedular nivel T6 A
- Fractura y luxación radio carpiana de la mano derecha
- Amenia micrótica hipocrómica
- Limitación funcional des acondicionamiento físico dependencia funcional en ABC
- Paraplejia flácida (inicia aumento de tono)
- Por lo anterior se ordenó la entrega de una silla de ruedas definitiva para la movilización, transporte y traslado. De igual forma el dictamen emitido por Seguros de Vida Alfa, de acuerdo a los parámetros del Manual Único de Calificación de Invalidez dictaminaron una pérdida de capacidad laboral del 63.5%, cuyo origen "accidente común", con secuelas de trauma raquimedular T5 T6 de origen traumático
- Fractura nivel T5 T6 T7, requirió de artrodesis, además fractura radio escafoides derecho, requiriendo osteosíntesis, terapia física y rehabilitación con evolución favorable presente paraplejia espástica asworth 2/4 buen sostén del tronco, nivel sensitivo T4, con compromisos de esfínteres requiriendo cateterismo intermitente 2 veces al día, semindependiente.
- Secuelas establecidas columna tórax: 13 de febrero de 2014
- Disminución altura T8 acuñaamiento anterior, barra de fijación libre bilateral de predominio izquierdo, fijación tras pedicular desde T3 hasta T9, TAC de tórax 2 de agosto de 2014 consolidación multi segmentaria de L II con derrame pleural libre bilateral de predominio izquierdo.
- Fijación transpedicular por barras de los cuerpos vertebrales T2 T3 T5 paciente que fue manejada en la Clínica San Rafael UCI presentó TEP y falla cardíaca

Están debidamente demostrados los vínculos familiares de la parte demandante entre sí y su afectación como consecuencia de las lesiones sufridas por LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA.

Está demostrado que, para la fecha de los hechos, la señora LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA laboraba en el Hospital Tunjuelito II mediante la orden de prestación de servicios 343 del 2 de enero de 2014. El ingreso devengado se destinaba a sus gastos personales y a los de su familia como lo confirmaron las declaraciones.



De acuerdo a lo manifestado por el perito ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO en audiencia del 28 de abril de 2021, la causa del accidente no pudo ser establecida, como se anota:

"...accidente de tránsito 21-01, avenida caracas sentido sur norte, se presentó por pérdida de control sobre el vehículo motocicleta, NO se pudo determinar la causa, y de acuerdo a sus cálculos el vehículo podría ir a una velocidad entre 43 y 60 kilómetros por hora al momento de la pérdida de control, el factor de la vía en sus características respecto a su demarcación no se halló, y en su inspección a la vía estableció que tiene un ancho de 6,10 mts., doble vía que se debe transitar en sentido norte sur (folio 662 del expediente), numeral 6 del análisis del peritaje tabla de velocidades, de acuerdo a las distancias, no hay huellas de frenado sino de arrastre metálico en el informe técnico de inspección a cadáver, folios 53, 54, tiempos entre 1,2 y 1,5 para frenar o girar y esta necesitaría de 63 y 64 metros para frenar, menos de 40 kilómetros serían 32,4 metros para frenar, exactamente no se puede determinar si hubo obstáculos, hay un desnivel de 5 centímetros, la inercia haría que el conductor y pasajero salieran expulsados como una catapulta, no se puede establecer si freno o no o con que freno se pudo realizar...". (Sic)

Queda entonces claro que efectivamente en el sector del accidente y para la época de los hechos existían fracturas desnivel de las losas en sentido norte sur y de Oriente a Occidente (0.05 M) (fotografías 22 a 24 del informe técnico de IRS Vial), destacando usted que en dicho informe ni el interrogatorio del perito pudo determinarse en la medida del hundimiento que se observa es mayor al desnivel, aunado a estas circunstancias debe tenerse en cuenta el peso de la motocicleta de 120 kg aproximadamente y el de sus ocupantes de 140 kg aproximadamente, situación que también pudo tener injerencia en la pérdida de control de la motocicleta, motivo por el cual se pudo demostrar la existencia del hecho dañoso, del daño que se produjo y el nexos causal en el presente asunto, generando para los demandados la obligación de indemnizar a las víctimas, por cuanto nos encontramos en un evento, en el cual la parte demandante es víctima de hechos que exceden los normales riesgos, e igualmente estuvo la manifiesta violación de sus derechos fundamentales como el derecho a la unidad familiar, la vida e integridad personal, la salud en conexidad con la vida, etc.

Las demandadas incurrieron en responsabilidad administrativa como consecuencia de los hechos narrados y a presentarse una falla en el servicio por la omisión en el mantenimiento de la vía en el lugar en el que se produjo el accidente, al permitir el tránsito vehicular sin tomar las medidas preventivas y de señalización, desobedeciendo los deberes de velar por la seguridad de la vía e incumpliendo con los fines esenciales del Estado. esta omisión plenamente demostrada vulneró los más importantes derechos fundamentales, el derecho a la vida de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS y el de la salud en conexidad con la vida de LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA.

Las demandadas incurrieron en una falla del servicio por omisión en el mantenimiento de las vías y falta de señalización, incumplimiento de los deberes de velar por la seguridad de la vía pública y como autoridad de la República, cuyo fin esencial es el de proteger a todas las personas en su vida, honra y bienes, así como asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado, no cumplieron con las funciones señaladas por el Concejo de Bogotá y la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Si se hubiesen cumplido las funciones como la de analizar la información y las estadísticas de accidentalidad de forma confiable y oportuna, información con la cual contaba la demandada, debió adoptar medidas como se demuestra (el reporte de accidentalidad de enero a julio de 2014, donde hacen la comparación de cifras e indicadores de accidentalidad



en Bogotá, el cual se encuentra en la página web de la Secretaría de movilidad), así como las tablas de accidentalidad obtenida mediante derecho de petición.

complemento de lo anterior es lo previsto en la ley 769 de 2002, cuyo artículo 119, señala que solo las autoridades de tránsito pueden ordenar el cierre temporal de vías.

6.2 PARTE DEMANDADA

Las demandadas al momento de alegar de conclusión se pronunciaron de la siguiente forma:

6.2.1 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Al momento de alegar de conclusión, este demandado se reiteró en las excepciones planteadas al momento de contestar la demanda.

- Falta de legitimación en la causa
- Culpa exclusiva de la víctima

Destaca que de conformidad con el Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito 190129006 y su respectiva sustentación, el conductor de la motocicleta no estaba respetando la velocidad máxima permitida en esa vía de 40 km por hora, pues una de las conclusiones de dicho dictamen pericial fue que el occiso conducía al momento del accidente a una velocidad entre 30 entre 43 y 60 km por hora (velocidad de la motocicleta al inicio de la desaceleración entre 43 y 60 km por hora).

