



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

**JUZGADO SESENTA Y CUATRO (64)
ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE
BOGOTÁ - SECCIÓN TERCERA**

Bogotá, veinticinco (25) de febrero de dos mil diecinueve (2019)

JUEZ	: Álvaro Carreño Velandia
Ref. Expediente	: 110013343064-2016-00092-00
Demandante	: CRISTIAN ROJAS VELOZA
Demandado	: BOGOTÁ D.C- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU- CODENSA S.A E.S.P

**SENTENCIA No. 10
REPARACION DIRECTA**

Objeto del pronunciamiento

Surtido el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede el Despacho a proferir la sentencia de primera instancia, en el proceso de la referencia.

I.- Antecedentes

1. LA DEMANDA

El 22 de febrero de 2016, a través de apoderado judicial, el señor **CRISTIAN ROJAS VELOZA**, presentó demanda en ejercicio de la acción de reparación directa contra **BOGOTÁ D.C, INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU y CODENSA S.A ESP**, a efectos de que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

*"-. Declarar que **BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ D.C. - IDU y CODENSA S.A. E.S.P**, son civil y administrativamente responsables de todos los daños y perjuicios materiales, morales y daños a la vida de relación causados a los demandantes por la muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias.*

-. Condenar en consecuencia a las demandas por los siguientes conceptos:

PERJUICIOS MORALES. Tanto objetivados como subjetivados, actuales y futuros, según las últimas Jurisprudencias del Honorable Consejo de Estado, en suma superior a \$64.435.000oo, equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes, para **CRISTIAN DAVID ROJAS VELOZA (hijo)**.

DAÑOS A LA VIDA DE RELACIÓN. En suma superior a \$64.435.000oo, equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes, a favor de CRISTIAN DAVID ROJAS VELOZA (hijo).

(...)"

1.2. Hechos de la Demanda

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

-. De acuerdo al Informe de Tránsito No. A 1428520 y al croquis elaborado y suscrito por el policía con PLACA 089905 de nombre HORACIO MONCALEANO, quién fue el primer respondiente perteneciente al CAI TORRES BLANCAS CUADRANTE 50 DE BOGOTÁ DE LA POLICÍA NACIONAL, dejó plasmado que el rodante accidentado fue la moto de placas JXQ 58 C MARCA UNITED MOTORS conducida por la señora DAIRA JARAMILLO IZQUIERDO, quién era su propietaria. El policía también dejó acreditado que " EL ESTADO DE LA VÍA ESTABA CON HUECOS". De igual forma dejó escrito que como pasajera de la motocicleta accidentada iba la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.).

-. El accidente ocurrió aproximadamente a las 22: 00 horas del 29 de enero de 2014 y los motivos para que ocurriera ese hecho trágico, fue que en el lugar de los hechos había varios huecos en la vía, no existía señalización de prevención para prevenir accidentes como el ocurrido en la fecha antes señalada. Otra situación fue que había poca iluminación en el lugar, toda vez que el bombillo o foco estaba más cercano al sitio donde la vía estaba averiada no estaba funcionando, es decir la iluminación era muy limitada.

-. El deceso de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS fue como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 29 de enero de 2014, en el sector de la carrera 22 b con Avenida Circunvalar de ésta ciudad, en horas de la noche y este accidente se produjo por las siguientes fallas del servicio: a. Había huecos en la vía. b. No había iluminación en el poste de luz más cercano al sector donde se encontraban los huecos.

-. En el sitio donde se produjo el accidente que le causó la muerte a la familiar del accionante había una zona de la vía que tenía huecos de diferentes tamaños y medía 13 metros aproximadamente de largo por 5 metros ancho.

-. Días después de ocurrido el accidente estos huecos fueron tapados y resanado el sector de la vía que estaba en mal estado.

-. A pesar de que había huecos en la vía y antes de tomar el lugar del accidente hay una curva, no había ningún tipo de señalización o advertencias del mal estado de la vía. Esta falla se presentó en los dos sentidos es decir de norte a sur el que transitaba la occisa.

- El poste de luz ubicado en el sitio del accidente, en el momento del mismo no tenía bombillo o reflector encendido, por tal razón no había iluminación en el sector.

- La responsable de mantener la iluminación en el sector donde ocurrió el accidente y en todo su alrededor es la EMPRESA CODENSA S.A. E.S.P.

- El protocolo de necropsia expedido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses fue realizado el día 01/02/2014 a la 1:30 p.m. y quedó radicado con el No. 2014CPN0000000001069.

- Los señores VÍCTOR ALEJANDRO OROZCO ROMERO, SANDRA LILIANA TORRES LÓPEZ y JOSÉ EDUARDO MORA GUTIÉRREZ, fueron testigos presenciales del momento en que ocurrió el accidente, que posteriormente llevó a la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS (q.e.p.d.).

- Dijeron los testigos que en el accidente ocurrió en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de ésta ciudad, que habían huecos en la vía y que faltaba iluminación, es decir, que no había alumbrado público".

2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

2.1. Contestación de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO¹

El Instituto de Desarrollo Urbano- IDU-, contestó cada uno de los hechos de la demanda, oponiéndose a la prosperidad de las pretensiones.

Adujo que no existe relación de causalidad entre la presunta falla en el servicio y el daño, por cuanto la principal causa del accidente según lo indicó la demanda, se circunscribía a la losa de concreto que se encontraba desnivelada en la vía, pero no existe prueba que acredite que el accidente haya sido derivado de ese hecho.

Adicionalmente que, no se encontraba acreditada la idoneidad de la conductora de la motocicleta accidentada, ni su estado de conciencia en el que estaba al momento de los hechos.

Formuló las siguientes excepciones:

- a) Inexistencia de responsabilidad de la entidad IDU por ausencia de nexo causal entre el hecho y el daño.
- b) Culpa exclusiva de la víctima.
- c) Restricción constitucional y legal de las entidades sometidas a planeación de gasto público.
- d) Excepciones Oficiosas.

¹ Ver folio 142 a 161 C No. 1.

2.2. Contestación de CODENSA²

Condensa mediante apoderado judicial, presentó contestación de demanda dentro de los términos establecidos, manifestando que gran parte de los hechos de la demanda no eran ciertos, no le constaban y debían ser probados.

Se opuso a las pretensiones de la demanda, porque su representada cumplió con sus obligaciones y no existía responsabilidad por parte de la misma.

Manifestó que la muerte de la señora Nina Liliana Veloza, no fue causada por un hecho u omisión atribuible a CODENSA SA ESP, no solo porque fue inexistente la falla en la prestación del servicio, sino que hubo participación activa en el hecho de un tercero, que culminó en un hecho dañoso.

Solicitó, tener como prueba el dictamen pericial, realizado por el Ingeniero Gilberto Cuervo León, especialista electricista, que analizó los aspectos más relevantes sobre el servicio de alumbrado público que prestaba la empresa el día de los hechos.

