

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL**



**JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO DE BOGOTÁ
SECCIÓN PRIMERA**

Bogotá, D.C., veinte (20) de mayo de dos mil veinte (2020)

RADICACIÓN: 11001-3336 -034-2015-00385-00
DEMANDANTE: HUMBERTO CAÑÓN CORTES Y OTROS
DEMANDADOS: BOGOTÁ D.C.- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU
ASUNTO: REPARACIÓN DIRECTA

MEDIO DE CONTROL

En ejercicio del medio de control de reparación directa, los señores Humberto Cañón Cortes, María Antonia Hernández Guayabo, Leydin Marisol Cañón Hernández y Yennyfer Paola Cañón Hernández, a través de apoderado judicial presentaron demanda contra Bogotá D.C. Alcaldía Local de Teusaquillo, Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad Administrativa Especial, para que en sentencia definitiva se hagan las siguientes:

DECLARACIONES Y CONDENAS

1. Declarar administrativa, extracontractual y solidariamente responsables al Distrito Capital de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano IDU, de los perjuicios ocasionados a los demandantes con motivo de la muerte de Liz Estefanía Cañón Hernández, en hechos ocurridos el día 16 de mayo de 2013, en la Avenida Primero de Mayo, sobre la calzada sur, carril izquierdo, sentido occidente oriente, a la altura de la carrera 68 H, frente al No. 68 H-55, en la ciudad de Bogotá, causada en un accidente de tránsito que se generó por un hueco que había en la vía.
2. Condenar al Distrito Capital de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano IDU, en forma solidaria, a pagar a cada uno de los demandantes a título de perjuicios morales, el equivalente en pesos para cada uno de ellos en cuantía de la suma de 100 SMLMV a la fecha de la ejecutoria de la sentencia.

3. Condenar al Distrito Capital de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano IDU, en forma solidaria, a pagar a favor de Humberto Cañón Cortés y María Antonia Hernández, los perjuicios materiales que han sufrido con motivo de la muerte de su hija soltera Liz Estefanía Cañón Hernández, teniendo en cuenta las siguientes bases de liquidación:

3.1 La suma de \$ 936.201.00, que ganaba la joven en la empresa "Manpower de Colombia Ltda." en el mes de mayo del año 2013, más un treinta (30%) por ciento de prestaciones sociales. Según las pautas seguidas por el Consejo de Estado, la suma con la cual se liquiden los perjuicios materiales no puede ser inferior al salario mínimo legal vigente para la fecha en la cual se dicte la sentencia, o se apruebe el auto que liquide dichos perjuicios.

3.2 La edad de la víctima y la de sus padres, según las tablas de supervivencia aprobadas por la Superintendencia Financiera.

3.3 Actualizada dicha cantidad según la variación porcentual del índice de precios al consumidor existente entre mayo de 2013 y el que exista cuando se apruebe la conciliación o el auto que liquide los perjuicios materiales.

3. 4 La fórmula de matemáticas financieras aceptada por el Honorable Consejo de Estado, teniendo en cuenta la indemnización debida o consolidada y la futura.

4. Que las cantidades líquidas a las cuales se condene a las entidades demandadas, cobren intereses moratorios desde el mismo día en que quede en firme, hasta el día en que efectivamente se produzca el pago de esa condena, de conformidad con lo previsto en el artículo 192 del CPACA.

HECHOS DE LA DEMANDA

Los hechos descritos por el apoderado de la parte demandante, se concretan de la siguiente manera:

Los señores Humberto Cañón Cortés y María Antonia Hernández tuvieron como hijos a: Leydín Marisol Cañón Hernández, nacida el día 25 de septiembre de 1976; Yennyfer Paola Cañón Hernández, nacida el día 22 de diciembre de 1983; y Liz Estefanía Cañón Hernández, quien nació el día 11 de junio de 1991.

Entre Liz Estefanía Cañón Hernández, sus padres y sus hermanas, existían muy buenas relaciones de cariño, afecto y ayuda mutua, además de haber vivido juntos en la misma casa en la ciudad de Bogotá.

La joven Liz Estefanía Cañón Hernández en el mes de mayo de 2013 trabajaba como asesora de retenciones del “Telecenter Panamericana LTDA.” de la empresa “Manpower de Colombia Ltda.”, en la ciudad de Bogotá, en donde ganaba mensualmente la suma de \$ 936.201.00.

La joven Liz Estefanía Cañón Hernández ayudaba a sus padres en el sostenimiento del hogar con lo que ganaba en su trabajo.

En el mes de mayo de 2013, Liz Estefanía Cañón Hernández gozaba de buenas condiciones de salud, era una joven trabajadora y muy emprendedora.