En concordancia con lo anterior, en el mencionado informe también se concluye que, el “las características de la vía, estado, señalización y demarcación no fueron factores generadores de la causa del accidente” (...)

En este sentido, esta defensa se opone a la prosperidad de las pretensiones del demandante en cuanto a que, en el artículo 90 de la constitución Política de Colombia, se han determinado como elementos constitutivos de responsabilidad del Estado, que exista una conducta irregular, se genere un daño y por consiguiente un nexo causal. Frente al daño, señala en relación al perjuicio sufrido por las personas que solicitan reparación, que es un principio fundamental del derecho que el perjuicio sufrido por los demandantes lesione un derecho o una situación jurídicamente protegida, situación que no ocurre en el presente caso, es decir, que, si bien existe un vínculo directo entre los hechos, perjuicios y la parte demandante, existe una conducta irregular por parte de la propia víctima que configura una causal eximente de responsabilidad.

En lo que respecta a la imputación, refiere esta defensa que en lo que a la Secretaría Distrital de Movilidad se refiere, se configura la falta de legitimación en la causa por pasiva, por cuanto no es partícipe material en los hechos narrados, pues quien hace parte de los mismos es otra entidad, la cual tiene a su cargo el mantenimiento de las vías de la ciudad y dado a que se encuentra probada la culpa exclusiva de la víctima, ya que al momento del accidente el occiso no estaba respetando el límite de velocidad máxima permitida.

Por lo anterior, deben denegarse las pretensiones de la demanda.

6.2.2 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

Al momento de alegar de conclusión, este demandado cita la fijación del litigio realizada en audiencia inicial, y que transcribe:



"en determinar si surge responsabilidad patrimonial de las entidades demandadas como consecuencia de la presunta omisión en el mantenimiento de la vía y la falta de señalización en la vía público, exactamente en la Avenida Caracas a 100 metros, al norte de la calle 55 Sur, sentido norte sur en la ciudad de Bogotá, cuando iba como pasajera en la motocicleta de placas EPG 28D, conducida por el señor JUAN CHESTER CARRILLO, el 21 de enero de 2014, lo que le genero una disminución de la capacidad laboral del 65.3%"

Las pruebas allegadas al expediente permiten tener por demostrada la ocurrencia del accidente, la atención médica y la pérdida de la capacidad laboral de la demandante como consecuencia del siniestro.

En el expediente de la investigación penal en el que reposa informe ejecutivo que describe la escena del accidente, se indican como hallazgos un cuerpo sin vida ubicado en la acera occidental de la Avenida Caracas; como Evidencia 2 se anota una motocicleta AKT de color negro, de placa EPG 28D, en volcamiento lateral derecho sobre la acera occidental de la Avenida Caracas, se describen como daños la ausencia del espejo retrovisor derecho, manigueta de freno rota, carenaje rayado costado derecho, exhosto rayado costado derecho, tapa lateral costado derecho parte superior rayada, telescopio doblado. Evidencia 3 Huella de arrastre metálico de la motocicleta con un diámetro marcado de 4 metros marcado sobre la acera occidental de la avenida caracas, Evidencia 5 segundo punto de impacto contra muro en ladrillo y reja metálica con desprendimiento de partes de ladrillo y fragmentos plásticos de un casco de color negro del predio del batallón de artillería. Evidencia 5. Huella de trayecto en dirección diagonal con una longitud de 50 centímetros tatuada sobre el carril derecho de la calzada occidental de la avenida caracas y primer punto de impacto contra el sardinel con huella de arrastre metálicos con una longitud de "2 10" metros de la acera occidental de la avenida caracas. Evidencia 6. Fracturas de hundimiento en la avenida caracas en sentido de norte a sur con una longitud de 20.10 metros

El investigador plantea como hipótesis de los hechos la siguiente:

"HIPÓTESIS DE LOS HECHOS

Teniendo en cuenta los elementos materiales de prueba y evidencia física hallados en el lugar de los hechos se puede inferir que muy posiblemente el accidente de tránsito se presenta momentos en que el hoy occiso transitaba en calidad de conductor de un vehículo motocicleta en compañía de una femenina en calidad de pasajera por la avenida Caracas en sentido norte a sur aproximadamente 100 metros al norte de la calle 56 sur, por circunstancias que se investigan pierde el control del vehículo proyectándose en dirección diagonal hacia el costado occidental de la vía impactando en primera instancia del vehículo contra el sardinel de la acera occidental cayendo en volcamiento lateral derecho sobre la acera y sufriendo arrastres hasta la posición final a una distancia de 15 metros, el conductor y la pasajera luego del impacto de la motocicleta contra el sardinel salen proyectados contra el muro en ladrillo y rejilla metálica del predio del batallón de artillería por lo cual el conductor fallece en vía pública y la pasajera es remitida al hospital San Rafael."

En la investigación penal se recibió la declaración del testigo MIGUEL ÁNGEL LÓPEZ VELANDO, quien manifestó:

"Yo acabo recibí el turno de centinela en la garita 4 que es interno sobre el batallón y la vista es hacia la caracas, entonces me subí y volteé a mirar hacia el sobre la caracas las dos calles presentaban vacíos no estaban presentes vehículo entonces venia una moto azul pulsar hacia el hacia Santa Liberada y atrás venia la otra moto azul akt negra, el si venia un poco rápido y la moto azul se le metió en el camino a



la otra moto y el de la moto negra por esquivar perdió el control y se estrelló contra el andén defrente (sic) y salieron disparados los dos tripulantes una mujer y un man y la moto les cayo, por detrás y los arrastro un poquito más hacia arriba y la moto azul paro un poquito y vio que se estaban estrellando acelero y se fue....”.

Al preguntársele sobre el movimiento de la moto azul, indicó:

“Se abrió donde la otra moto venía y a lo que vio que iba a estrellar trato de volver al carril donde iba” Al ser indagado si la motocicleta pudo realizar otra maniobra, dijo que no por cuanto esta venía muy rápido y perdió el control de la motocicleta. Igualmente dijo que el día era soleado y la vía está seca.”

Reposa además oficio 20143660287841 del 8 de abril de 2014 donde el IDU informó al investigador judicial JOSÉ LANCHEROS ALDANA sobre el estado de la vía precisando que no presentaba fallas que generaran riesgo en la seguridad vial, acorde con la visita técnica realizada. Se soportó la respuesta con fotografías del lugar.

