



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO  
JUZGADO SESENTA (60) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO

-SECCIÓN TERCERA-  
BOGOTÁ D.C.

Bogotá D.C., veintidós (22) de enero de dos mil diecinueve (2019)

Asunto	Proceso ordinario de reparación directa
Radicación No.	11001-33-31-037-2011-00246-00
Accionantes	Edinson Jovanny Ceballos Gracia y otros
Accionado	Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad e Instituto de Desarrollo Urbano
Sentencia No.	2019-0010RD
Tema	Lesiones en accidente de tránsito
Sistema	Escritural

## 1. ANTECEDENTES

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

## 2. PARTES

Son partes del proceso las siguientes:

### 2.1 PARTE DEMANDANTE

La parte demandante está integrada por las siguientes personas naturales.

Nombre	Identificación
Edinson Jovanny Ceballos Gracia	80.202.207
Alberto Ceballos Gómez	19.283.146
Blanca Argenis Gracia Varón	51.740.100
Jhon Alexander Ceballos García	79.953.321
Nina Johanna Ceballos García	1.013.580.738
Andrés Mauricio Ceballos García	80.176.176
Janna Yareth Ceballos Martin	Menor de edad

### 2.2 PARTE DEMANDADA

La demanda ha sido dirigida contra

**BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD  
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU**

### 2.3 LLAMADO EN GARANTÍA

Sociedad LA PREVISORA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS, llamada en garantía por el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO.



## 2.4 AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO

Al momento del fallo la Agencia del Ministerio Público corresponde a la Procuraduría 82 Judicial I para Asuntos Administrativos de Bogotá.

## 3. LA DEMANDA

Los elementos esenciales de la demanda se resumen a continuación

### 3.1 HECHOS RELEVANTES

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

#### 3.1.1 ACERCA DEL HECHO DAÑOSO

Relata el accionante que el 20 de abril de 2009 se desplazaba en su motocicleta de marca Suzuki (sic) de placa XHB-049 por la Calle 43 de la ciudad de Bogotá hacia las 10 de la mañana. Justamente al atravesar la Avenida Boyacá intempestivamente tropieza con un hueco, que le desestabiliza y sufre un accidente de tránsito.

La presencia del hueco es reseñada en el croquis del accidente de tránsito levantado por el Agente de Policía de Tránsito EDINSON LEÓN PEÑUELA, identificado con la C.C. 79.450.623.

#### 3.1.2 ACERCA DEL DAÑO

El núcleo familiar de la víctima directa lo integran sus padres ALBERTO CEBALLOS GÓMEZ y BLANCA ARGENIS GARCÍA BARÓN, sus hermanos JHON ALEXANDER CEBALLOS GARCÍA, NINI JOHANA CEBALLOS GARCÍA, ANDRÉS MAURICIO CEBALLOS GARCÍA y CARLOS ALBERTO CEBALLOS MARTÍNEZ.

Además lo integran su hija JANNA YARTH CEBALLOS MARTÍNEZ y su abuela AURA MARÍA VARÓN DE GARCÍA.

Los integrantes de este núcleo familiar indican haber sufrido daño moral como consecuencia de las lesiones sufridas por EDINSON LEÓN PEÑUELA a raíz del accidente ocurrido el 20 de abril de 2009.

La víctima directa laboraba para la empresa TECNIYALE, devengando el salario mínimo más \$400.000 para el rodamiento de la motocicleta, lo que arroja un total de \$750.000, que destinaba a las responsabilidades con su familia, pues vivía con su hija y con su compañera permanente DIANA PAOLA MARTÍN DÍAZ.

El señor EDINSON JOVANNY CEBALLOS GARCÍA, a raíz del accidente ha quedado con dificultades en el habla, no puede caminar por sí mismo, necesitando ayuda incluso para ir al baño, pues aunque tiene la voluntad de evolucionar, es evidente su minusvalía.

Las circunstancias en las que se encontraba la víctima directa conllevaron a su abandono por parte de su pareja, siendo asumido su cuidado por la madre. El padre ha debido vender su negocio dado que debía soportar los gastos de la familia que alguna vez había sostenido el señor EDINSON JOVANNY.



### 3.1.3 LA FALLA EN EL SERVICIO

En el croquis o plano elaborado por la Policía Nacional se evidencia el hueco, lo cual prueba la negligencia de las instituciones demandadas.