En horas de la mañana del día 16 de mayo de 2013, aproximadamente a las 6:50 a.m., los jóvenes Diego Andrés Fajardo Vieda, como conductor, y Liz Estefanía Cañón Hernández, como parrillera, viajaban en una motocicleta marca Yamaha, modelo 2013, de placas YEG-44C, por la calle 26 sur o Avenida Primero de Mayo, en el Barrio Carvajal, en la localidad de Kennedy, en la ciudad de Bogotá. Cuando iban por la Avenida Primero de Mayo, sobre la calzada sur, carril izquierdo, sentido occidente oriente, a la altura de la carrera 68 H, frente al No. 68 H-55, cayeron en un hueco que existía en la vía, el cual no estaba señalizado.

Al caer en el hueco de la vía, el conductor de la motocicleta perdió el control y se volcaron cayendo al pavimento. La pasajera de la motocicleta Liz Estefanía Cañón Hernández luego de caer en la calle fue golpeada por un vehículo que venía por el carril derecho. Las lesiones que recibió la joven al caer en el pavimento fueron mortales, por eso su muerte se produjo de forma instantánea.

La vía en la cual sufrió el fatal accidente la joven Liz Estefanía Cañón Hernández estaba en un muy mal estado de mantenimiento.

La calle tenía un hueco de grandes proporciones, según el dibujo topográfico FPJ-17 hecho luego del accidente, el hueco tenía una dimensión de 2.56 metros por un lado, y de 1.15 metros por otro, además de 5 centímetros de profundidad.

Esta circunstancia no fue tenida en cuenta por quienes tenían la competencia para mantener la red vial, es decir, el Distrito Capital de Bogotá y el IDU, por esa razón la calle en donde sucedió el accidente múltiple se convertía en una trampa mortal para los conductores.

El joven que conducía la motocicleta en donde viajaba como parrillera Liz Estefanía Cañón Hernández, no alcanzó a reaccionar a tiempo porque el hueco por su ubicación era difícil de ver. En la vía no existían señales de tránsito que avisaran a los conductores sobre el pésimo estado de la calle. Es decir, las autoridades del Distrito de Bogotá no habían advertido a los conductores de la presencia de ese peligro.

Es de aclarar que donde le ocurrió el accidente a Liz Estefanía Cañón Hernández era una vía bastante dañada y con mucho flujo vehicular en jurisdicción de la ciudad de Bogotá, lo cual da muestras de una desidia y negligencia administrativa de las entidades demandadas.

Las entidades demandadas no cumplieron con sus deberes constitucionales, legales y reglamentarios de mantener en buen estado la red vial de la ciudad de Bogotá y de colocar la señalización en las vías cuando existían elementos que pudieran causar daño a los conductores, es por ello que había una calle con un gran hueco (es decir, un obstáculo mayor para los conductores), sin ninguna iluminación ni señalización que alertara a los conductores del peligro, lo cual causó un grave accidente que ocasionó la muerte de la acompañante del conductor de una motocicleta, en este caso.

En relación con el Distrito Capital de Bogotá, aparece la carga constitucional en el artículo 322, en donde se atribuye a las autoridades distritales la función de garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

A nivel legal, la Ley 105 de 1993 en su artículo 19, señala que le corresponde a la Nación y a las entidades territoriales, la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad. Y a nivel reglamentario, el Acuerdo No. 40 de 1922 creó la Secretaría de Obras Públicas Municipales, en el año 1968 la entidad adquirió más funciones, en el año 1994, por medio del Decreto 850 se reestructuró esa Secretaría, y finalmente, por medio del Decreto 980 del 10 de octubre de 1997, algunas de sus funciones fueron trasladadas al Instituto de Desarrollo Urbano, entre ellas el mantenimiento y la conservación de los espacios públicos.

Según el Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras expedido por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (en esa época), en las zonas donde se construye o se procede a la conservación de la carretera se debe tener la respectiva señalización.

Indica que el Consejo de Estado ha dicho que cuando se violan estas normas de tránsito se debe condenar a la entidad pública, en fallo de 31 de marzo de 2005, actor: Humberto Cubillos contra el Municipio de Honda, expediente 1994-01943, Consejera ponente Dra. María Elena Giraldo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Señala que el artículo 90 de la Constitución dice: "El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.". Los demandantes en este caso no tenían por qué soportar este daño antijurídico. Unas autoridades públicas cometieron un gran daño, al dejar descuidada una vía pública en la jurisdicción de Bogotá, además sin una adecuada señalización, se causó la muerte a una persona que utilizaba esa vía pública.

En el presente caso, señala que la falla del servicio ha producido daños a los demandantes y según el artículo 16 de la ley 446 de 1998, los mismos deben ser integralmente reparados.

Explica que la muerte causada a Liz Estefanía Cañón Hernández constituye una falla en la prestación del servicio público de las entidades demandadas, porque se causó por dos circunstancias:

La primera, el mal mantenimiento de la red vial en jurisdicción de la ciudad de Bogotá (falla por omisión del servicio), lo cual se demuestra porque existía una calle con un gran hueco en la red vial de Bogotá; y la segunda, la falta de una adecuada señalización en la vía para alertar a los conductores sobre la presencia de huecos o elementos extraños en la vía (falla por deficiencia en el servicio y falla por omisión del servicio), lo cual produjo la muerte de la víctima en este caso. No existían ni señales preventivas, ni reflectivas.