A su vez, la Secretaría de Movilidad respecto de la señalización de la vía precisó que conforme a la visita técnica realizada se evidencia que: *“a 90 metros al sur aproximadamente del sitio del requerimiento se encuentran la intersección de la Avenida Caracas por calle 56 Sur, está regulada semafóricamente desde el 05 de agosto de 1998”*; también informó sobre la existencia de paso peatonal y la señal SR-30 velocidad permitida de 40 km/h. Seguidamente recordó que dicha velocidad debe reducirse a 30Km/h, cuando se encuentra un intersección próxima, entre otros casos,- Ley 769 de 2002.

Obra igualmente el Oficio 2015366134311 mediante el cual el IDU informa que la vía fue objeto de reparación en 2015, esto es, un año y siete meses luego de ocurrido el accidente.

En cuanto a las versiones rendidas por los demandantes, respecto de la ocurrencia del accidente, se destaca que ninguno de ellos fue testigo presencial del hecho. A su vez, la señora LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, quien podía revelar las verdaderas circunstancias fue evasiva en sus respuestas, en lo que atañe a su percepción, el conductor de la motocicleta actuaba prudentemente y no recuerda con exactitud cómo sucedió el accidente al quedar inconsciente.

Igualmente reposa en el expediente la experticia realizada por especialista en accidentes de tránsito, el cual reconstruye el momento del accidente con metodologías científicamente aceptadas que permiten identificar las causas del siniestro. Respecto de la pérdida de control de la motocicleta anota en cuanto al análisis de la posible velocidad a la que se desplazaba:

“la motocicleta se desvía hacia su derecha perdiendo el control, impacta con el sardinel dejando huellas de arrastre, sube al sardinel y recorre el área verde hasta impactar con el muro, realiza un giro longitudinal sobre su costado derecho cayendo al piso junto con sus ocupantes, se arrastra sobre el sardinel y termina en posición final, a su vez, el conductor de la motocicleta termina en posición final.

No es posible determinar la presencia de más vehículos sobre la calzada.

La velocidad calculada para la motocicleta es al momento de la pérdida de control, antes se podía desplazar a mayor velocidad sin poder determinar su valor.”

Entre los hallazgos se enuncian los siguientes:



r) *Es de anotar que el vehículo No. 1 MOTOCICLETA antes de la pérdida de control se desplazaba por el carril derecho de la calzada en sentido norte-sur de la Av Caracas a 75 m de la entrada del cantón de artillería.*

s) *No se posee información técnica que indique que el vehículo No. 1 MOTOCICLETA desplazaba sobre el centro o carril izquierdo de la calzada en sentido norte-sur de la Av. Caracas a 75m de la entrada del cantón de artillería.*

t) *No se posee información técnica que indique la presencia de un peligro delante del vehículo No. 1 MOTOCICLETA que influye en la pérdida de control.*

u) *No es posible determinar técnicamente la presencia de más vehículos sobre la calzada al momento de la pérdida de control del vehículo No. 1 MOTOCICLETA.*

x) *No se poseen registro de accidentes de tránsito previos al lugar de los hechos motivo de la investigación.*

y) *Es importante anotar que para que se presente una desestabilización del vehículo No. 1 MOTOCICLETA esta debe desplazarse de manera lateral respecto al desnivel de las losas de concreto fracturadas.*

z) *En el código nacional de tránsito se indica "**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 atravesados solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. PARÁGRAFO 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. PARÁGRAFO 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones".*

aa) *En el Código Nacional de Tránsito se indica "**ARTICULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO.** todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento."*

bb) *Es importante indicar que si la motocicleta se hubiese desplazado a una velocidad menor a 40 KM/h, y percibe el riesgo (hundimientos) a una distancia mayor a 16.7 m, puede iniciar una maniobra evasiva (giro y/o frenada) para evitarlo; además si lo percibe a una distancia mayor a 32.4 m puede detenerse antes del mismo.*

En cuanto a las conclusiones se destaca:

"8.3 Factor vía

- 1. Las características de la vía, estado, señalización y demarcación no fueron factores generadores de la causa del accidente, sin embargo, la ausencia de demarcación horizontal provoca que los conductores del espacio que ocupan sobre la calzada.*
- 2. De acuerdo la inspección a la vía por parte del equipo de IRS Vial la calzada presenta un ancho de 6.09 m, a su vez de acuerdo a la fijación de los EPM y/o EF en el bosquejo topográfico del informe de la autoridad, las fracturas de las losas y el hundimiento de 0.05 m se encuentra a 3.5 m del sardinel occidental*



de la calzada en sentido norte sur de la Av. Caracas a 100 metros de la calle 55 sur.

- 3. Si el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se hubiera desplazado sobre el carril izquierdo, tendría 2.59 m para transitar sin interactuar con el hundimiento de 0.05 m de las losas de concreto.*

8.4 Factor humano:

- 1. La velocidad del vehículo No. 1 MOTOCICLETA (43-60 km/h) es superior (inadecuada) a 40 km/h, límite de velocidad en el lugar de los hechos de acuerdo al área de zona (urbana, militar) sin señalización vertical SR-30 "velocidad máxima" y al oficio emitido por la Secretaría de Movilidad de Bogotá con referencia SDM-37516-14.*
- 2. La causa fundamental (determinante) del accidente de tránsito obedece a la pérdida de control del vehículo No. 1 MOTOCICLETA sin poder determinar su motivo."*