La vía sobre la que transitaba la víctima no cumple con las normas del Ministerio de Transporte en materia de señalización, además en el lugar donde ocurrieron los hechos se han presentado múltiples accidentes de tránsito con resultados fatales (motocicletas) y no fatales otros, lo que indica que se está ante una falla en el servicio imputable a las entidades demandadas.

### 3.2 PRETENSIONES

Las pretensiones han sido formuladas de la siguiente manera:

*"Primero. Que la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTTUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO son administrativamente responsables de los perjuicios materiales y morales causados a los señores EDINSON JOVANI CEBALLOS GRACIA, identificado con cédula de ciudadanía No. 80202207 de Bogotá, ALBERTO CEBALLOS GÓMEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 19283146 y la señora BLANCA ARGENIS GRACIA VARÓN, identificada con cédula de ciudadanía No. 51740100; y morales a JHON ALEXANDER CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 79953321, NINA JOHANA CEBALLOS GRACIA, identificada con cédula de ciudadanía No. 1013580738 de Bogotá, ANDRÉS MAURICIO CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 80176176 de Bogotá, CARLOS ALBERTO CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 79627948 de Bogotá; la menor JANNA YARETH CEBALLOS MARTIN y AURA MARÍA VARÓN DE GARCÍA, por falla o falta en el servicio que condujo el accidente de tránsito ocurrido el 20 de abril de 2009.*

*Segundo. Condenar en consecuencia, a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño ocasionado a pagar al señor EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA la suma de SETESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$700.000.000,00) por daños materiales, y por daños morales CIEN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Tercero. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA; la SECRETARIA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTTUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado al señor ALBERTO CEBALLOS GÓMEZ la suma de CIENTO VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Cuarto. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA; la SECRETARIA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTTUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado a la señora BLANCA ARGENIS GRACIA VARÓN la suma de CIENTO VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Quinto. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA; la SECRETARIA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTTUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado al señor JHON ALEXANDER*



*CEBALLOS GARCÍA la suma de SETENTA SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Sexto. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTITUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado al señor NINA JOHANA CEBALLOS GRACIA la suma de SETENTA SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Séptimo. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTITUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado al señor ANDRÉS MAURICIO CEBALLOS GARCIA la suma de SETENTA SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Octavo. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTITUTO DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado a la menor JANNA YARETH CEBALLOS MARTÍN por la suma de CIENTO VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Noveno. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTITUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado al señor CARLOS ALBERTO CEBALLOS GARCIA por la suma de CIENTO VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Décimo. Condenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ; la SECRETARÍA DE MOVILIDAD del DISTRITO DE BOGOTÁ y el ISNTITUTO (sic) DE DESARROLLO URBANO como reparación del daño moral ocasionado a la señora AURA MARÍA VARÓN DE GRACIA por la suma de CIENTO VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.*

*Undécimo. La condena respectiva será actualizada de conformidad con lo previsto en el artículo 178 del Código Contencioso Administrativo, aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la ejecutoria del correspondiente fallo definitivo.*

*PERJUICIOS A LA VIDA DE RELACIÓN: Se reconocerán a los señores EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA, identificado con cédula de ciudadanía No. 80202207 de Bogotá, ALBERTO CEBALLOS GÓMEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 19283146, BLANCA ARGENIS GRACIA VARÓN, identificada con cédula de ciudadanía No. 51740100, JHON ALEXANDER CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 79953321, NINA JOHANA CEBALLOS GRACIA, identificada con cédula de ciudadanía No. 1013580738 de Bogotá, ANDRÉS MAURICIO CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 80176176 de Bogotá, CARLOS ALBERTO CEBALLOS GARCÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 79627948 de Bogotá, la menor JANNA YARETH CEBALLOS MARTIN, siendo representada por su padre el señor EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA, y la señora AURA MARÍA VARÓN DE GRACIA, atendiendo la entidad a las alteraciones de las condiciones de su vida por causa del hecho, para lo cual se reconocerá como indemnización la suma equivalente a DOSCIENTOS SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES para cada uno a la fecha de la sentencia que ponga fin al proceso.*



La reforma de la demanda incorpora la siguiente pretensión:

*"Con respecto a las pretensiones, me permito, adicionar la pretensión relacionada con el daño de vida en relación. Reclamo claramente la indemnización de éste daño, el cual estimo en la suma de TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$300.000.000), toda vez que el señor EDISON JOVANNY CEBALLOS GRACIA, ya no es la misma persona que desarrollaba su vida antes del accidente. Es así como el mismo, tiene que depender de personas para realizar las actividades normales de la vida, tales como ir al baño, bañarse, trasladarse de un lugar a otro, se vio afectado su desempeño sexual, tiene limitada su capacidad para negociar las actividades normales del comercio, etc. Adicionalmente, por su situación de discapacidad, mi mandante ya no podrá practicar el estilo de vida que llevaba, como disfrutar de bailes, fiestas, en la misma forma en que lo hacía, toda vez que su movimiento psicomotriz se encuentra atrofiado y altamente deteriorado. No sobra decir que le es difícil socializarse, ya que no tiene la misma facilidad de expresarse como antes lo hacía, lo que le dificulta en general, gozar de placeres normales que todo ser humano en normales condiciones lo haría, como lo he mencionado."*

#### 4. LA DEFENSA

Las autoridades accionadas han descrito el traslado de la siguiente forma:

##### 4.1 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Descorre el traslado mediante el escrito visible a folios 87 y siguientes del expediente suscrito por apoderado.

##### 4.1.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Respecto de los hechos, se manifestó en la contestación de la demanda que los mismos no constan a Bogotá D.C., precisando que no es cierto que en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. A00563453 se haya señalado alguna hipótesis de causa del accidente, así como tampoco se indicó la trayectoria o desplazamiento de la motocicleta.

Por el contrario, en el croquis se anotó que "no se diagrama la moto ya que fue movida del lugar de los hechos."

##### 4.1.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

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

##### 4.1.3 EXCEPCIONES

Como excepciones fueron propuestas las siguientes:

- 4.1.3.1 AUSENCIA DE CAUSA PARA DEMANDAR: En el presente caso no se dan los elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial estatal, pues el Distrito Capital no incurrió en alguna conducta irregular según la cual la parte actora señala se originó el daño cuya reparación solicita.
- 4.1.3.2 IMPROCEDENCIA DE LA ACCIÓN POR CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA: Se presenta una situación de la que no se podía tener previsibilidad ni en su configuración ni en su ocurrencia, de forma que se hace ajena al control, voluntad y alcance de las



funciones de la Administración, configurándose así un hecho exclusivo de la víctima, quien al actuar con imprudencia y en contravía de las normas de tránsito, se puso en peligro en ejecución de una actividad peligrosa como lo es la conducción.

- Invoca el principio de que nadie puede alegar su propia culpa y cita un aparte de la Sentencia C-083 de 1995 de la Corte Constitucional.
- 4.1.3.3 CADUCIDAD DE LA ACCIÓN: Considera este demandado que se habría configurado la caducidad de la acción en tanto los hechos ocurrieron el 20 de abril de 2009 y la demanda fue presentada el 4 de octubre de 2011, superando el término de 2 años que para ello prevé el Artículo 136 del Código Contencioso Administrativo.
- 4.1.3.4 OFICIOSA: Pide este demandado que se declare probada como tal cualquiera que así encuentre el juzgador.

#### 4.1.4 RAZONES DE LA DEFENSA

La parte actora dirige su demanda de manera masiva contra el Distrito Capital y de forma aleatoria a la Secretaría de Movilidad y al Instituto de Desarrollo Urbano, debiendo tenerse en cuenta que la competencia para comparecer al proceso de conformidad con lo previsto en el Artículo 108 del 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", explica que la Secretaría Distrital de Movilidad funciona como un organismo del Sector Central con autonomía Administrativa y Financiera, cuyo objeto es 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.

La norma mencionada establece las siguientes funciones a cargo de esta Secretaría:

"(...)

- Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*
- Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*
- Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.*
- Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.*
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.*
- Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
- Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
- Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*



- i. *Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.*
- j. *Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.*
- k. *Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.*
- l. *Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la Jurisdicción del Distrito Capital.*
- m. *Administrar los Sistemas de información del sector.*

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

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

"(...)