Indica que la vía en la cual se produjo el accidente se encuentra dentro de la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, por ello su mantenimiento

corresponde a las autoridades de la ciudad de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano; sobre el tema del cuidado y mantenimiento que las autoridades municipales deben tener sobre las calles y vías en las distintas ciudades del país, el Consejo de Estado se ha manifestado en muchas ocasiones, considerando que esta obligación recae en el municipio y en las entidades del carácter municipal creadas para tal fin.

Refiere que los padres y las hermanas de la víctima han sufrido grandes perjuicios morales con su muerte, porque entre ellos existían muy buenas relaciones de cariño, afecto y ayuda mutua, además de haber vivido juntos bajo el mismo techo, por eso solicito lo relacionado en las pretensiones de la demanda.

Asimismo, los padres de la víctima también han sufrido enormes perjuicios materiales, porque la joven como hija soltera, los ayudaba económicamente con el salario que recibía, y con su muerte se han visto privados de ese apoyo material.

Advierte que existe una relación de causalidad entre la falla del servicio y los daños causados a los demandantes, por lo que se configura la responsabilidad del Estado.

3. Contestación de la demanda

Bogotá D.C.

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones y propuso como excepciones las siguientes:

- *Falta de legitimación en la causa*

Indica que los demandantes deben demostrar la omisión respecto de las obligaciones normativas de Bogotá D.C., en relación con la malla vial y precisó que el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU-, como establecimiento público del sector distrital, autónomo e independiente administrativa y patrimonialmente es la autoridad que dentro del perímetro urbano le corresponde mantener la malla vial de Bogotá D.C.

- *Inexistencia del nexo causal entre el perjuicio reclamado y la actuación u omisión de Bogotá DC*

Fundada en que en el presente caso, no se encuentran acreditados los elementos para la responsabilidad como son: el daño, hecho generador y nexo de causalidad.

Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones y presento las siguientes excepciones:

- *Ausencia del nexo causal entre el daño causado y la responsabilidad endilgada*

Señala que en el presente caso se tiene como daño el fallecimiento de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández, sin embargo, de las pruebas aportadas no se evidencia responsabilidad del IDU y por el contrario se acredita que la causa del daño obedece a circunstancias totalmente ajena a esa entidad.

Frente al nexo de causalidad, precisa que no resulta suficiente la afirmación de que el accidente se produjo sobre el hueco ubicado en el supuesto lugar de los hechos.

- *Hecho de un tercero*

Indica que se presentan hechos determinantes de terceros que no son parte procesal pero que determinan el resultado, como son:

-Conductor de una motocicleta que venía incumpliendo la norma de tránsito al manejar su vehículo por el carril izquierdo y no por el derecho como es su obligación de conformidad con lo previsto en el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.

- De conformidad con certificación expedida por la Fiscalía General de la Nación con consecutivo 014474 del 17 de julio de 2013 y el dibujo fotográfico FPJ -17 de 16-05-2013, el conductor del vehículo se encontraba violando la norma de tránsito.

Por otro lado, "también se encuentra la intervención de un tercero desconocido, quien en últimas, ayudado por la violación a los reglamentos del conductor la motocicleta fue el causante del daño, también se refiere al conductor del carro fantasma quien golpea y causa

la muerte de la causante, generando el daño que se pretende irrogar al IDU.

4. Actuación procesal

La demanda se presentó el 28 de abril de 2015 y le correspondió por reparto al Juzgado 34 Administrativo de Bogotá (Fl. 14 C1) quien por auto del 30 de octubre de 2015, la admitió (Fl. 16 C1), providencia que se notificó por estado del 3 de noviembre de 2015 y mediante correo electrónico del mismo día (Fls. 16 vuelto y 17 C1).

El 10 de noviembre de 2015, la parte actora adicionó la demanda, respecto de pruebas documentales (Fls. 18 a 41 C1).

En cumplimiento del Acuerdo CSBTA 15-340 del Consejo Superior de la Judicatura, se remitió el expediente al Juzgado Tercero Administrativo de Bogotá (Fl. 42 C1).

Por auto del 1 de marzo de 2016, se dispuso avocar conocimiento y se admitió la adición de la demanda (Fls. 43 a 46 C1), decisión que se notificó por estado del 2 de marzo de 2016 y por correo electrónico del 14 de junio de 2016 (Fls. 49 a 52 C1).

El 20 de octubre de se fijó en lista y se corrió el traslado de las excepciones propuestas (Fl.93).

Mediante providencia del 16 de noviembre de 2016, se tuvo por contestada la demanda por parte de Bogotá D.C., el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU-, y se admitió el llamado en garantía realizado por el IDU (Fls. 95 a 97 C1).

Por auto del 13 de junio de 2017, se dispuso tener por no contestada la demanda y el llamamiento en garantía por parte de Seguros del Estado S.A. (Fls. 116 a 119), decisión contra la que se interpuso recurso de reposición (Fls. 121 a 124) resuelto de manera adversa por auto del 21 de marzo de 2018 (Fls. 163 a 170 C1).