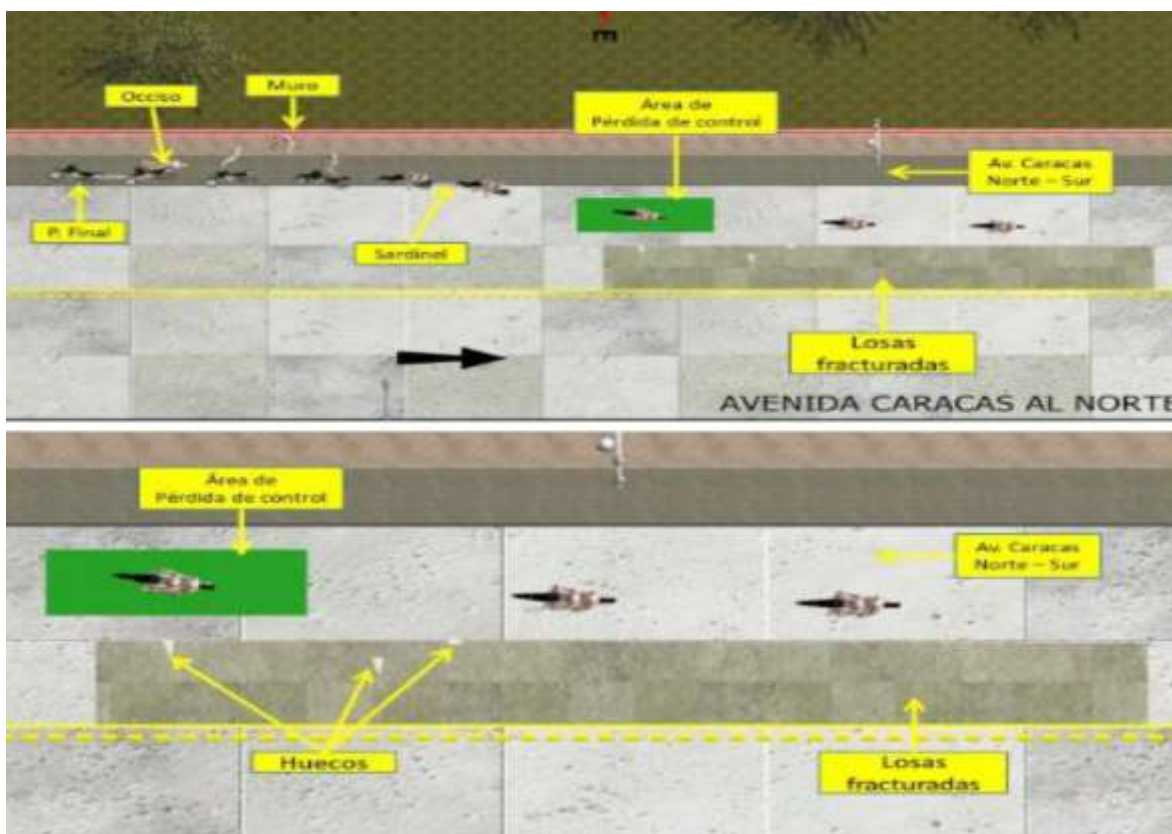
La prueba recaudada en el proceso evidencia que LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, sufre afecciones en salud, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 21 de enero de 2014 y que derivan en una discapacidad laboral equivalente al 65.3%.

En cuanto a las causas del accidente, se pudo comprobar que el mismo no se ocasionó por "omisión en el mantenimiento de la vía" ni la "falta de señalización" como se indica en la demanda. Por el contrario, a través de prueba documental y experticia técnica se demostró que la motocicleta en la que se desplazaba la demandante:

- Pierde el control cuando otro vehículo de las mismas características invade el carril por el que se desplazaba (carril derecho), lo que hace que colisione con el sardinel de la vía. Lo anterior se corrobora conforme a los daños registrados por el automotor y que se describen en el informe de accidente 1427622 y en la investigación penal 110016000028201400229.
- La motocicleta en la que se desplazaba la demandante no presenta alteraciones en la capa asfáltica.
- Que en efecto la vía presenta algunas fracturas y hundimientos (parte izquierda de la vía) que no superan los 0.05, y se encuentran a 3.5 metros del sardinel occidental de la calzada, de lo cual se infiere que, si el desplazamiento se hubiese dado por el carril izquierdo, el conductor hubiese tenido 2.59 metros para maniobra de la motocicleta.
- Que no hubo intento de frenado por parte del conductor del vehículo de placa AK125 (sic)
- Igualmente, que el hundimiento de la capa asfáltica no supera

Igualmente, que el hundimiento de la capa asfáltica no supera el ancho de las ruedas del mencionado vehículo, razón por la cual igualmente se evidencia que estas imperfecciones no son la causa eficiente del accidente de tránsito, dado que las mismas podían ser superadas por la motocicleta en cuestión.

Las pruebas técnicas corroboran el relato del único testigo que evidenció el accidente acontecido el 21 de enero del año 2014, y que fue recreado por el experto técnico.



"IMAGEN No. 22: en estas imágenes, vista en planta se aprecia la secuencia del siniestro antes, al momento de la pérdida de control y los impactos con los objetos fijos (sardinel y muro), así como el desplazamiento hasta sus posiciones finales."

En consideración al material probatorio, se probó que esta demandada no incumplió las funciones que le fueron asignadas, por el contrario, se pudieron esclarecer las verdaderas causas que originaron el accidente.

Las lesiones sufridas por LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, no son atribuibles a los demandados, sino que correspondieron a la imprudencia de un tercero y la aparente imprudencia e impericia del conductor de la motocicleta de placa "AK 125" (sic), por lo que deben denegarse las pretensiones de la demanda.

6.2.3 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

Se abstuvo de alegar de conclusión.

6.2.4 SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO

Los acápites del alegato de este demandado se enuncian a continuación:

A. EL PROBLEMA JURÍDICO A DILUCIDAD – LA FIJACIÓN DEL LITIGIO

Al momento de alegar de conclusión este demandado cita la fijación del problema jurídico hecha en audiencia del 5 de junio de 2018 en los siguientes términos:

"...Tratándose de un medio de control de reparación directa se hace necesaria la demostración de la configuración de un hecho dañosos, un daño y un nexo causal que puedan estructurar la responsabilidad patrimonial del Estado.



*El litigio se fija entonces en **determinar si surge responsabilidad patrimonial de las entidades demandadas como consecuencia de la presunta omisión en el mantenimiento vía y la falta de señalización en la vía pública, exactamente en la Avenida Caracas a 100 metros, al norte de la calle 55 Sur, sentido norte sur en la ciudad de Bogotá, donde se accidentó la señora LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, cuando iba como pasajera en la motocicleta de placas EPG28D, conducida por el señor JUAN CHESTER CARRILLO, el 21 de enero de 2014, lo que le generó una disminución en la capacidad laboral del 63.3%.** (negritas y subrayado fuera texto).*

B. IMPOSIBILIDAD DE PROFERIR SENTENCIA CONDENATORIA

El examen detallado de las probanzas obrantes en el informativo destaca de forma general las razones por las cuales no hay lugar a proferir sentencia condenatoria.

C. ELEMENTOS DEMOSTRADOS

En el presente caso la parte demandante demostró lo siguiente:

- La ocurrencia del hecho dañoso o accidente de tránsito que tuvo lugar el 21 de enero de 2014.
- Que el accidente tuvo lugar cuando la demandante se movilizaba como parrillera en la moto conducida por JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS.
- Que el conductor de la moto perdió el control del vehículo.
- La existencia de un daño consistente en las lesiones sufridas por la señora LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA.

D. ELEMENTOS NO DEMOSTRADOS

La parte demandante no logró acreditar de alguna forma:

- La causa del accidente derivado de un hecho atribuible a la parte demandada. Por cuanto si bien existe evidencia de que existió un accidente, un muerto y una víctima lesionada, no existe prueba de que el accidente tuviera ocurrencia por un hecho, acción u omisión atribuible a la parte demandada.
- Que la causa que generó la pérdida de control de la moto por parte de JUAN CHESTER CARRILLO CAMPOS, fue el estado del carril izquierdo de la Avenida Caracas, de algunas de las losas que conforman dicho espacio de la calzada.
- La existencia de falla del servicio por parte de los demandados.
- La existencia de nexo causal respecto de TransMilenio S.A.