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

Además, los artículos 1 y 2 del Decreto 506 de 2006 "Por el cual se adopta la estructura organizacional y funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones", prevén:

*"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.*
- f. *Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
- g. *Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
- h. *Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*
- i. *Planear, coordinar y controlarla operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.*
- j. *Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.*
- k. *Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.*
- l. *Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la Jurisdicción del Distrito Capital.*
- m. *Administrar los Sistemas de información del sector."*

Resulta entonces clara la falta o indebida representación en la causa por pasiva del Distrito Capital, pues funcionalmente no le corresponde responder frente a las pretensiones como las planteadas por los demandantes, ya que no se encuentra acreditada una omisión o extralimitación de una obligación legal y/o reglamentaria en cabeza de la Secretaría de Movilidad que tenga nexo de causalidad con los daños por los que reclama el accionante.

En los hechos que sirven de sustento a la reclamación de los demandantes no hay acreditada una acción, omisión o extralimitación que pueda representar responsabilidad de esta entidad, sobre todo a partir de la revisión de las funciones legales y reglamentarias que le han sido atribuidas.

#### SOBRE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

La parte demandante alega que las demandadas omitieron funciones y por ende se produjo una falla en el servicio, en la zona de ocurrencia de los hechos, esto es, la Calle 43A con Avenida Boyacá, que de esta supuesta omisión se deriva el accidente sufrido por EDISON JOVANNY CEBALLOS GRACIA.

Se pueden analizar los componentes del daño de la siguiente forma:





- **Carácter personal del daño.** En este punto se debe señalar que el perjuicio sea sufrido por la persona que solicita la reparación, lo cual no ocurre en el presente caso, dado que la imprudencia del conductor de la motocicleta de placa XHB-04A hace que incurra en una conducta que contraviene las normas de tránsito, rompiéndose así el carácter personal del daño.

En efecto, el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece de manera tajante las normas que son de obligatorio cumplimiento para los conductores de motocicletas así:

*"Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce."*

*"ARTÍCULO 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:*

*Vía de sentido único de tránsito.*

*En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.*

*En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.*

*Vías de doble sentido de tránsito.*

*De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.*

*De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.*

*De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.*

*PARÁGRAFO lo. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones."*

El Artículo 74 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" señala que TODO vehículo deberá reducir la velocidad en ciertos eventos, así:

*"ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*



- *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*
- *En las zonas escolares.*
- *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*
- *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
- ***En proximidad a una intersección*** (negrilla fuera de texto)

Además, el Artículo 94 del mencionado Código dispone:

*"Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto-triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto-triciclos, 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 v nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.  
(...)*

*Deben respetar las señales, normas de tránsito v límites de velocidad.*

*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."*

*"Artículo 96. Modificado por el artículo 3 de la ley 1239 de 2008. Normas específicas para motocicletas, motociclos y moto-triciclos.*

*Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:*

*1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.  
(...)*

*4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas."*

Si se atiende este hecho y a la gravedad de las lesiones aparentemente sufridas por el motociclista, puede concluirse que las hipótesis sobre las causas del accidente pueden ser variadas, pudiendo obedecer a la impericia del conductor, falla humana, no llevar el casco de acuerdo con la normatividad vigente, etc, aunado a que a pesar de estar en proximidad a una intersección, no circulaba a baja velocidad, pues de lo contrario habría podido reaccionar y evitar el accidente o realizar alguna acción evasiva.

Bajo esta perspectiva se nota que, aunque existe un vínculo directo entre los hechos, perjuicios y la parte demandante, el probable incumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte sugiere que existe una conducta irregular por parte de la propia víctima que configura causales de exoneración de responsabilidad.

Respecto de la imputación se indica que existen dos formas de atribución jurídica del daño, por acción o por omisión, perspectiva bajo la cual en la demanda ni siquiera se presenta el título de imputación que se pretende demostrar o al menos en la forma que se pretende presentar, pues solo se limita a señalar que existe una presunta falla del servicio sin especificar la que se atribuye a la Secretaría Distrital de Movilidad.



No existe claridad ni congruencia entre lo fáctico, lo imputado y lo solicitado. En efecto, en la demanda se señala un hundimiento presentado en la Calle 43A con Avenida Boyacá, como presunta causa del accidente de tránsito ocurrido el 20 de abril de 2009, si reparar que el accidente ocurrió en un sitio diferente según se desprende del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. A00563453, pues allí se anota que el accidente tuvo lugar en la Calle 43A Sur con Venida Boyacá.