2.3. Contestación de DISTRITO CAPITAL³

El Distrito Capital de Bogotá señaló que no le correspondía a ningún ente de nivel central del Distrito Capital, dentro de sus funciones ejecutar obras de desarrollo urbanístico, que dichas actividades le correspondían a otras entidades distritales con autonomía administrativa. Que los perjuicios alegados debieron ser probados entre la relación de causalidad del actuar de Bogotá.

Los hechos u omisiones debieron ser probados y se atuvo a lo consignado en los informes de tránsito y demás documentales aportadas al proceso.

Presentó excepciones de inexistencia de elementos de responsabilidad, por parte de la Persona Jurídica de Bogotá D.C, inepta demanda, por falta de legitimación por pasiva del Distrito Capital, el hecho determinante de un tercero conductor del Vehículo y excepción genérica.

3. TRAMITE PROCESAL

-. El 22 de febrero de 2016 el señor CRISTIAN DAVID ROJAS VELOZA, a través de apoderado judicial radicó demanda de reparación directa contra BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO- IDU CODENSA S.A. E.S.P ante la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos (fl. 106 c.1).

² Ver folio 199 a 210 C N°1.

³ Ver folio 246 a 268 C N°1

- En auto del 21 de abril de 2016 este despacho, admitió la demanda presentada, ordenó notificar al Alcalde Mayor de Bogotá D.C. y a los representantes legales del IDU y Codensa S.A. ESP y correr traslado a las mismas por 30 días de la demanda. (fls. 116 a 117 c.1).
- Mediante auto del 09 de diciembre de 2016 se fijó hora y fecha para llevar a cabo audiencia inicial, se tuvo por contestada la demanda presentada por las entidades accionadas y se reconoció personería para actuar a los apoderados designados para tal fin (fl. 298 c.1).
- El 4 de mayo de 2017, se llevó a cabo audiencia inicial, en la que se fijó el litigio en los siguientes términos (fl. 315-321 c.1):

“Se centra en determinar si debe declararse la responsabilidad administrativa y extracontractual de las demandadas BOGOTÁ D.C., INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO- IDU Y CODENSA S.A. E.S.P. por los perjuicios ocasionados al demandante con la presunta falla en el servicio por omisión en el mantenimiento vial e iluminación que desencadenaron en el accidente de tránsito ocurrido el 29 de enero de 2014 en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá en el cual falleció la señora Nina Liliana Veloza Arias”.

- En audiencia de pruebas realizada el día 22 de febrero de 2018, se dio por precluida la etapa probatoria (fls. 626 a 628 Cuaderno Principal).

4. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

4.1 Alegatos presentados por la parte demandante⁴

Señaló el demandante que, quedó probado por los testimonios recepcionados por el despacho, que en el lugar en el que ocurrió el accidente, donde posteriormente falleció la señora Nina Lilian Veloza, existía varios huecos en la vía, los cuales debían ser intervenidos tanto por el Distrito Capital como del IDU, de igual forma la vía no estaba iluminada, de acuerdo a lo que ordenaban los mandatos legales.

Hizo énfasis, en que se demostró con el testimonio de la conductora del vehículo, que transitaba con precaución y bajo los límites legales de velocidad, ya que se trataba de una motocicleta de bajo cilindraje, que el accidente ocurrió por evitar otros huecos que se encontraban en la vía.

⁴ Minuto 00:22:00 a Minuto 00:29:06 de la videgrabación a folio 630 Continuación del cuaderno principal.

Adujo que Codensa aportó un peritazgo de análisis de luz del sector, pero se trató de un dictamen posterior a la fecha del accidente y por tanto, no permitía probar que la vía se encontraba iluminada el día de los hechos.

Con relación, a los comparendos que aportó por el IDU, realizados a la conductora de la motocicleta, los mismos, no se relacionan con el día de los hechos, por lo tanto no puede atribuirse a culpa de un tercero.

Indicó que el informe de tránsito realizado por un agente de policía que llegó con posterioridad al accidente, no podía dar fe lo ocurrido exactamente en el lugar de los hechos, lo único que podía aducir era la existencia de los huecos en la vía como se observó en el informe de tránsito.

Con todos los anteriores argumentos, el apoderado de la parte demandante, estableció que la señora NINA LILIANA falleció como consecuencia de un acto omisivo del Distrito, el IDU y Codensa, dado que no intervinieron la vía por la que transitaba la víctima del accidente.

Manifestó que el sector no contaba con la iluminación adecuada, lo que produjo que la conductora no pudiera observar los huecos en la vía y por tanto conllevo a caer en uno de ellos y generar el accidente de tránsito.

Entonces existe una relación causal entre el daño y los hechos omisivos de las demandadas, por lo que solicitó se procediera a condenar a las demandadas.

4.2. Alegatos presentados por el Distrito Capital⁵

Solicitó se tengan en cuenta los argumentos planteados en la contestación de la demanda, se declaren probadas las excepciones consignadas, por cuanto el Distrito Capital, no era la entidad encargada de realizar rehabilitación y buen funcionamiento de las vías públicas.

Pidió tener en cuenta el peritazgo aportado por la empresa CODENSA, el cual permitió demostrar que se contaba con la iluminación adecuada y que la conductora pudo observar los huecos en la vía, no solo contaba con la iluminación de los postes sino también la iluminación de las motos, ya que transitaban aproximadamente entre 80 a 100 motos por el sector, en consecuencia a lo anterior, consideró que no era posible atribuir responsabilidad a las entidades demandadas, por los hechos ocurridos en los cuales falleció la señora NINA LILIANA VELOZA.

4.3 Alegatos presentados por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU⁶

⁵Minuto 00:29:15 a Minuto 00:31:06 de la videograbación a folio 630 Continuación del cuaderno principal.

⁶ Minuto 00:31:10 a Minuto 00:40:11 de la videograbación a folio 630 Continuación del cuaderno principal.

Alegó la parte pasiva que se deberán negar las pretensiones de la demanda, por la inexistencia de un daño antijurídico, que pueda atribuirse a la entidad.

Sostuvo que, de acuerdo a las pruebas allegadas al proceso, de los testimonios se desprendía que la víctima y la conductora de la moto, se encontraban en una caravana de aproximadamente entre 80 a 100 motos, que no contaban con autorización de las entidades competentes y que por ello se realizó bajo la responsabilidad de los participantes. Se indicó que si bien existieron varios huecos en la vía, no comprometió la adecuada circulación de las demás motos.

Por su parte la señora Dayra, quien era la conductora del vehículo que sufrió el accidente, manifestó que contaba con la pericia y experiencia, sin embargo, no era creíble pues las pruebas allegadas al proceso demostraban que la señora Dayra era una infractora regular de las normas de tránsito.

Encontró que en el informe de accidente de tránsito, si bien quedó registrado la existencia de huecos en la vía, también es posible evidenciar como posible causa de accidente el exceso de velocidad visto en la huellas de arrastre y frenado del vehículo, violando de esta forma las normas de seguridad vial.