E. ELEMENTOS DEMOSTRADOS DENTRO DE LA ACTUACIÓN

- Inexistencia de falla en la prestación del servicio
- Culpa de un tercero, atribuible al conductor de la moto, por exceso de velocidad.
- Culpa objetiva por realización de una actividad peligrosa, predicable del conductor de la motocicleta.

Respecto de las pruebas aportadas con la demanda se hace el siguiente análisis:

1. INFORME EJECUTIVO DEL 21 DE ENERO DE 2014 CASO 1100116000028201400229, ELABORADO POR EL SUBINTENDENTE HILARIÓN RUÍZ JUAN ALEJANDRO.

No prueba en algún sentido la existencia de Falla del servicio acción u omisión de alguna de las demandadas. Es un documento elaborado a posteriori de la ocurrencia del



accidente y que describe el lugar en que se produjo y si bien menciona la existencia de fracturas o hundimientos en las losas de concreto sobre el carril izquierdo de la calzada occidental, es claro que la vía tiene dos carriles, que el carril derecho está en buen estado y que la moto transitaba definitivamente por el carril derecho teniendo en cuenta que de acuerdo con el croquis de policía de tránsito golpeó el derecho y la trayectoria de marca de metal figura del lado derecho de la vía.

Se destaca que los carriles son lo suficientemente anchos para que transiten vehículos camiones buses etcétera por lo que una moto bien podría desplazarse con total holgura por los mismos.

El informe en la parte final de la primera página señala: "*...Evidencia No. 2 un vehículo tipo motocicleta marca AKT...en volcamiento lateral derecho sobre la acera Occidental de la Avenida Caracas y presenta...Evidencia No.5 Huella de trayectoria en dirección diagonal con una longitud de 50 centímetros tatuada sobre el carril derecho de la calzada occidental de la avenida caracas..*"; es decir que la motocicleta quedó ubicada o se detuvo sobre el andén derecho de la vía, lo que es un indicio cierto de que el conductor debía encontrarse desplazándose en el carril o la calzada derecha de la vía, donde no existe ningún hundimiento, fisura o agrietamiento de la calzada.

Luego se hace mención de las fracturas o hundimientos de unas losas del carril izquierdo, pero como un aspecto descriptivo del entorno. En el registro fotográfico no se observa que el conductor estuviere usando casco reglamentario y por la naturaleza de las lesiones en el cráneo que destaca la necropsia no estaría utilizándolo al momento de conducir la moto el día de los hechos.

No obstante, en la hipótesis de los hechos se destaca que la moto impactó contra el andén derecho de la calzada y que el conductor de la moto perdió el control del vehículo "por circunstancias que se investigan", no se dice en ningún sentido que la pérdida de control del vehículo hubiere ido ocasionada por el estado de las losas del carril izquierdo por donde evidentemente no venía transitando la moto.

2. INFORME DE POLICÍA DE TRÁNSITO A1427622 DEL 21 DE ENERO DE 2014

Este documento no da certeza de la posible causa del accidente y al respecto señala 3 posibles hipótesis que son:

- Código 116: Exceso de velocidad.
- Código 157: Otra, pérdida de control del vehículo por mal estado de la vía.
- Código 308: Otra, hundimiento en las losas de concreto.

La sola mención de 3 hipótesis evidencia la falta de certeza aún en la hipótesis que se plantea como posible causa del accidente. por lo demás que es claro que una hipótesis es un planteamiento que está sujeto a prueba.

Es importante señalar que este informe anota la existencia de 2 carriles o dos calzadas, que existía buena iluminación pues al momento de la ocurrencia de los hechos era de día, lo que permite una buena visibilidad de la vía.

3. DILIGENCIA DE LEVANTAMIENTO DEL CADÁVER CON NÚMERO ÚNICO DE NOTICIA CRIMINAL 1100160000028201400229

No es prueba de la causa del accidente pues no es este propósito para este documento conforme a su naturaleza.



4. CERTIFICADO DE DEFUNCIÓN

Tampoco es prueba de las circunstancias de modo que ocasionaron el accidente de tránsito, pues este documento se limita a establecer las causas médicas de la muerte. únicamente se coloca como hipótesis de la muerte como "violenta por accidente de tránsito".

5. HISTORIA CLÍNICA DE LA FUNDACIÓN CARDIO INFANTIL – INSTITUTO DE CARDIOLOGÍA

Da cuenta de las condiciones físicas, fisiológicas y estado general de epicrisis en que llega la demandante el 21 de enero de 2014 a dicho centro hospitalario. Este documento no acredita en algún sentido la causa del accidente de tránsito, siendo del caso destacar que a los médicos tratantes nada les puede constar acerca del presunto accidente de tránsito que se manifiesta en la demanda.

6. DICTAMEN DE CALIFICACIÓN DE PÉRDIDA DE LA CAPACIDAD LABORAL

Este documento registra la capacidad o incapacidad física u otra de una persona, o la pérdida de la capacidad laboral, secuelas permanentes, su habilidad o aptitud para desempeñar sus labores. este documento tampoco es prueba de la causa del accidente

7. OFICIO SDM-DCV-38687-14 DEL 3 DE ABRIL DE 2014 DEL DIRECTOR DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Este documento se produjo en respuesta a la solicitud de un investigador judicial de la Policía Nacional, se elaboró más de 2 meses después de la ocurrencia del accidente, y no refiere ni trata sobre la causa del mismo, limitándose a dar respuesta a una solicitud de información sobre la existencia de señalización del lugar sin que pueda tenerse ello como su causa en virtud de que no se acreditan los siguientes presupuestos:

- Que la situación de resquebrajamiento o hundimiento del carril izquierdo de la vía efectivamente requiriera de señalización preventiva.
- Que la moto hubiere estado transitando por el carril izquierdo de la vía, todo lo contrario, la evidencia demuestra que transitaba por el carril derecho.
- Que la pérdida de control de la moto por parte del conductor JUAN CHESTER CARILLO CAMPOS (Q.E.P.D.), fue la causa que generó el accidente.

8. El oficio 0000220 F.72 del 4 de marzo de 2015 la Fiscal 72 Seccional, es un documento que tiene un contenido meramente enunciativo y no tiene la suficiencia probatoria que permita determinar la causa del accidente.