Debe tenerse en cuenta que el competente para la construcción y mantenimiento de la Malla Vial Arterial del Distrito Capital es el Instituto de Desarrollo Urbano, establecimiento público descentralizado creado mediante el Acuerdo 19 de 1972 y cuyas funciones son las siguientes:

*"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 Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.*

- 1. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación.*
- 2. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.*
- 3. Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas, en el mantenimiento y conservación de vías.*
- 4. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.*
- 5. Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.*
- 6. Realizar, conforme a disposiciones vigentes, las operaciones administrativas de cálculo, liquidación, distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización, a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el instituto o por cualquiera otra entidad o dependencia del Distrito, o por obras que ejecuten otras entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Distrito Especial o al Instituto, o cualquiera de estos sea delegado para su cobro.*
- 7. Ordenar las expropiaciones necesarias para la ejecución de los planes y programas aprobados.*
- 8. Adquirir bienes muebles o inmuebles, administrarlos, enajenarlos y gravarlo.*
- 9. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.*
- 10. Emitir bonos de deuda pública.*
- 11. Celebrar los contratos que requiera la administración de los Fondos Rotatorios a su cargo y que sean necesarios para el cumplimiento de los fines específicos de éstos, gravar los bienes adscritos a cada fondo y pignorar total o parcialmente sus respectivos patrimonios o rentas y el producto de los gravámenes, en garantía de operaciones de crédito para la realización de las obras que causen contribuciones.*
- 12. En general, celebrar toda clase de negocios Jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.*

*(...)"*



A su vez el Decreto 190 de 2004 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 v 469 de 2003", vigente para la época de los hechos, en su artículo 172 establece:

*"Artículo 172. Competencias en la ejecución del Sistema Vial (artículo 153 del Decreto 619 de 2000).*

*La malla arterial principal y la malla arterial complementaria serán programadas, desarrolladas técnicamente y construidas por la Administración Distrital de acuerdo a las prioridades establecidas en el presente capítulo, y en coherencia con las operaciones estructurantes y programas fijados por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para ello deberá adquirir las zonas de reserva correspondientes.*

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

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

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

Resulta entonces evidente que la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene participación ni responsabilidad alguna en el presente caso, pues corresponde el mantenimiento de la malla vial al IDU en el Distrito Capital.

En el presente caso la parte actora debe probar cuál es la causa inmediata del daño y cuál es el hecho que lo ha producido directamente, pues ni en el informe policial de accidente de tránsito, ni en los documentos que se presentan como pruebas junto con la demanda, puede concluirse con certeza cuál o cuáles fueron las causas del accidente. ¿Se trató de la impericia del conductor?, ¿alcoramiento?, ¿descuido?, ¿imprudencia?, ¿conducía la motocicleta respetando las normas de tránsito?, ¿usaba correctamente el caso de seguridad?, ¿este cumplía con la norma técnica apropiada para ello?, ¿conducía con exceso de velocidad? En fin, existen varias hipótesis de la ocurrencia del accidente, y entre ellas la planteada por la parte actora no cuenta siquiera con prueba sumaria que permita concluir que efectivamente fue la causa inmediata del daño.

Además, no se encuentra probada cuál era la trayectoria o ruta de desplazamiento que llevaba la motocicleta, ni los demás aspectos relevantes del accidente, de forma que no puede endilgarse responsabilidad a este demandado.

Resulta entonces evidente el hecho o culpa exclusiva de la víctima, pues si el accidentado hubiese transitado por donde le correspondía, cumpliendo la normatividad señalada en la Ley 769 de 2002, reduciendo la velocidad al llegar a la intersección, respetando los límites de velocidad, transitando por la derecha de la vía a una distancia no mayor de un metro de la acera, llevando el casco correctamente, el accidente no se habría producido.



La Secretaría Distrital de Movilidad no tiene dentro de sus funciones ni la construcción ni el mantenimiento de la vía pública, por lo que no puede pretenderse, con la presunta hipótesis de causa del accidente de tránsito, imputar una responsabilidad a este demandado cuando no se conocen las causas reales del accidente, no se encuentran probadas la causa ni el nexo causal, máxime que quien sufre el daño infringía las normas de tránsito.