La audiencia inicial se llevó a cabo el 11 de diciembre de 2018, en la que se realizó el control de legalidad y saneamiento, se decidieron las excepciones previas, se fijó el litigio y se decretaron pruebas (Fls. 179 a 184 C1).

La audiencia de pruebas se realizó el 1 y 26 de marzo de 2019, en la que recepcionaron los testimonios decretados, se cerró el debate probatorio y se dispuso la presentación de alegatos de conclusión (Fls. 208 a 216 y 223 a 225 C1).

Dentro de la oportunidad procesal correspondiente los apoderados de las partes presentaron los alegatos de conclusión (Fls. 241 a 273 C1).

6. Alegatos de conclusión

6.1 Parte demandante

El apoderado de la parte actora indicó que está demostrada la responsabilidad del IDU, por el no mantenimiento de vía y la falta de señalización, advirtiendo que la muerte de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández se produjo por la omisión por parte del IDU de no garantizar el buen estado de la vía o al menos advertir el obstáculo que se tenía, por lo que solicito acceder a las pretensiones de la demanda (Fls. 261 a 273 C1).

6.4 Bogotá Distrito Capital

El apoderado de la Alcaldía Mayor de Bogotá, reiteró las excepciones de Falta de legitimación en la causa e Inexistencia del nexo causal entre el perjuicio reclamado y la actuación u omisión de Bogotá DC., por lo que solicitó negar las pretensiones (Fls. 254 a 260 C1).

6.5 Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

La apoderada de la entidad, enfatizó respecto de la ausencia del nexo causal entre el daño causado y la responsabilidad de ese Instituto, debido a la declaración del señor Diego Andrés Fajardo, la investigación policial, por lo que solicitó negar las pretensiones de la demanda (Fls. 241 a 246).

6.6 Seguros del Estado

Al respecto se advierte que los argumento expuestos en el escrito de alegatos de conclusión que obra en los folios 247 a 253 radicados el 08 de abril de 2019, no serán tenidos en cuenta, ya que el abogado Daniel Caballero Rocha actualmente no funge como apoderado de dicha aseguradora, pues desde la audiencia del 26 de marzo de 2019 (fl.223 a 225), actúa como apoderado judicial de Seguros del Estado, el abogado

Nicolas Urriago Fritz, y por tanto en los términos del artículo 76 del CGP, se entiende terminado el poder conferido al primero de estos.

Surtidos los trámites legales pertinentes, el proceso se adelantó con la observancia de las ritualidades previstas en la ley procesal y por lo tanto, sin que obre causal de nulidad que afecte la actuación, procede el Juzgado a resolver previas las siguientes

II CONSIDERACIONES

1. Competencia

Este Despacho es competente en primera instancia para conocer el asunto de referencia por tratarse de una demanda promovida en ejercicio del medio de control de reparación directa, de conformidad con lo previsto en el numeral 6 del artículo 155 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y atendiendo lo ordenado en providencial del 27 de abril de 2015, proferida por el Tribunal Administrativo, Sección Tercera Sub Sección A.

2. Problema jurídico

Conforme a la fijación del litigio efectuada dentro de la audiencia inicial celebrada dentro de este asunto, se debe establecer si por parte Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Gobierno – Alcaldía de Teusaquillo y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, se presentó falla en el servicio y por ende daño antijurídico que deba ser reparado a los demandantes.

Para resolver lo anterior, se abordaran los siguientes aspectos:

Definiciones relevantes previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, se establecen las definiciones para la aplicación de la normativa del tránsito terrestre, de la que se resaltan las siguientes:

- *“Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o*

vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

- *Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.*
- *Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”.*

Las anteriores definiciones se tornarán de relevancia para dar solución al presente asunto.

Elementos de la Responsabilidad del Estado

De lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Política, como cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, resulta relevante la existencia del daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración pública, tanto por su acción como por su omisión, ya sea atendiendo a los criterios de falla en el servicio, daño especial o riesgo excepcional.

El Consejo de Estado, en sentencia del 5 de julio de 2018¹, precisó como elementos de la responsabilidad del Estado los siguientes:

*“3.3.- El daño consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado y la antijuridicidad en que él no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o, porque es “irrazonable,” **sin depender** “de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración.”²*

3.4.- La imputación no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado, de acuerdo con los criterios que se elaboren para ello, como por ejemplo la falla del servicio, el desequilibrio de las cargas públicas, la concreción de un

¹ Sección Tercera, Subsección C Radicación: 76001-23-31-000-2005-05408-01(39366). C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa

² Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003.

riesgo excepcional, o cualquiera otro que permita hacer la atribución en el caso concreto.