Lo expresado en el oficio anteriormente mencionado ha sido plenamente desvirtuado por el dictamen pericial aportado por el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, en el cual se destaca que no obstante las diferentes hipótesis y posibilidades que pudieron dar lugar al accidente definitivamente el hecho no pudo ser generado por el estado de la vía teniendo en cuenta las características, profundidad del hundimiento y/o resquebrajamiento de la vía, las características de la moto y de las llantas de dicho vehículo que en ningún sentido hubieran generado la pérdida de control del vehículo ya que no eran en ese momento de tal magnitud que hubieran podido dar lugar a que ello tuviera ocurrencia. (Subrayado del texto original)

Se destaca que este dictamen fue rendido por perito experto, calificado en accidentes de tránsito, con amplia experiencia y amplia formación profesional, y especializado en



estos temas expuesto y sometido a contradicción en la audiencia del 28 de mayo de 2021 y no fue objetado por la parte demandante.

En el Peritazgo del IDU se evidencia que el conductor de la moto transitaba por el carril derecho, donde la calzada está en buen estado, al momento de la ocurrencia del accidente, tal como se visualiza e la página 44:

"3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA PÉRDIDA DE CONTROL.

Teniendo en cuenta las evidencias encontradas, daños de los vehículos, lesiones de las víctimas y las posiciones finales, existe la compatibilidad con el hecho que el vehículo No. 1 MOTOCICLETA presente una pérdida de control y posterior interacción con el sardinel produciéndose un inicio de giro longitudinal (volcamiento) sobre su costado derecho.

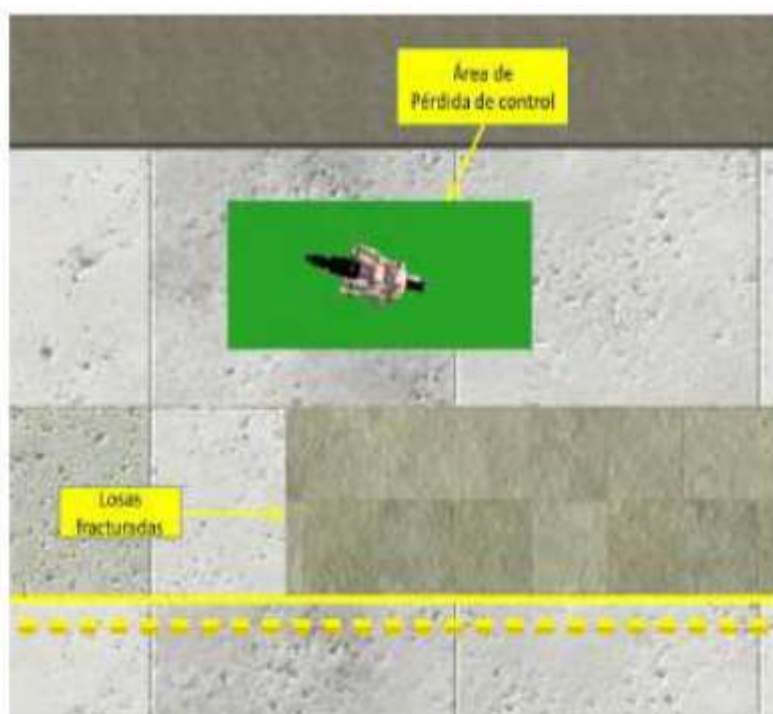


Imagen No. 19: en esta imagen vista en planta se aprecia la posición relativa y el área al momento de la pérdida de control.

El área de pérdida de control de 5.0 x 2.0 m, área de color verde en la imagen 19, indica que la pérdida de control se presenta en cualquier punto de esta área, la cual se encuentra ubicada en el carril derecho de la calzada en sentido norte sur de la avenida Caracas a 75 metros de la entrada del cantón de artillería, es decir en su carril de desplazamiento.

En la página 49 del peritazgo se señala:

"5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado se plantea la secuencia probable, donde un instante antes de la pérdida de control, el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se desplazaba sobre el carril derecho de la calzada en sentido norte-sur de la Av. Caracas a 75 metros de la entrada del catón (sic) de artillería a una



velocidad comprendida entre cuarenta y tres (43 km/h) y sesenta (60 km/h) kilómetros por hora.

La motocicleta se desvía hacia su derecha perdiendo el control, impacta con el sardinel dejando huellas de arrastre, sube al sardinel y recorre el área verde hasta impactar con el muro, realiza un giro longitudinal sobre su costado derecho cayendo al piso junto con sus ocupantes, se arrastra sobre el sardinel y termina en posición final, a su vez, el conductor de la motocicleta termina en posición final.

no es posible determinar la presencia de más vehículos sobre la calzada.

la velocidad calculada para la motocicleta es al momento de la pérdida de control, antes se podía desplazar a mayor velocidad sin poder determinar su valor.”

Las páginas de los periódicos aportados al proceso no constituyen plena prueba como lo ha reconocido la jurisprudencia del Consejo de Estado en sentencia 00942 de 2018⁸.

Finalmente, este demandado en su alegato se reitera respecto de las excepciones propuestas y agregando que ninguno de los interrogatorios de parte acredita la causa del accidente, el daño y una conducta presuntamente omisiva o activa de la parte demandada.

En cuanto a las pruebas no controvertidas, precisa este demandado que en la audiencia del 28 de mayo el apoderado de la parte demandante manifestó que le fue imposible hacer comparecer al perito por lo cual no se realizó la sustentación del peritaje aportado por la parte actora y su contradicción por la parte demandada, contrario a lo que ocurrió con el perito aportado por el IDU, donde el perito compareció y explicó su dictamen así como se surtió la oportunidad de formular aclaraciones u objeciones.

en virtud de lo anterior debe entonces denegarse las pretensiones de la demanda

7. CONCEPTO DE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO

La Agencia del Ministerio Público se abstuvo de rendir concepto en el presente caso.

8. CONSIDERACIONES

Pasa a resolverse el problema jurídico y a emitirse pronunciamiento de fondo acerca de las pretensiones de la demanda

8.1 TESIS DE LAS PARTES

La parte actora sostiene que las autoridades accionadas son responsables patrimonialmente de las lesiones sufridas por la ciudadana LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, derivadas del accidente de tránsito ocurrido el 21 de enero de 2014, el cual atribuye a la pérdida de control de la motocicleta en la que se desplazaba como pasajera, resultado del mal estado de la vía, pues presentaba desniveles en las losas de concreto que la componen.

⁸ “...NOTAS PERIODÍSTICAS – Valor probatorio No es posible dar pleno valor probatorio a la información difundida en los diferentes medios de comunicación, ya que los recortes de prensa aportados al proceso no generan, por sí solos, certeza sobre la ocurrencia y las condiciones de tiempo, modo y lugar de los sucesos referidos. NOTA DE RELATORÍA: Consejo de Estado, Sentencia de Unificación de 28 de agosto de 2013, Sección Tercera - Subsección C, Rad 05001-23-31-000-1996-00659-01(25022), C.P., Enrique Gil Botero...”