De acuerdo con lo expuesto, debe concluirse en primer término que para que la Secretaría Distrital de Movilidad, pueda ser considerada responsable de algún hecho que produzca un daño antijurídico, debe haberse producido ante todo una actuación que le sea imputable, es decir, una conducta de la cual esa persona pública por intermedio de sus agentes haya sido autora por medio de actos, hechos, operaciones, vías de hecho u omisiones, a título de responsabilidad contractual o extracontractual del daño que se alega.

Debe tenerse en cuenta además que las normas del Código Nacional de Tránsito que deben ser acatadas por todo conductor, son más exigentes en cuanto a los conductores de motocicletas. Como ocurre en este caso, cuando en un accidente de tránsito se produzcan lesiones personales, el artículo 148 del mencionado Código ordena:

*"ARTÍCULO 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL. En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal. "*

*"ARTÍCULO 149. DESCRIPCIÓN. En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo."*

*El informe contendrá por lo menos:*

*Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.*

*Clase de vehículo, número de la placa y demás características.*

*Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.*

*Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.*

*Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.*

*Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.*

*Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.*

*Descripción de los daños y lesiones.*

*Relación de los medios de prueba aportados por las partes.*

*Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.*



*En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.*

*El Informe o el croquis, o los dos, serán entregados Inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.*

*El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.*

*Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes."*

Revisado el Informe Policial para Accidentes de Tránsito No. A00563453 se determina lo siguiente:

1. El croquis se realizó a posteriori de la ocurrencia del accidente. El accionante manifiesta que el accidente ocurrió a las 11:10 horas y el levantamiento del Informe se lleva a cabo a las 11:30 horas.
2. No se ubica o diagrama alguna evidencia física o elemento material, que nos pueda llevar a determinar la posible ruta o trayectoria del vehículo. Se observa claramente a folio 179, hoja No. 2 del Informe Policial para Accidentes de Tránsito en comento, que se indica que la moto fue movida haciendo imposible determinar la trayectoria o la situación fáctica del accidente.
3. La diagramación del hueco o hundimiento de la vía, está ubicada en el centro de la calzada de la calle 43 A SUR, tal como lo demuestran las medidas fijadas en el croquis (numeral 9 del informe).

En el mismo informe, se consignaron las siguientes notas:

*"No se diagrama la moto ya que fue movida del lugar de los hechos".*

*"...el caso se conoce como autolesiones por no tener contacto con ningún otro vehículo"*

Ello permite evidenciar que el informe no contiene las circunstancias de tiempo, modo y lugar propias del accidente, por cuanto la moto fue movida del lugar de los hechos, sin esperar a que el caso fuera conocido por las autoridades correspondientes, como indica el deber legal, más en tratándose de las graves lesiones del conductor.

No pueden tenerse por acreditados los elementos que determinan la responsabilidad patrimonial del Estado.

#### 4.2 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

Descorre el traslado mediante el escrito que obra a folios 108 y siguientes del expediente.

##### 4.2.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Respecto de los hechos este demandado indica que no le constan.



#### 4.2.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

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

#### 4.2.3 EXCEPCIONES

Como excepciones fueron propuestas las siguientes:

##### 4.2.3.1 CADUCIDAD DE LA ACCIÓN:

En el presente caso se tiene que el accidente ocurrió el 20 de abril de 2009, por lo que el término para presentar la demanda habría vencido el 21 de abril de 2011.

La solicitud de conciliación prejudicial fue presentada el 15 de abril de 2011, realizándose la audiencia el 22 de junio de 2011, reiniciándose a partir de ese momento el conteo del término de caducidad, quedando 6 días para el efecto, ello quiere decir que la demanda debía presentarse hasta el 28 de junio de 2011 y fue radicada el 4 de octubre de 2011, claramente por fuera del término previsto para el efecto, de manera que se encuentra caducada la acción.

##### 4.3.2.2 INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LA ENTIDAD POR AUSENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO

En el presente caso, según lo afirmado por la parte actora, se aduce la negligencia de los demandados al no cumplir con las normas de señalización y por la existencia de un hueco en la Calle 43 con Avenida Boyacá, en donde tropezó y se desestabilizó, situación que contribuyó que ocurriera el accidente, alegándose una actuación culposa de los demandados y que configura una falla en el servicio.