En tales circunstancias era evidente que el daño no fue ocasionado por causas imputables al IDU, por lo que solicitó que se tengan probadas las excepciones planteadas como la inexistencia del daño y hecho ocasionado por un tercero.

4.4 Alegatos presentados por Codensa⁷

Solicitó la negación de las pretensiones de la demanda y en su lugar la prosperidad de las excepciones planteadas, con base al dictamen pericial presentado por CODENSA, el cual no fue objeto de reparo alguno, y se logró probar que el sector contaba con iluminación. Que no existía reporte alguno que indicara el mal estado de las luminarias en el sector, se logró probar que las iluminarias del sector no pretendían sustituir la luz del día. Que la conductora iba en exceso de velocidad.

Adujo que por tratarse de una caravana que transitaba en horas nocturnas, no cantaba con la autorización para transitar por el alto número de vehículos participantes, y además del alumbrado público también

⁷ Minuto 00:40:19 a Minuto 00:48:00 de la videograbación a folio 630 Continuación del cuaderno principal.

contaban con la luz de las 80 a 100 motocicletas que transitaban en el mismo lugar y tiempo del accidente.

En el informe de tránsito no se dejó constancia alguna de falta de iluminación del sector que pudiera dar lugar al accidente, se trataba de una vía recta que permitía observar adecuadamente cualquier obstáculo en el sector.

4.5. Ministerio Público

No presento concepto, en el presente asunto.

2.- CONSIDERACIONES

2.1.- Competencia

Este Despacho es competente para decidir la presente controversia de conformidad con lo dispuesto en los artículos 155, numeral 6° y 156 numeral 6° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, tal como se indicó en el auto admisorio de la demanda.

2.2.- Planteamiento del caso

La parte actora aduce que las entidades demandadas deben responder administrativamente por los perjuicios materiales e inmateriales irrogados, con ocasión de la falla en el servicio, por la omisión en las labores de reparación, mantenimiento e iluminación de la malla vial pública, particularmente en la avenida circunvalar con calle 22 B de Bogotá, que en su sentir originó el accidente y fallecimiento de la señora Nina Liliana Veloza Arias.

Por su parte, las entidades demandadas, coinciden en que no se configura el nexo causal, ya que el accidente fue causado por la presunta imprudencia de quién conducía de la motocicleta de placas 089905, y que de todas formas no existe prueba que les atribuya responsabilidad.

2.3.- Del problema jurídico

Se concreta en dilucidar si en el caso concreto las entidades demandadas deben responder administrativamente por los perjuicios que reclama la parte actora, con ocasión de la muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias, ocurrida en accidente de tránsito el día 29 de enero de 2014.

Para resolver el problema jurídico se partirá de los siguientes:

2.4.- Hechos probados

De la prueba documental aportada se encuentra demostrado que:

-. El día 31 de enero de 2014 la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, falleció, (fl.113 C.1) luego de haber sufrido accidente de tránsito, ocurrido el 29 de enero de 2014 en la Avenida Circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá. (fl 22-23 C.1)

-. De acuerdo con el Informe de Tránsito No. A 1428520 y al croquis elaborado y suscrito por el policía con PLACA 089905 de nombre HORACIO MONCALEANO, quien fue el primer respondiente perteneciente al CAI Torres Blancas cuadrante 50 de Bogotá de la Policía Nacional, dejó plasmado que el rodante accidentado fue la moto de placas JXQ 58 C marca United Motors, conducida por la señora Daira Jaramillo Izquierdo, quien era la propietaria de la motocicleta; que como posible causa del accidente se indicó como hipótesis: que el estado de la vía estaba con huecos y el exceso de velocidad. El informe además da cuenta que la señora Nina Liliana Veloza Arias (q.e.p.d) venía como pasajera (fl. 19-20 C.1)

2.5.- Caso concreto

De acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política, “[e]l Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”.

Al respecto, el Consejo de Estado ha precisado que, aunque el ordenamiento jurídico no prevé una definición de daño antijurídico, éste hace referencia a *“la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho”*⁸.

En el caso sub examine, el título de imputación aplicable es el de la **falla en el servicio**; toda vez que se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia del daño de que fue víctima el demandante, por la muerte de NINA LILIANA VELOZA ARIAS, generado por la presunta omisión de las entidades demandadas, en el mantenimiento de la malla vial y alumbrado público, en este sentido será menester realizar un análisis de las obligaciones legales de las entidades involucradas y el cumplimiento y observancia de las mismas.

Para atribuir la falla del servicio o prestación del mismo por omisión de la administración, se deberá verificar los siguientes elementos: el daño

⁸ Sentencia de 2 de marzo de 2000, expediente 11945, C.P. María Elena Giraldo Gómez.

antijurídico, la falencia de las entidades por omisión, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio y el nexo de causalidad entre el actuar de las entidades demandadas y el daño producido. Igualmente se verificará si la parte demandada, para exonerarse de responsabilidad acreditó la existencia de alguna causa extraña o el hecho exclusivo y determinante de la víctima.

2.7. El daño

Jurisprudencialmente, se ha entendido el daño antijurídico como *"la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho"*; o también se ha entendido como el daño que se produce a una persona a pesar de que *"el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de "causales de justificación"*⁹.

Igualmente, ha señalado el H. Consejo de Estado:

*"... El daño es uno de los presupuestos o elementos que estructuran la responsabilidad del Estado, común a todos los regímenes (falla del servicio, presunción de falla, daño especial, trabajos públicos, etc), a tal punto que la ausencia de aquél imposibilita el surgimiento de ésta. Esto significa que no puede haber responsabilidad si falta el daño. Ahora bien, para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de **cierto, concreto o determinado y personal**. En efecto, en la materia que se estudia la doctrina es uniforme al demandar la certeza del perjuicio. Tal es el caso de los autores Mazeaud y Tunc, quienes sobre el particular afirman: "Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual."*¹⁰ (Negrilla fuera del texto)

En el sub lite, el daño alegado por los actores se concretó en la muerte de NINA LILIANA VELOZA ARIAS, como consecuencia del accidente de tránsito que sufrió el 29 de enero 2014, ocurrido en la avenida circunvalar con calle 22 B.

Para acreditar la causación del daño antijurídico, se aportó al expediente el protocolo de necropsia visto a folios 528 a 533 de la continuación de cuaderno principal, registro civil de defunción visible a folio 113 del cuaderno principal, informe policial de accidente de tránsito (fl. 19 a 20) e

⁹ Sentencia del 2 de marzo de 2000, expediente 11945.

¹⁰ Sección Tercera Consejero Ponente: Doctor RICARDO HOYOS DUQUE, 7 de mayo de 1998.