3.5.- Finalmente, debe considerarse que la responsabilidad extracontractual no puede ser concebida simplemente como una herramienta destinada a la reparación, sino que debe contribuir con un efecto preventivo³ que permita la mejora o la optimización en la prestación, realización o ejecución de la actividad administrativa globalmente considerada” (Se resalta)

Conforme a lo anterior, para la prosperidad de las pretensiones en el medio de control de reparación directa, debe estar claramente demostrados los referidos elementos, de tal modo que, para tal propósito sea determinante la carga de la prueba que le asiste a quien pretenda demostrar la ocurrencia del daño imputable a las entidades del Estado.

A continuación se aplica el Juzgado a verificar los presupuestos indispensables para imputar responsabilidad a la demandada:

1.- Del daño:

El Despacho encuentra plenamente probado el daño, en tanto que se acreditó la afectación a los demandantes con la muerte de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández (Fl. 9 C2).

Asimismo, en cuanto a existencia del daño, las entidades demandadas no realizaron oposición alguna, por cuanto las excepciones se concretaron a la falta de legitimación por pasiva, hecho de un tercero y ausencia del nexo causal entre el daño causado y la responsabilidad endilgada.

De tal manera que con los medios de prueba allegados, estos son: el Registro Civil de Defunción de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández y necropsia practicada, se acreditó en debida forma el daño causado a los demandantes por la pérdida de su familiar.

³ “En consecuencia, la función de la responsabilidad extracontractual (sic) no puede ser ni única ni primariamente indemnizatoria. Tiene que ser, ante todo, preventiva o disuasoria, o se trataría de una institución socialmente absurda: ineficiente”. PANTALEÓN, Fernando. “Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También de las Administraciones públicas)”, en AFDUAM, No.4, 2000, p.174.

2.-De la imputación del daño:

En este numeral se analizará tanto el requisito anunciado como las excepciones propuestas.

La parte actora imputa la muerte de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández, en la falla en el servicio originada por la omisión en el mantenimiento de malla vial en el sector donde se presentó el accidente de tránsito, el 16 de mayo de 2013.

Al respecto, Bogotá D.C. – propuso la excepción de falta de legitimación por pasiva, calificada en la audiencia inicial como de fondo dentro del presente asunto (Fls. 179 a 184).

El argumento en el que se edificó el medio exceptivo, se concretó en que el mantenimiento del lugar en el que ocurrió el accidente, le corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Por otra parte, el IDU también formuló la excepción de inexistencia del nexo causal entre el perjuicio reclamado y la actuación u omisión de Bogotá D.C.

Por efectos metodológicos el Juzgado resolverá de manera conjunta las excepciones formuladas en tal sentido por Bogotá D.C., y el IDU.

Resulta necesario determinar en primer lugar, cuál de las entidades demandadas, tiene la competencia para el mantenimiento de la malla vial.

Para tal efecto cobra especial relevancia, las competencias otorgadas al IDU, dentro de la estructura del Distrito Capital.

El Instituto de Desarrollo Urbano, es un establecimiento público descentralizado, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y domicilio en Bogotá D.C., creado mediante el Acuerdo 19 de 1972, del Concejo de Bogotá y destinado a ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la capital.

Otro aspecto determinante se concreta al llamamiento en garantía de Seguros del Estado, por parte del IDU (Fls. 1 a 4 C llamamiento), en el que explicó que se suscribió el contrato IDU 057 de 2012, con el objeto de ejecutar las obras requeridas para las brigadas de reacción vial en las localidades de USME, TUNJUELITO, BOSA, KENNEDY, ANTONIO NARIÑO, RAFAEL

URIBE URIBE, CIUDAD BOLÍVAR, perteneciente al programa brigada reacción vial 2012, de tal manera que se concluye que la competencia para la intervención de la malla vial en el lugar de ocurrencia de los hechos, es del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Sumado a lo anterior, al momento de contestar la demanda, el IDU no efectuó ningún pronunciamiento respecto de no ser la llamada a intervenir el sector donde se presentaron los hechos de la demanda.

Lo anterior, conlleva a determinar la prosperidad de las excepciones de falta de legitimación en la causa presentadas por Bogotá D.C., por ser de competencia del IDU el mantenimiento vial en el lugar de ocurrencia de los hechos objeto del presente medio de control.

Una vez determinado el deber de mantenimiento de la malla vial en el sector donde se presentaron los hechos, el Juzgado procede a verificar si la vía presentaba grado de afectación y deterioro como lo expuso la parte demandante.

En este punto cobra especial relevancia el registro fotográfico, aportado a los folios 14, 15, 18 20, 21, 23, 24 y 25 C3., a partir de los cuales se puede advertir el deterioro de la malla vial.

En este aspecto, el Juzgado advierte que no se probó por el IDU que para el momento de los hechos, el tramo vial se encontraba en óptimas condiciones, bajo tal circunstancia.

La valoración en conjunto de las referidas pruebas, permiten establecer que las imágenes aportadas por la parte demandante, corresponden a la vía donde ocurrieron los hechos, como quiera que hacen parte de la Inspección Técnica al Cadáver de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández, en las que se aprecia el hueco y el mal estado de la capa asfáltica.