La Alcaldía Mayor de Bogotá - Secretaría Distrital de Movilidad, indica que entre sus funciones no se incluye la de realizar las reparaciones de las vías, pese a su calidad de cabeza del sector de movilidad de la Administración Distrital, lo cual considera configura una falta de legitimación en la causa por pasiva.

El Instituto de Desarrollo Urbano explica que si bien le corresponde el mantenimiento de la red vial arterial de la ciudad, en el presente caso no le es imputable responsabilidad en tanto no se demuestra que las condiciones de la vía fueran la causa activa del accidente, al tiempo que atribuye el resultado a la culpa de un tercero que al conducir la motocicleta desarrollaba una actividad peligrosa.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial indica que entre sus funciones se incluye solamente el mantenimiento de la red o malla vial local, o asumir la atención de daños en casos de urgencia, lo cual en el presente caso no se produce, de forma que no tiene legitimación en la causa por pasiva para comparecer al proceso, pues el accidente se produjo en un tramo de la malla arterial.

La sociedad Empresa de Transportes del Tercer Milenio TransMilenio S.A. indica que no le corresponde el mantenimiento de la red vial de la ciudad, al tiempo que no se formulan hechos en la demanda respecto de los cuales pueda derivarse alguna forma de responsabilidad que le pueda ser atribuida.

8.2 PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico en el presente caso consiste en determinar si se acredita como causa del accidente el estado de la vía, o si por el contrario se configura alguna de las excepciones propuestas por los demandados relacionadas con la culpa de un tercero que desarrollaba una actividad peligrosa.

Para resolver este problema jurídico, se analizarán a continuación cada uno de los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado para el caso concreto.

8.3 LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO

El Artículo 90 de la Constitución Política como cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado prevé lo siguiente:

"ARTÍCULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste."

La jurisprudencia y la doctrina han interpretado esta disposición reconociendo la existencia de tres elementos que necesariamente deben concurrir para que se estructure la responsabilidad patrimonial del Estado:

- a. La ocurrencia de un hecho dañoso
- b. La consecuente ocurrencia de un daño antijurídico
- c. La ocurrencia de una falla en el servicio que pueda ser atribuida a una autoridad pública y que sirva como nexo causal entre los dos elementos anteriores



8.3.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO

No existe controversia entre las partes respecto de la ocurrencia del accidente como lo acredita la documentación aportada, así como tampoco respecto de la calidad de pasajera que tenía la ciudadana LEIDY GERALDÍN MARÍN TRIANA, de forma que el hecho que se considera como dañoso se encuentra debidamente demostrado.

8.3.2 ACERCA DEL NEXO CAUSAL – FALLA DEL SERVICIO

La parte actora atribuye la pérdida de control de la motocicleta en la que se desplazaba como pasajera la demandante, al estado de la vía, pues presentaría desniveles que magnitud tal que fue imposible para el conductor superarlos.

Los demandados indican que no está demostrado que la condición de la vía fuera la causa del accidente, precisando además que el conductor de la motocicleta realizaba una actividad peligrosa y además se desplazaba con exceso de velocidad.

Para resolver el problema jurídico, debe tenerse en cuenta que la lesión se produjo como resultado de un accidente de tránsito, mientras la víctima se desplazaba como pasajera de una motocicleta.

La conducción de automotores, entre los que se incluyen las motocicletas, ha sido considerada tanto por la jurisprudencia⁹ como por la doctrina como una actividad peligrosa, por lo que la legislación contenida en el Código Nacional de Tránsito impone una serie de reglas tendientes a la minimización del riesgo, tales como el respeto permanente de la señalización de tránsito, el mantenimiento de los automotores, el uso de cascos y demás dispositivos de seguridad, etc.

Es decir que en principio la responsabilidad debe analizarse respecto de quien desarrolla tal actividad, es decir, el conductor de la motocicleta.

Sin embargo, a fin de que pueda determinarse que el estado de la vía fue la causa eficiente del resultado a pesar de que quien desarrollaba la actividad peligrosa actuara con toda la precaución que le era exigible y atendiendo a la normatividad de tránsito, es preciso que se demuestre que el accidente fue inevitable por el factor que el terreno suponía.

En este caso concreto, se cuenta con el dictamen¹⁰ rendido por la firma IRS VIAL, al que corresponde el número 190129006, referente al accidente del vehículo MOTOCICLETA AKY 125 MODELO 2014 COLOR NEGRO PLACA EPG 28D.

Las conclusiones del mencionado informe se transcriben a continuación:

"8. CONCLUSIONES:

8.1 Secuencia:

- 1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado se plantea la secuencia probable, donde un instante antes de la pérdida de control, el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se desplazaba sobre el carril derecho de la calzada en sentido*

⁹ Corte Constitucional. Sentencia T-609/14. "La actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa "que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión". Cuando con este tipo de actividades se causa un daño es posible reclamar la indemnización o reparación del mismo a través del proceso ordinario de responsabilidad civil extracontractual."

¹⁰ Informe Técnico - Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito R.A.T. 2



norte - sur de la Av. Caracas a 75 m de la entrada del catón de artillería a una velocidad comprendida entre cuarenta y tres (43 km/h) y sesenta (60 km/h) kilómetros por hora.

2. La motocicleta se desvía hacia su derecha perdiendo el control, impacta con el sardinel dejando huellas de arrastre, sube al sardinel y recorre el área verde hasta impactar con el muro, realiza un giro longitudinal sobre su costado derecho cayendo al piso junto con sus ocupantes, se arrastra sobre el sardinel y termina en posición final, a su vez, el conductor de la motocicleta termina en posición final.
3. La velocidad calculada para la motocicleta es al momento de la pérdida de control, antes se podía desplazar a mayor velocidad sin poder determinar su valor.

8.2 Factor vehículo:

No se encuentra evidencia que indique fallas mecánicas en el vehículo involucrado.

8.3 Factor vía:

1. Las características de la vía, estado, señalización y demarcación no fueron factores generadores de la causa del accidente, sin embargo, la ausencia de demarcación horizontal provoca que los conductores no identifiquen el espacio que ocupan sobre la calzada.
2. De acuerdo a la inspección a la vía por parte del equipo de IRS Vial la calzada presenta un ancho de 6.09 m. a su vez de acuerdo a la fijación de los EMP y/ o EF en el bosquejo topográfico del informe de la autoridad, las fracturas de las losas y el hundimiento de 0,05 m se encuentra a 3,5 m del sardinel occidental de la calzada en sentido norte - sur de la Av. Caracas a 100 m de la calle 55 sur.
3. Si el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se hubiera desplazado sobre el carril izquierdo, tendría 2,59 m para transitar sin interactuar con el hundimiento de 0,05 m de las losas de concreto.