Historia Clínica Electrónica Epicrisis, en la que se resume lo siguiente (fl.22-23):

"RESUMEN DE ESTANCIA

*Paciente de 33 años por accidente de tránsito en calidad de pasajera en motocicleta. (...) se retira progresivamente soporte ya que paciente está en muerte encefálica, y en reunión entre médicos y grupo familiar, se considera que el brindar soporte en este momento no va a brindar beneficios adicionales. **Paciente que presenta fallecimiento a las 7:50 a.m**".*

Por lo tanto, demostrada la existencia del daño, procederá el Despacho a establecer si el mismo es atribuible a la Administración.

2.8.- De la falla en el servicio – nexo causal con el daño

A juicio de la parte actora, las entidades demandadas deben responder administrativamente por los perjuicios reclamados a título de falla en el servicio por la omisión en las labores de reparación, mantenimiento e iluminación de la malla vial, particularmente de la avenida circunvalar con calle 22 B, que se dice, originó el accidente de tránsito de la motocicleta que ocupaba la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS y con ello su posterior muerte.

Atribuyó la responsabilidad del Estado bajo el título de falla del servicio derivada de las omisiones de cada una de las entidades demandadas, las cuales el demandante enlistó así:

Distrito Capital de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, por ser su responsabilidad el mantenimiento de las calles de la ciudad de Bogotá. Que en el sitio donde ocurrió el accidente había una zona de la vía que tenía huecos de diferentes tamaños y medía 13 metros aproximadamente de largo por 5 metros de ancho.

Codensa S.A E.S.P, por no haber iluminación en la vía en que ocurrió el accidente, pues el poste de la luz según el decir del demandante, estaba a 6 metros aproximadamente en línea recta, el cual no tenía bombillo o reflector encendido, por lo que se considera que CODENSA S.A E.S.P falló en sus obligaciones de realizar mantenimiento y la prestación del servicio de alumbrado público, adicionalmente que la empresa no ejerció los controles necesarios ni cumplió con sus obligaciones legales.

A fin de determinar la eventual falla en el servicio de las entidades demandadas, como primer punto, es necesario precisar cuál era el alcance obligacional de cada una de las entidades en materia de mantenimiento,

reparación e iluminación del tramo vehicular ubicado en la avenida circunvalar con calle 22 B de la ciudad de Bogotá.

2.8.1 Responsabilidad del Distrito Capital de Bogotá en el mantenimiento de malla vial

Constitucionalmente el artículo 311 le atribuye al ente territorial la obligación de prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local.

En lo que respecta particularmente al Distrito Capital el Decreto 1421 de 1993 "Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá" dispuso en su artículo 38, entre otros "Distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas"

En desarrollo del anterior mandato, 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" contempló:

"ARTÍCULO 1º. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad tiene por objeto 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 de 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.

ARTÍCULO 2º. FUNCIONES .La Secretaría 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.

(...)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. (...)"

De otro lado, la Ley 769 de 2002, en su Artículo 5¹¹, la aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones establecidas por el Ministerio de Transporte será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, que para el caso de Bogotá, es la Secretaría Distrital de Movilidad.

Es por ello que esta entidad debería responder por la colocación y el mantenimiento de todas las señales necesarias para ejercer el adecuado control del tránsito, y también era la responsable del inventario general de la señalización en Bogotá. (Artículo 115¹², párrafo 1º ibídem).

Como se desprende de la normatividad que se acaba de transcribir, la Secretaría de Movilidad era la encargada de orientar y liderar la formulación de las políticas del Sistema de Movilidad y además de contralorar los mecanismos de señalización de los segmentos viales de la Capital.

A su vez, el acuerdo 257 de 2006 en su artículo 108, estableció que La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central **con**

¹¹ **ARTÍCULO 5º. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL.** Modificado por el art. 5, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 3, Ley 1383 de 2010. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendario posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994. Reglamentado por la Resolución Nacional 19341 de 2002

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

¹² **ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.** El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. 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.

autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto 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 de 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.

Por tener autonomía administrativa y financiera en caso de una eventual condena, sería la Secretaría de Movilidad la que estaría llamada a responder por la omisión de sus funciones y atribuciones específicas, no el Distrito Capital de Bogotá, por lo que no está legitimada por pasiva dentro del presente asunto, en la medida que no cumple las funciones que se acusan como incumplidas. En ese sentido, se declarará la falta de legitimación en la casusa por pasiva de dicha entidad territorial.

2.8.2- Responsabilidad del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU

Mediante Acuerdo 19 de 1972, se creó el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) como establecimiento público, para atender la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación.

El IDU tiene a su cargo las siguientes funciones de conformidad con el Acuerdo No. 019 de 1972 en el que se establece:

"ACUERDO 19 DE 1972

Por el cual se crea y reglamenta el funcionamiento del Instituto de Desarrollo Urbano.

*El Concejo del Distrito Especial de Bogotá,
ACUERDA:*

(...)Artículo 2º.- El Instituto atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación, para la cual tendrá las siguientes funciones:

- 2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación.*
- 3. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.*

4. Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas, en el mantenimiento y conservación de vías. (...)"

Por otra parte, el Decreto Distrital No. 759 de 1998 preceptúa en el artículo 1º lo siguiente:

"Artículo 1º.- Modificar el artículo tercero del Decreto 980 de 1997, el cual quedará así:

"Artículo 3º.- En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2º del Acuerdo 19 de 1972, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos".(...)" resalta el Despacho).

El Decreto 980 del 10 de octubre de 1997 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá distribuyó algunas competencias y asuntos que antes eran de la Secretaría de Obras Públicas al IDU. Así le corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano:

- a. Participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.
- b. Realizar, directamente o por contrato, los proyectos, diseños y la construcción de obras, en concordancia con el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital.

Ahora bien, el Decreto 619 de 2000 por medio del cual se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial para la Ciudad de Bogotá, en su artículo 153 estableció la competencia del -IDU- para la intervención de la malla vial de las vías principales, así:

" Artículo 153: 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 adquirir las zonas de reserva

correspondientes...".

"...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).".

De lo anterior se desprende de manera clara que el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU sí tiene competencia para adelantar la construcción, rehabilitación y conservación de la de la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C.

Determinado lo anterior, corresponde establecer si la muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias ocurrió como consecuencia de la eventual omisión del IDU, de sus obligaciones de rehabilitación, construcción y mantenimiento vial.

-. La parte actora aportó con la demanda varias fotografías (fls. 72 a 97 C1), con las cuales pretende demostrar la existencia del hueco que habría causado el accidente en el que falleció la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS. Sobre su valoración probatoria se debe precisar que solo representan una vía deteriorada. Por sí solas no brindan la certeza de que las imágenes que allí aparecen, correspondan realmente al hueco causante del accidente, y además no se tienen certeza de la fecha en que fueron tomadas pues en algunas de ellas aparece la hora pero no la fecha, de tal suerte que no es posible concluir que el hueco que se observa en las imágenes correspondan al mismo en el que se habría accidentado la señora NINA LILIANA VELOZA¹³.