No obstante, si bien el Juzgado advierte el estado defectuoso de la vía, no encuentra el Despacho que exista prueba que permita establecer que el accidente de tránsito fuera consecuencia directa del mal estado de la vía por cuanto la parte actora no demostró que el señor Diego Andrés Fajardo Vieda, perdiera el control de la motocicleta en la que se movilizaba única y exclusivamente por el hueco referido, tal y como se expuso en los hechos de la demanda.

Por lo tanto, no es posible arribar a esa conclusión como quiera que de la revisión del Informe Policial para Accidentes de Tránsito A 1299876 realizado el 16 de mayo de 2013 (Fl. 34 C2) se registró la motocicleta de propiedad del señor Diego Andrés Fajardo Vieda como “Vehículo en fuga”.

Asimismo se registró como causas del accidente las siguientes: “No saber maniobrar ante una situación de peligro” y “Huecos”.

En la declaración del señor Diego Andrés Fajardo Vieda rendida rendido ante la Fiscalía General de la Nación (Fls. 93 y 94 C 2) indicó:

“... cuando el semáforo se puso en verde, otro carro o un colectivo, no lo recuerdo bien, se puso adelante mío obligándome a tomar el carril izquierdo que ya se encontraba habilitado, una media cuadra más el riente frente a la Bomba Brio, un carro de color verde freno repentinamente y se quedó parado y ahí fue donde reaccione ya que iba a unos 06 metros atrás del carro, frené con el freno de atrás y sentí que el freno no me respondió, de inmediato active el freno delantero y éste me bloqueo la moto y nos tiro hacia la derecha y en ese momento iba pasando un colectivo al que durante la caída yo golpee en la parte media del colectivo con el casco y ella calló en la pacha izquierda trasera del colectivo, después de eso en cuanto me puse de pie y la vi tirada en el suelo, la hale hacía el carril hacía donde había caído la moto, el cual era el carril izquierdo, ella falleció; habían unos policías que venían detrás de nosotros, era una policía y un policía, llamé al 123 para pedir una ambulancia y ya después llegaron los policías encargados, luego llegó la ambulancia a preguntarme por ella y luego me movieron para un sitio a tomarme los exámenes de alcoholemia y luego me trajeron para acá PREGUNTA Cual fue la fecha del accidente CONTESTO 16 de mayo de 2013 PREGUNTA Cual fue la hora aproximada en la que ocurrió el accidente CONTESTO 06:15 de la mañana, era un jueves PREGUNTA Que motocicleta conducía para el día del accidente CONTESTO Es una Yamaha Fazer 150, color Negro, modelo 2013 PREGUNTA A partir de la fecha de ocurrencia del accidente hacía atrás, cuánto tiempo usted llevaba con la motocicleta CONTESTO 05 meses llevaba con la motocicleta, estaba a nombre mío PREGUNTA Hace cuanto tiempo usted posee licencia conducción para motocicleta CONTESTO Desde Diciembre de 2009, es decir 3 años y medio PREGUNTA En qué vía ocurrió el accidente CONTESTO Sobre la Avenida Primero de Mayo sentido occidente- oriente PREGUNTA A qué horas ingresaba su novia al trabajo ese día CONTESTO A las 07:00 de la mañana PREGUNTA Como eran las condiciones climáticas y de la vía para el momento del accidente CONTESTO Estaba haciendo buen día, la vía estaba seca, donde cayó la moto había una hueco de más de un metro de diámetro y de 5 centímetros de profundidad, ese hueco estaba ubicado en el carril izquierdo, actualmente

ese hueco no está porque lo taparon como a los 15 días, pero en el informe de accidente si se encuentra especificado el hueco PREGUNTA Como era el tráfico vehicular para el momento del accidente en la vía por donde ocurrió el accidente CONTESTO Estaba pesado, había tráfico lento PREGUNTADO A qué velocidad transitaba momentos previos a la ocurrencia del accidente CONTESTO No más de 40 Kilómetros PREGUNTA De acuerdo a su versión, usted transitaba detrás de un vehículo antes de la ocurrencia del accidente, y que lo hacía a 6 metros de distancia, entonces, que maniobra realizó para evitar colisionar con el CONTESTO Acciono el freno trasero y luego el delantero, pierdo el control de la moto y la moto cae hacía su costado derecho, en el momento del accidente, yo no me di cuenta que mi motocicleta había chocado el vehículo, me di cuenta de ello cuando fue a reclamarla a los patio y tenía un golpe en el carenaje, encima de la farola izquierda, se le rompió el carenaje, le vi un hueco, la defensa por donde iba la moto se raspo totalmente, raspones leves en el carenaje y el exosto por la parte derecha PREGUNTA Que otras características tenía el vehículo el cual usted describe en su relato y que en primera versión manifiesta que es color verde CONTESTO Un automóvil, no tengo más datos PREGUNTA Que manifiesta usted sobre el vehículo que tomo contacto con su novia CONTESTO El no paró y lo segundo es que era de color amarillo, y no tengo placas, ni empresa ni nada PREGUNTA Tiene datos de testigos presenciales de los hechos que se investigan CONTESTO No señor ..."