8.4 Factor humano:

1. La velocidad del vehículo No. 1 MOTOCICLETA (43 - 60 km/h) es superior (inadecuada) a 40 km/h, límite de velocidad en el lugar de los hechos de acuerdo al área y zona (urbana, militar) sin señalización vertical SR-30 "Velocidad máxima" y al oficio emitido por la Secretaría de Movilidad de Bogotá con referencia SDM-37516-14.
2. La causa¹¹ fundamental (DETERMINANTE) del accidente de tránsito obedece a la pérdida de control del vehículo No. 1 MOTOCICLETA sin poder determinar su motivo."

De la lectura de este documento no se evidencia que la pérdida de control de la motocicleta (causa del accidente) obedeciera al estado de la vía, de forma que no puede tenerse por probado el hecho que supone la falla en el servicio en la que basa tu tesis del caso la parte demandante.

Llama la atención el gráfico incluido a folio 52 del dictamen pericial mediante el cual se superponen imágenes simuladas sobre una fotografía del lugar en el que se produjo el accidente, evidenciándose que el vehículo se desplazaba por el carril derecho, sin que sobre

¹¹ CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.



el mismo se evidencie alguna forma de deterioro de la vía que debiera ser superado por el conductor de la motocicleta.

Debe destacarse además la declaración¹² rendida por el centinela de la base del Ejército colindante con la vía quien manifestó que el conductor de la motocicleta accidentada tuvo que maniobrar para evitar otro vehículo de similares características.

Es decir que aunque se prueba la existencia de cierto desperfecto en la vía, no se acredita que fuera de tal entidad que no pudiera ser sorteado por un conductor de motocicleta que observara la normatividad de tránsito, ni que el vehículo accidentado transitara por el carril deteriorado.

La conclusión a la que se llega es que la conducta que se imputa a las demandadas como causa de hecho dañoso y que a juicio de la parte actora supone una falla del servicio, no se demostró fuera la causa del accidente.

8.4 CASO CONCRETO

Se resuelve el problema jurídico en el sentido de no tener por demostrada la ocurrencia de la conducta que se considera como falla del servicio por parte de las demandadas como causa del accidente de tránsito en el que resultara lesionada la demandante.

En virtud de lo anterior, se denegarán las pretensiones de la demanda.

8.5 CONDENA EN COSTAS

Conforme a lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se condenará en costas a la parte demandante y se liquidarán por la Secretaría.

Para lo cual se dará aplicación a lo establecido en el Acuerdo No. PSAA16-10554¹³ de 5 de agosto de 2016, el cual establece las tarifas de agencias en derecho, las cuales se fijarán en un 3%, de acuerdo a lo solicitado en las pretensiones de la demanda para cada una de las autoridades accionadas.

¹² Rendida en el proceso penal

¹³ ARTÍCULO 5º. Tarifas. Las tarifas de agencias en derecho son:

1. PROCESOS DECLARATIVOS EN GENERAL.

- | | |
|-----------------------|--|
| En única instancia. | a. Cuando en la demanda se formulen pretensiones de contenido pecuniario, entre el 5% y el 15% de lo pedido. b. En aquellos asuntos que carezcan de cuantía o de pretensiones pecuniarias, entre 1 y 8 S.M.M.L.V. |
| En primera instancia. | a. Por la cuantía. Cuando en la demanda se formulen pretensiones de contenido pecuniario: (i) De menor cuantía, entre el 4% y el 10% de lo pedido. (ii) De mayor cuantía, entre el 3% y el 7.5% de lo pedido. b. Por la naturaleza del asunto. En aquellos asuntos que carezcan de cuantía o de pretensiones pecuniarias, entre 1 y 10 S.M.M.L.V. |
| En segunda instancia. | Entre 1 y 6 S.M.M.L.V. |



8.6 COPIAS Y ARCHIVO

Ejecutoriada esta providencia, se enviará el expediente a la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos del Circuito de Bogotá para su archivo.

9. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Sesenta (60) Administrativo del Circuito de Bogotá, administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: Denegar las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: Condenar en costas a la parte demandante.

Se fijan las agencias en derecho en suma equivalente al tres por ciento (3%) del valor de las pretensiones de la demanda para cada una de las demandadas.

Liquidense por Secretaría.

TERCERO: Para efecto de notificaciones, términos y comunicaciones, dese aplicación a lo previsto en los acuerdos PCSJA20-11517, PCSJA20-11518, PCSJA20-11519, PCSJA20-11521, PCSJA20-11526, PCSJA20-11527, PCSJA20-11528, PCSJA20-11529, PCSJA20-11532, PCSJA20-11546, PCSJA20-11549, PCSJA20-11556 y PCSJA20-11567 del 5 de junio de 2020, expedidos por el Consejo Superior de la Judicatura, y el Decreto Legislativo 806 del 4 de junio de 2020.

CUARTO: Se recuerda a las partes que para dar trámite a la recepción de memoriales y de correspondencia, es indispensable seguir las siguientes indicaciones¹⁴:

1. Enviar la solicitud a la UNICA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO AUTORIZADA PARA RECEPCIÓN DE MEMORIALES: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co
2. Incluir los siguientes datos:
 - Juzgado al que se dirige el memorial
 - Número completo de radicación (23 dígitos)
 - Nombres completos de las partes del proceso
 - Asunto del memorial (Oficio, demanda, contestación, recurso, etc.)
 - Documento anexo (máximo 5000 kb). Si el anexo supera este tamaño, deberá incluirse el enlace compartió del drive del usuario, lo cual queda sometido a su responsabilidad. Formato PDF – OCR.
3. El incumplimiento de estos requisitos implicará la devolución del correo al iniciador del mensaje y no se le impartirá trámite.

QUINTO: Para el examen físico del expediente se podrá solicitar cita a través de la dirección de correo electrónico jadmin60bta@notificacionesrj.gov.co, previa justificación de las razones para el efecto y autorización del titular del mismo, en los términos del aviso que se

¹⁴ Requerimientos para recepción de memoriales y correspondencia de la Oficina de Apoyo – Juzgados Administrativos de Bogotá D.C. – Sede Judicial AYDEE ANZOLA LINARES - CAN



incluirá con el mensaje de datos mediante el cual se notifique esta providencia. Se atenderán las disposiciones vigentes en materia de aforo.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ALEJANDRO BONILLA ALDANA
Juez

Firmado Por:

**ALEJANDRO BONILLA ALDANA
JUEZ CIRCUITO
JUZGADO 60 ADMINISTRATIVO BOGOTÁ**

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:

9cd8870f08c2b15a5b1c2e435e9193772a2db680c0d7de3506c0dd37e35a750b

Documento generado en 21/06/2021 03:36:47 PM

**Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**