De acuerdo con el Informe de Tránsito No. A 1428520 y al croquis elaborado y suscrito por el policía con PLACA 089905 de nombre HORACIO MONCALEANO, dejó plasmado que el rodante accidentado fue la moto de placas JXQ 58 C marca United Motors, conducida por la señora Daira Jaramillo Izquierdo, quien era la propietaria de la motocicleta; que como posible causa del accidente se indicó como hipótesis: que el estado de la vía estaba con huecos y el exceso de velocidad. El informe además da cuenta que la señora Nina Liliana Veloza Arias (q.e.p.d) venía como pasajera (fl. 19-20 C.1).

En audiencia de pruebas llevada a cabo en el Juzgado el 21 de septiembre de 2017, se recaudaron los testimonios de los señores José Edwar Mora

¹³ Al respecto, ver sentencias del 5 de diciembre de 2006, expediente 28.459, del 3 febrero de 2002, expediente 12497, del 25 de julio de 2002, expediente 13.811, todas proferidas por la Sección Tercera del Consejo de Estado.

Gutiérrez, Víctor Alejandro Orozco Romero, Sandra Liliana Torres López y Dayra Constanza Jaramillo Izquierdo (fls. 537 a 545).

De la versión de JOSÉ EDUAR MORA GUTIÉRREZ, quedó demostrado que la víctima el día de los hechos participaba en un evento (caravana nocturna de motociclistas), respecto del que no se tramitó permiso alguno ante las autoridades competentes, y que la convocatoria para la rodada se hizo en redes sociales y la asistencia fue libre y voluntaria.

"DECLARACIÓN DEL TESTIGO JOSÉ EDUAR MORA GUTIÉRREZ (...) INTERVIENE EL MINISTERIO PÚBLICO: PREGUNTADO: *Usted vio el momento del accidente. CONTESTADO: NO, porque yo iba en la parte de atrás de la caravana de las motos. PREGUNTADO: si existía un permiso de alguna autoridad de tránsito para efectuar el recorrido o evento recreativo. CONTESTADO: no, era voluntad de cada persona asistir, se hacía la convocatoria por redes sociales era un evento abierto, el que quería asistir asistía, era una invitación abierta.* **(MINUTO 01:06:07 a MINUTO 01:07:24 DE LA VIDEOGRABACIÓN).**

Para el Despacho, se encuentra demostrado que en la avenida circunvalar en el sector de la calle 22 B de Bogotá, para el momento de los hechos, se encontraban huecos en la malla vial, como lo corrobora no solo el informe policial para accidentes de tránsito No. A142852, sino, además, por las versiones de los demás testigos.

"DECLARACIÓN DE VÍCTOR ALEJANDRO OROZCO ROMERO. (...) cuando yo llego al punto de encuentro en Monserrate un carro me avisa atrás hay una chica que se calló, me devuelvo en contravía y las encuentro a ellas dos en el piso la moto en el piso, yo recurro a ayudarlas, sobre la zona habían prácticamente tres cuatro huecos seguidos, en los dos lados si querías esquivar cualquier de los huecos porque era seguido de norte a sur, es difícil en esa zona, y tras del hecho no estaba muy iluminada, no había señalización de huecos o que la zona estuviera como con altibajos, por esquivar los otros huecos imagino que quedaron enterradas en uno porque no presencie(...)". **MINUTO 01:23:50 AL MINUTO 01:25:30 DE LA VIDEOGRABACIÓN.**

"DECLARACIÓN DE SANDRA LILIANA TORRES TORRES (...) RECUERDO los huecos, se veían muchos huecos en la avenida circunvalar y en ese momento la vía circunvalar llegando a Monserrate no estaba muy iluminada, los huecos no estaban señalizados, la señalización normal de la carretera la tenía, la señalización en caso de hueco o un altibajo no estaba la señal de tránsito no estaba, el hueco no estaba tapado, y siempre las motos scuter, la llanta es muy pequeña y la moto que iban las compañeras la llanta quedó ahí metida el hueco el accidente

sucedió fue por el hueco ahí cerca habían otros dos tres huecos más.
MINUTO 01:54:13 A MINUTO 01:55:26 DE LA VIDEOGRABACIÓN

"DECLARACION DE DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO (...) Habían tres huecos me acuerdo que eran tres habían dos seguiditos y uno hacia allá, por esquivar los dos primeros y no pegarle ni a la otro moto ni a la otro esquivé el otro y por tampoco coger y por esquivar el otro hueco, cogí el tercer hueco y desafortunadamente era el más hondo, yo hasta ahí me acuerdo perdí la conciencia dure tres días **MINUTO 02:17:54 AL MINUTO 02:18:40 DE LA VIDEOGRABACIÓN**

Del dictamen pericial aportado por CODENSA S.A E.S.P, se acreditó que la luminaria más cercana al lugar de los hechos era la No. 504843, la que no presentó para la fecha de los hechos fallas reportadas ni intervenciones por parte de la compañía (fl. 218 C.1).

Contra la señora DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, quien conducía la motocicleta de placas JXQ58C el día del accidente que ocasionó la muerte de la señora NINA LILIANA VELOZA ARIAS, se inició investigación penal bajo el No. 11001600013201401405, por cuenta de la Fiscalía General de la Nación, por el delito de homicidio culposo, que cursa en la Fiscalía 11 Seccional Unidad de Vida. (fl 411-527 C.1).

De la experticia técnica de vehículos realizada a la motocicleta de placas JXQ58C, involucrada en los hechos del presente litigio, luego de ocurrido el siniestro, se evidencio lo siguiente (fl. 437-438 C 1):

"(...) 2. Revisión de órganos y sistemas de control y seguridad
(...)

3. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS:

REALIZADA LA INSPECCIÓN VISUAL AL RODANTE SE OBSERVA LA RUEDA DELANTERA SIN PRESIÓN DE AIRE INTERNA, ASÍ MISMO LEVEMENTE DESPLAZADA HACIA ATRÁS SU RIN EN CARA IZQ. PRESENTE DOBLE DOBLEZ LEVE ORIENTADO HACIA EL CENTRO DEL EJE AMORTIGUADORES TELESCÓPICOS DELANTEROS DESPLAZADOS HACIA ATRÁS LEVEMENTE BABERO FRONTAL EN ZONA LATERAL IZQ. CON SIGNOS DE ABRASIÓN CARENADO FRONTAL EN PARTE IZQ.. ROTO. MANILLAR IZQUIERDO (FRENO TRASERO) ROTO CON DESALOJO PARCIAL (CUELGA DE SU GUAYA) ESTRIBO LATERAL IZQ. CON SIGNOS DE ABRASIÓN Y RUPTURAS SIGNOS DE ABRASIÓN EN LA TAPA LATERAL IZQ. ASÍ MISMO EN EL POSAMANOS TRASERO, CONJUNTO TRASERO DE UNIDAD DE LUZ DE FRENO Y UNIDAD DIRECCIONAL TRASERA IZQ, DESPLAZADAS (DESGRAFADA) ASÍ MISMO EL GUARDABARROS

TRASERO, **RUEDA TRASERA SIN PRESIÓN DE AIRE INTERNA, SU RIN EN CON LEVE DOBLEZ**".