Por otra parte, en la declaración rendida en la audiencia de pruebas rendida en el presente medio de control el señor Diego Andrés Fajardo Vieda afirmó lo siguiente:

- Que el 16 de mayo de 2013, iba manejando la motocicleta y Estefanía era copiloto - pasajera.

- En la Avenida Primera de Mayo con 68 H, antes de cruzar el puente de la Avenida 68... Después de cruzar el semáforo, el último semáforo antes de cruzar el puente íbamos por el carril central, tal vez, el segundo carril de la venida Avenida Primera de Mayo y de un momento a otro, un automóvil, recuerdo que era un vehículo verde, no recuerdo las placas, ni las placas, ni la marca, nada, recuerdo que era un automóvil verde que seguramente antes debió ser un taxi, se estancó, freno repentinamente, en ese momento no supe porque freno, yo tuve que frenar de emergencia, en el frenado la moto nos tiró al costado derecho y justo en ese momento iba pasando un colectivo, que tampoco tengo idea, seguramente era un colectivo amarillo, es lo que recuerdo o mostaza y, entre las dos llantas entre los dos ejes, íbamos cayendo, yo golpee el

colectivo en el centro del colectivo y Estefanía cayó justo cuando estaba pasando el eje trasero del colectivo, la parte izquierda y el colectivo paso por encima del casco de ella.

- El accidente fue sobre las 6 de la mañana, entre las 6 y 6: 15, en este momento no recuerdo bien la hora... “en el momento del accidente no supe porque fue después de que me puse de pie y que vi que había pasado, vi que mi moto había quedado en un hueco que había en ese carril por el que estábamos transitando, asumo que, el carro frenó para no coger el hueco, se estancó y por eso fue que sucedieron los hechos.

- En el croquis quedó el registro que la moto había quedado en un hueco que tenía una profundidad de más o menos como de 5 centímetros.

- Es una vía que debo tomar muchas veces, justo después del accidente la tome a los 2 meses no se al mes, la tuve que tomar y ya no existía el hueco en ese punto.

- La velocidad exacta no la sé. Pero debía ir a menos de 30 kilómetros por hora, porque acabábamos de salir de un semáforo y había un poco de trancón, por el puente de la 68 que ahí se tranca mucho el tráfico.

- Ante la pregunta realizada por la apoderada del IDU, relativa a explicar las razones por las cuales si el señor Diego Andrés Fajardo Vieda, se desplazaba a una velocidad inferior a 30 kilómetros por hora, le explique al Despacho se registra en el croquis una huella de 8, 95 metros, contesto:

“La huella de arrastre es así de larga porque desde el momento en que hice el frenado yo iba más o menos a unos 4 metros del carro que estaba adelante o tal vez más y desde el momento en que frene al ser un frenado de emergencia, la moto se nos fue inmediatamente de costado que es cuando está pasando el colectivo, Estefanía y yo nos desprenderemos de la moto y la moto sigue su curso, asumo, podría explicar que, la huella de frenado es tan larga porque la moto va sin peso sin pasajero y la moto siguió rodando sola”.

- Señaló que no tiene conocimiento del vehículo que estaba en frente.

- Indicó que la vía efectivamente estaba congestionada.

- En el momento de los hechos, lo que a mí me importo fue el estado de Estefanía y me preocupe solo por eso. No me preocupe por resolver que había pasado con todo lo que aconteció en ese momento.

Ante la pregunta, usted ha indicado que lleva bastante tiempo conduciendo vehículo tipo motocicleta, manifiéstele a este Despacho si usted sabe que transitar por el carril izquierdo está prohibido, conforme a las normas de tránsito, contestó: "Si tengo conocimiento, pero en ese, bueno, si tengo conocimiento".

Y luego ante el interrogante, si iba transitando por el carril izquierdo, contestó: "Si íbamos transitando por el carril izquierdo".

Frente a la pregunta realizada por el apoderado de la aseguradora llamada en garantía, relativa a que distancia que debe permanecer un vehículo de tras de otro a una velocidad de 30 kilómetros, indico: "*independiente de la velocidad, la distancia mínima debería ser de unos 4 a 5 metros*".

De la declaración de quien conducía la moto en la que se movilizaba la causante Liz Estefanía Cañón Hernández, es necesario advertir que no se estructura como causa principal ni única causa del accidente, la existencia del hueco ubicado en el lugar de los hechos por las siguientes razones:

-De otra parte el Código Nacional de Tránsito, en el artículo 1 establece que las normas allí previstas rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, **motociclistas**, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

-El artículo 94 de la misma codificación establece:

"Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser

visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo". (Resalta el Juzgado)

-Por otra parte, el artículo 108 ídem, precisa:

"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" (Resalta el Juzgado)

De lo anterior, encuentra el Juzgado que no corresponde a la realidad lo expuesto en el hecho 7 de la demanda, frente a que la causa del accidente se originó *“al caer en el hueco de la vía, el conductor de la motocicleta perdió el control y se volcaron cayendo al pavimento”* (Fl. 3), lo anterior, en tanto que en primer lugar, el señor Diego Andrés Fajardo Vieda, incumplió las obligaciones de tránsito relativas al carril de circulación, como quiera que se desplazaba por el carril izquierdo cuando el mismo únicamente está previsto para sobrepasar otro vehículo.