Lo consignado en el informe de accidente de tránsito, en relación a la existencia de huecos en la vía, resulta congruente, con la inspección técnica a cadáver y al lugar de los hechos, realizado el día 31 de enero de 2014, en el que se estableció: "**IMAGE No. 5 PANORÁMICA** CORRESPONDE A LA FIJACIÓN FOTOGRÁFICA DEL LUGAR DE LOS HECHOS DONDE SE FIJA LA AVENIDA CIRCUNVALAR SENTIDO NOR OCCIDENTE A SUR ORIENTE SE TRATA DE UNA VÍA RECTA, PENDIENTE CON BERMAS, **SECTOR URBANO MATERIA ASFALTO EN REGULAR ESTADO DE LA VÍA YA QUE EN EL LUGAR DE LOS HECHOS SE HALLÓ UN HUECO**" (subrayado y negrilla fuera de texto). (fl. 414- 428 de plenario).

De las pruebas analizadas, el Despacho encuentra que está acreditado que en el lugar de los hechos el día 29 de enero de 2014, en la avenida circunvalar con calle 22 B de Bogotá, la carpeta asfáltica presentaba imperfecciones (huecos), que había una caravana de motos nocturna no autorizada, pero no existe prueba que demuestre que uno de tales huecos hubiese sido la causa eficiente del accidente y de la posterior muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias. Tampoco que alguna de las entidades demandadas, especialmente el IDU, tuviera conocimiento previo del estado deteriorado de la vía, y pese a ello, no hubiese realizado las gestiones necesarias para conjurar dicha situación.

Al tratar casos parecidos, el Consejo de Estado ha advertido que no todo defecto de la vía tiene la entidad suficiente de poder generar un accidente, y por tanto, es necesario establecer de acuerdo a las pruebas cuáles fueron las circunstancias que envolvieron los hechos a fin de determinar su causa. Así se ha pronunciado:

"Esta versión, permite concluir afirmativamente sobre la existencia de baches o "huecos" en la carretera; no obstante, nada relevante ni específico se menciona en relación con sus características. El relato, a pesar de provenir de una persona que viajaba en el carro que colisionó, como él mismo lo sostiene, no es una versión inequívoca de lo que sucedió antes del impacto o de sus causas reales, pues simplemente declaró sobre lo que se sintió en la parte de atrás del automóvil donde viajaba.

(...)

Con el dicho del testigo no es posible afirmar de manera indefectible que la magnitud de los huecos o baches presentes en la vía haya sido la causa generadora y única del daño padecido por los demandantes, pues no cualquier imperfección en la carretera tiene la potencialidad de hacer perder la estabilidad de un vehículo y, por esa razón, no es posible asegurar que su simple existencia sea causa insalvable de accidentes, como el que ocurrió. Por otra parte, existen otros factores distintos a la presencia de huecos en una carretera, que pueden tener incidencia directa y eficiente en un accidente, como la falta de pericia de un conductor para sortear situaciones irregulares que pueden presentarse durante la conducción.

De haber contado con la información relativa a las características del hueco, las condiciones climáticas del día del accidente, la visibilidad sobre la carretera y la velocidad promedio del vehículo, hubiese resultado muy útil la versión de un perito para que, con base en esos datos, determinara claramente si los obstáculos en la vía resultaban infranqueables y si, inexorablemente, aún con la mayor prudencia y pericia de un conductor, se tornaron en la causa única y directa del accidente; pero, como los datos referenciados no se encuentran registrados, ni descritos en ningún documento, no resulta posible emitir un juicio certero en relación con la causa del accidente ni acerca de quién resultan imputables."

Nada permite que la Sala califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, así como nada permite calificar si la maniobra del conductor al virar bruscamente, sobre carretera mojada, con poca visibilidad y a la velocidad con que se desplazaba, resultó apropiada o si, por el contrario, fue innecesaria e imprudente.

Ciertamente se generan dudas en relación con la configuración del nexo de causalidad, pues no está probado que el hecho - la presencia de huecos en la vía - y el daño sean consecuenciales y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues la alegada falla no resulta - per se - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso que nos ocupa. De esta manera, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política. (...)"¹⁴
(Resaltado fuera del texto original)

Es pertinente traer a colación lo que la jurisprudencia ha señalado en relación con la responsabilidad que le cabe al Estado por los daños generados en accidentes de tránsito, en los cuales se denuncia la ausencia de mantenimiento vial como falla determinante en el evento dañoso. En efecto, esta Corporación ha manifestado:

"esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el mantenimiento de la red vial, de manera que **deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales** de las montañas aledañas a las carreteras **y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito**⁵¹ y ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía⁵², evento en el cual **se deben evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que debe ser más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto**

¹⁴Consejo de Estado, Sección Tercera Subsección A, sentencia del 21 de marzo de 2012, radicado 76001-23-31-000-1996-02636-01(18834), C. P. Carlos Alberto Zambrano Barrera; que fue reiterada por el Alto Tribunal en similares términos el fallo emitido el 14 de junio de 2012 dentro del proceso con radicado: 20001-23-31-000-1999-00499-01(22941), C.P. Stella Conto Díaz del Castillo.

en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad.

Así, entonces, la demostración del mal estado de la vía no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la Administración en su deber de mantenimiento de la malla vial." ¹⁵(Énfasis fuera de texto).

En el presente evento, si bien es cierto las pruebas recaudadas dan fe que para el día de los hechos existirían huecos en la vía, también lo es que no se pudo establecer con certeza que uno de ellos hubiese sido la causa del accidente de la moto en la que viajaba como acompañante la señora Nina Liliana Veloza Arias, quien posteriormente falleció.

En efecto, los testigos que rindieron sus versiones dentro del proceso, a pesar de haber participado en el desplazamiento motorizado en el que también se hizo parte la víctima, no percibieron directamente con sus sentidos el accidente, solo les consta el resultado fatal y que la vía tenía huecos.

La única versión que afirma haber sido esa (huecos en la vía) la causa del accidente, fue la rendida por la señora DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, quien conducía la moto accidentada, la que señaló que la velocidad de la motocicleta no alcanzaba más de 30 kilómetros por hora.

Sin embargo, para el Despacho esa versión no es creíble, pues en primer lugar, la citada fue vinculada por la Fiscalía a un proceso penal por homicidio culposo de su copiloto Nina Liliana Veloza Arias (q.e.p.d.), luego su versión en el presente proceso puede verse parcializada, y además, como hipótesis del accidente de tránsito, según el informe de tránsito rendido por la autoridad de policía, también se determinó **"Exceso de velocidad"**, hipótesis que para el Despacho es plausible, por cuanto no se explica como si iba a 30 kilómetros por hora, a causa del accidente perdió el conocimiento por aproximadamente 3 días y le ocasionó la muerte a su pasajera. Para el Despacho un accidente tan grave debe tener como antecedente una velocidad mayor del vehículo en el que se trasladaban, a los 30 Km/h.

De otra parte, según lo señalado en el oficio SDM-DCV-175640-14 del 31 de diciembre de 2014, expedido por la Secretaría de Movilidad de Bogotá (fls. 509 a 511 C1 continuación), la velocidad permitida en el sitio del requerimiento era la regulada en los artículos 106 y 74 del Código Nacional

¹⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 14 de julio de 2016. C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera. Radicación No. 76001-23-31-000-2008-00179-01(41631)

de Tránsito Terrestre, el primero modificado por el artículo 1 de la Ley 1238 de 2008.

El artículo 106 señala que la velocidad máxima permitida en vías urbanas es de 60 Km/h, excepto cuando las señales de tránsito indiquen una velocidad diferente. Por su parte, el artículo 74 establece los eventos dentro de los cuales un conductor debe reducir la velocidad a 30 Km/h, dentro de los que se cuenta: (...) **Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.**

Precisamente uno de los motivos de responsabilidad que la parte actora le endilgó a la entidades demandadas fue el hecho de que: *"había poca iluminación en el lugar, toda vez que el bombillo o foco que estaba más cercano al sitio donde la vía estaba averiada no estaba funcionando, es decir la iluminación era muy limitada"*.

Si en realidad, la iluminación en el sitio del accidente hubiese sido deficiente, de conformidad con las normas de tránsito acabadas de relacionar, la conductora de la motocicleta debió reducir la velocidad a 30 Km/h, como se le imponían las normas de tránsito, lo que a juicio del Despacho no acató, pues de haberlo hecho, no se explican las consecuencias tan graves del accidente (la conductora sin sentido por aproximadamente 3 días y su pasajera muerta). Las reglas de la experiencia indican que a menor velocidad en que se produzca un impacto de un vehículo, menor daño padecen sus ocupantes.

El Despacho tampoco puede desconocer que la señora DAYRA CONSTANZA JARAMILLO IZQUIERDO, tenía antecedentes de incumplimiento de las normas de tránsito, por cuanto al entrar en la página de la Secretaría de Movilidad, se encuentra dispuesto un módulo para consulta de comparendos, en el que figuran cargados a su cargo los siguientes. 1. Código C02 –Estacionar un vehículo en sitios prohibidos, 2. Código H03-El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla con las normas o señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les dan las autoridades de tránsito y 3. Código C24 –Conducir motocicleta sin observar las establecidas en el presente código. Dicha prueba fue solicitada mediante oficio a la Secretaría de Movilidad, pero no fue aportada, por lo que se revisa la página de la entidad, módulo consulta de comparendos.

Sumado a lo anterior, no obra en el expediente requerimientos previos ante el IDU, que evidenciaran que la entidad tenía conocimiento de los daños en la vía circunvalar con calle 22 B, y que la entidad haya omitido el cumplimiento de sus funciones.

Concluye el Despacho que no está demostrado el nexo causal entre la muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias y la acción u omisión de las entidades demandadas, en especial del IDU.

2.8.3. Responsabilidad de Codensa S.A E.S.P en el mantenimiento del alumbrado público

Desde la Ley 97 de 1913, se ha entendido que la prestación del alumbrado público tiene un carácter oneroso, para el caso del Distrito Capital, la red de alumbrado público, está en propiedad de CODENSA S.A. E.S.P.

Ahora bien mediante decreto Distrital 399 de 1998, la Alcaldía Mayor de Bogotá, asignó a la Unidad Ejecutiva de Servicios Públicos, la planeación, coordinación, supervisión y control de la prestación del servicio de alumbrado público.

El servicio de alumbrado público es operado y prestado por la Comercializadora y distribuidora del servicio de energía – CODENSA S.A. ESP. La prestación del servicio en el distrito se realiza conforme al convenio 766 de 1997 y su acuerdo complementario del 25 de enero de 2002, este último suscrito entre CODENSA S.A. ESP y el Distrito capital – UAESP.

A través del Decreto No. 500 de 2003, se adoptó el Manual Único de Alumbrado Público, el cual se constituye en documento de carácter contractual en la relación entre CODENSA S.A. y el Distrito Capital para la adecuada prestación del servicio. Igualmente se asignan unas funciones a la UAESP, como la conformación y desarrollo del Comité Distrital de Alumbrado público que tiene por objeto el de estudiar y desarrollar temas a nivel interinstitucional relacionados con la prestación del servicio; así como, se establecen las condiciones técnicas para una adecuada prestación del servicio y los criterios para la evaluación y el desarrollo de los proyectos de alumbrado público.

Mediante acuerdo 257 de 2006, *"Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones"* dispuso en su artículo 116, la naturaleza, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos- UAESP- como una Unidad, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital del Hábitat y tiene por objeto garantizar la prestación, coordinación, supervisión y control de los servicios de recolección, transporte, disposición final, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos, la limpieza de vías y áreas públicas; los servicios funerarios en la infraestructura del Distrito y **del servicio de alumbrado público.** (Subrayado y negrita de este despacho).

Para el caso materia de estudio, el demandante fundamenta sus pretensiones, entre otras, en la falta de iluminación en el lugar de los hechos, que según lo afirmó, incidió en el accidente de tránsito que acabara con la vida de la señora NINA LILIANA VELOZA.

Sobre ese aspecto, en el plenario obran las siguientes pruebas:

-. Declaración del señor **JOSÉ EDWAR MORA GUTIÉRREZ**, al ser inquirido por el Despacho a cerca del estado de la vía **MANIFESTÓ: Si, esta iluminada, hay huecos**, siempre han existido, siempre hay baches, deprimidos, incluso había un hueco tan fuerte, tan fuerte que ya lo taparon, hay como una escuela pasando el parque nacional **(Minuto 00:50:25 a minuto 00:51:06 de la videograbación audiencia de pruebas fl. 536).**

-. Declaración de **VÍCTOR ALEJANDRO OROZCO** " (...) **en la zona no estaba bien iluminada, ni siquiera había iluminación totalmente oscuridad**, no había señalización de que había huecos o que estuviera, como a veces he ido a choachi y yo he visto señalización de altibajos, en la zona no había señalización, **(Minuto 01:24:55 a minuto 01:25:20 de la videograbación audiencia de pruebas fl. 536).**

Las declaraciones rendidas en el proceso no dan certeza de la falta de iluminación, pues bien en algunas se indicó que las condiciones de iluminación eran escasas y que impedían tener completa visibilidad de las condiciones de la vía, como la del señor Víctor Alejandro Orozco, en el caso del señor José Edwar Mora se indicó que la vía estaba iluminada; sin embargo, es de tener en cuenta, que según los relatos de los declarantes, se coincidió en que por el mismo lugar de los hechos transitaban aproximadamente entre 80 a 100 motos y que la mayoría de ellos lograron esquivar los obstáculos en la vía e incluso muchos de ellos pasaron sobre el hueco sin ningún contra tiempo.