Otra circunstancia de especial relevancia es que el señor Diego Andrés Fajardo Vieda, indicó que el freno trasero no funcionó y que por lo mismo debió accionar el delantero lo que produjo la caída de la moto.

De tal manera que el accidente no se edificó en la caída en el hueco como lo afirmó la demandante.

En este punto, el Despacho precisa que ninguna prueba se aportó para confirmar tal afirmación y contrario a lo informado por la parte actora, el señor Diego Andrés Fajardo Vieda explicó la forma en que ocurrió el accidente sin que el haya referido haber tomado el hueco y que tal acción, provocara la caída de la moto que él conducía.

Cobra especial relevancia, lo expuesto por el señor Diego Andrés Fajardo Vieda, en la declaración rendida en este medio de control al indicar que el asume que el vehículo se detuvo por la existencia del hueco, sin que haya una prueba determinante de haber sido esa la causa de la caída, en tanto que, como ya se precisó, el testigo en su primera declaración advirtió que no le funcionó el freno trasero, razón por la que debió accionar el delantero, sumado que se desplazaba por el carril izquierdo, circunstancias relevantes para la ocurrencia del accidente.

Por otra parte, en la necropsia (Fls. 80 a 82 C3) se determinó que la señora Liz Estefanía Cañón Hernández, fallece por politraumatismo de mecanismo contundente en cabeza, tórax y abdomen, lesiones causadas en evento de tránsito como pasajera de moto, de tal manera que la caída en sí misma, no originó el fallecimiento, y si bien la misma colocó a los tripulantes de la motocicleta en estado de indefensión respecto del colectivo que se desplazaba y la arrolló, no está acreditado en el expediente de manera clara y precisa que la caída de la moto se originó única y exclusivamente por la existencia del hueco, asimismo, a partir de las declaraciones del señor Diego Andrés Fajardo Vieda, se determinó que se presentaron aspectos en la conducción de la

motocicleta que incidieron de manera directa en la ocurrencia del accidente, como el carril en el que transitaba y el defecto en los frenos traseros de la misma, de tal manera que lo expuesto coincide con lo registrado en el informe de tránsito respecto de no saber maniobrar o falta de pericia, como causa del accidente.

Por las consideraciones anteriormente expuestas en relación con la falta de prueba acerca del hecho dañoso, coincide esta primera instancia con el argumento de defensa de las demandas, respecto de la imposibilidad de establecer si el accidente de tránsito fue consecuencia de que la motocicleta cayera en el hueco, ocasionando la caída y posterior muerte de la señora Liz Estefanía Cañón Hernández, por lo que ante el incumplimiento de la carga de la prueba prevista en el artículo 167 del Código General del Proceso, se negaran las pretensiones, respecto del Instituto de Desarrollo Urbano.

CONDENA EN COSTAS.

Por último, el Despacho señala que de acuerdo con lo establecido en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 numeral 8 y 366 del Código General del Proceso, no se condenara en costas a la parte demandante.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Tercero Administrativo de Bogotá, sección primera**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley.

FALLA:

PRIMERO. DECLAR la falta de legitimación en la causa por pasiva de Bogotá D.C., de conformidad con las precisiones realizadas en la parte considerativa de esta providencia.

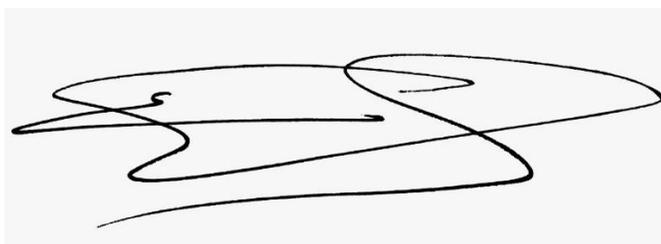
SEGUNDO: DENIÉGANSE las pretensiones de la demanda respecto del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU -, por las razones expuestas en la parte motiva.

TERCERO. Sin condena en costas en esta instancia, conforme a lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 numeral 8 y 366 del Código General del Proceso

CUARTO. En caso de existir remanentes de lo consignado para gastos del proceso, deben ser reembolsados a la parte demandante.

QUINTO. Ejecutoriada la presente providencia, archívese el expediente, previas las anotaciones en el sistema de gestión Justicia Siglo XXI.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

A handwritten signature in black ink on a light gray background. The signature is stylized and appears to be 'ERICSON SUESCUN LEÓN'.

ERICSON SUESCUN LEÓN
Juez

oms