-. Informe de accidente de tránsito visto a folios 435 a 436 suscrito por Javier Mauricio Moncaleano Placa 089905, en el que se observa en el ítem 7.8 de las características de la vía, que contaba con iluminación artificial.

-. Informe de Investigador de campo, a folios 418 a 428 suscrito por el Tecnólogo en Criminalística Edwin Javier Santos, quien indicó que el procedimiento técnico realizado se desarrolló en el lugar donde se halló el cuerpo y con existencia de condiciones de luz, en imagen 12 y 13 corresponde a un poste de alumbrado público 8504.

-. Se presentó dictamen pericial realizado por el Ingeniero Electricista Gilberto Cuervo León del cual se extrae lo siguiente (fl. 213-228 Cuaderno Principal):

“ INTERVENCIONES DEL ALUMBRADO PÚBLICO, (...) podemos concluir que la luminaria con rótulo 504843 no fue intervenida por esta empresa en el periodo comprendido ene 27 de enero y 4 de febrero de 2014 según información suministrada por esa compañía, es decir, no existe reporte de falla o mal funcionamiento para este dispositivo para antes o después de los hechos.

ESTRUCTURA Y CARACTERÍSTICAS DEL ALUMBRADO PÚBLICO EN EL SITIO:

(...) Para la iluminaria de 400 vatios que corresponde a la instalada más cerca del sitio del accidente del accidente, podemos apreciar que alcanza a iluminar aproximadamente 15 metros hacia adelante. (...)

Ante la presunta falla en la iluminaria más cercana al lugar del accidente, las luminarias adyacentes ofrecen una iluminación de diversa intensidad de acuerdo a la distancia y ángulo del observador, lo que evita el efecto de oscuridad total, no obstante, la iluminación no es uniforme.

MEDICIONES REALIZADAS EN EL SITIO (...) para realizar este tipo de evaluaciones con equipos debidamente calibrados, realizo mediciones de iluminación en el sitio del accidente entre a las 10:00 de la noche hasta las 2:30 de la mañana del día siguiente, presentando los siguientes resultados: (...) los resultados en iluminancia son muy similares, pues la intensidad media con la luminaria apagada es de 8.1 y en funcionamiento es de 9.7.

Así, recordando las distintas pruebas documentales y testimoniales aportadas al proceso, es preciso concluir que, la iluminación de la zona del accidente cumplía con los requerimientos normativos establecidos con el Reglamento Técnico de Iluminación y alumbrado Público, así como también cumplía con la Resolución CREG 123 de 2011. Por tanto no es posible atribuir responsabilidad alguna a la demandada CODENSA, con el daño causado al demandante, toda vez que se acreditó por medio del dictamen pericial y los informes policiales que existía condiciones adecuadas de iluminación que permitían observar los obstáculos de la vía.

De todas formas, no existe prueba que acredite que la falta de iluminación hubiese sido la causa eficiente del accidente de tránsito que le generó la muerte a la señora Nina Liliana Veloza Arias. En ese sentido, tampoco le asiste responsabilidad a Codensa S.A. por ese hecho.

3. CONCLUSIONES

De las pruebas aportadas se encuentra acreditado que Bogotá Distrito Capital carece de legitimación en la causa, por cuanto no tiene como

función o atribución el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial en la ciudad de Bogotá, por lo que será declarada su falta de legitimación.

Frente al Instituto de Desarrollo Urbano IDU y Codensa S.A E.S.P el daño antijurídico padecido por el demandante no se le puede atribuir a las mismas, por cuanto no existe prueba de que la muerte de la señora Nina Liliana Veloza Arias hubiese sido consecuencia de su acción u omisión, en la medida que lo único que se demostró fue el mal estado de la vía en la avenida circunvalar con calle 22 B de Bogotá, pero no el nexo causal como se determinó en líneas anteriores. Por tal razón, serán despachadas desfavorablemente las pretensiones de la demanda.

4.- COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO: El artículo 188 de la Ley 1437 de 2011 consagra un criterio objetivo relativo a que la "*parte vencida en el proceso*" y su liquidación y ejecución, se regirá por las normas del estatuto procesal civil que regulan esta materia.

Se proferirá sentencia de condena en costas. Respecto de las denominadas agencias en derecho, su tarifa se encuentra fijada en el Acuerdo 1887 de 26 de junio de 2003 del Consejo Superior de la Judicatura (modificado por el Acuerdo No. 2222 del 10 de diciembre de 2003). Así, en materia de lo Contencioso Administrativo, las agencias en derecho se encuentran señaladas en el numeral 3.1.2, fijándose para los procesos ordinarios de primera instancia **con cuantía**, hasta el veinte por ciento (20%) del valor de las pretensiones reconocidas o negadas en la sentencia.

Ahora bien, en concordancia con el artículo tercero del acuerdo en mención, la determinación de las agencias, se aplicarán gradualmente teniendo en cuenta la naturaleza, calidad y duración útil de la gestión ejecutada por el apoderado, la cuantía de la pretensión y las demás circunstancias relevantes, de modo que sean equitativas y razonables. Así, para el caso concreto, a fin de fijar las correspondientes agencias en derecho, se evidencia que el apoderado de la parte demandada contestó la demanda oportunamente, se hizo presente en la audiencia inicial y en la de pruebas y presentó alegatos de conclusión.

Es por lo anterior, que el Despacho fija como agencias en derecho el cero punto cinco por ciento (0.5%) del valor de las pretensiones de la demanda negadas en el fallo.

VI.- DECISIÓN. En consecuencia, **el Juzgado Sesenta y Cuatro Administrativo de Oralidad del Circuito Judicial de Bogotá**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR LA FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA PASIVA DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, conforme lo expuesto en la parte motiva. En consecuencia, absolver a la citada entidad de la totalidad de pretensiones.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda frente al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –IDU y a CODENSA S.A. ESP, por las razones expuestas en la parte motiva.

TERCERO: CONDENAR en costas a la parte demandante y fijar como agencias en derecho a favor de la parte demandada, el cero punto cinco por ciento (0.5%) de las pretensiones de la demanda, negadas en el presente fallo.

CUARTO: La presente sentencia se notifica de conformidad con lo establecido en el artículo 203 del C.P.A.C.A.

QUINTO: Ejecutoriada la presente providencia, liquídense por Secretaría los gastos ordinarios del proceso y, en caso de existir remanentes, devuélvanse al interesado.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



ÁLVARO CARREÑO VELANDIA
JUEZ