Del Informe Policial del Accidente de Tránsito se verídica que no se encontró licencia de conducción entre los documentos que portaba EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA en el momento del accidente. En el plano del accidente se encuentra una marcación determinada señalando parámetros cercanos a la Calle 43A sin hacer señalamientos precisos sobre el cruce referenciado en la demanda, y en el mismo se deja constancia que "no se diagrama la moto ya que fue movida del lugar de los hechos", sin que exista prueba determinante que acredite que la causa originaria del accidente haya la presencia de un hundimiento en la vía, de manera que no hay certeza de los hechos.

Resulta evidente la imprecisión del lugar donde ocurrieron los hechos, dado que fue movida o retirada del lugar la motocicleta en la que se movilizaba EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA, como quedó expresamente referida constancia en el plano levantado por las autoridades de tránsito para la época, de forma que no fue posible verificar la existencia del supuesto hueco según las afirmaciones efectuadas, máxime cuando del mismo plano se puede entrever que posiblemente pretendía atravesar la Avenida Boyacá, sin que exista tampoco prueba de ello.

Finalmente, en lo relacionado con el nexo causal, entendido este como la relación de causalidad que debe existir entre la actuación imputable a la Administración y el daño, hay que decir que dicho hecho o actuación debe ser actual o próximo, debiendo ser determinante del daño e igualmente apto e idóneo para causarlo.



No resulta factible atribuir responsabilidad alguna al IDU, ya que de las pruebas aportadas se infiere que no existe nexo causal ente el daño causado y el hecho generador del perjuicio, si se tiene en cuenta que con la demanda no se aporta prueba que demuestre que el daño sufrido por el demandante haya sido causado por un hueco que lo habría desestabilizado al tropezar, por lo que esta evaluación obedece a meras consideraciones subjetivas, siendo en este tipo de procesos necesario demostrar el nexo causal entre el daño y el hecho, situación que no se precisa en la prueba aportada como es el informe y concretamente en el plano levantado por las autoridades competentes.

No se diagramó ni el vehículo, ni la dirección, ni la posición ni se establece la velocidad que llevaba, pues solamente se indica que se tropezó con el hueco.

#### 4.3.2.3 CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA – CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA

La imputabilidad, como lo ha decantado la Jurisprudencia del Consejo de Estado, puede surgir en virtud de diversos títulos, tales como la falla en el servicio, el daño especial o la teoría del riesgo excepcional, que obedecen a diferentes situaciones en las cuales la demandada está llamada a responder por la producción de un daño antijurídico, dependiendo de si se trata de una actuación legítima pero que o bien rompe el principio de igualdad en las causas públicas de los administrados, o lo pone en una situación de riesgo que rebasa su deber de afrontarlo, como cuando se realizan actividades peligrosas como la conducción de energía eléctrica, combustibles, etc, o cuando utiliza los vehículos automotores o las armas de dotación oficial, etc.

El Consejo de Estado se ha referido en múltiples ocasiones a la conducción de vehículos automotores, como actividad que por sus características es de naturaleza peligrosa, y en esa medida exige a quienes la desarrollan que actúen con diligencia y prudencia especiales.

Se entiende por actividades peligrosas todas aquellas en las que la persona no actúa con sus fuerzas comunes sino a través de cosas, aparatos, animales que aumentan su fuerza común, generando un mayor riesgo de daño a los demás, como ocurre con la conducción de automotores.

La Corte Constitucional en Sentencia C-1093/03 sobre el particular dijo:

*"Cabe recordar, que la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que como tal coloca per se a la comunidad "ante inminente peligro de recibir lesión".*

*"Lo anterior es demostrativo, se reitera, de que no es el mero daño que se produce ni el riesgo que se origina por el despliegue de una conducta calificada como actividad peligrosa la que es fuente de la responsabilidad civil extracontractual de indemnizar a quien resulta perjudicado, sino que es la presunción rotunda de haber obrado, en el ejercicio de un comportamiento de dichas características con malicia, negligencia, desatención incuria, esto es, con la imprevisión que comporta de por sí la culpa".*

Por otra parte, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 establece lo siguiente;

*"ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe*





*comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*

**ARTÍCULO 94: NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.** Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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

Con base en lo anterior y en el croquis aportado con la demanda puede determinarse que el conductor de la motocicleta actuó con negligencia, descuido, imprudencia, desatención e incuria, pues no transitaba por el carril autorizado por la ley para este tipo de vehículos, es decir, a una distancia no mayor a un metro de la acera u orilla, sino que por el contrario debió circular a una distancia mayor para que hubiese tropezado con el hueco diagramado, siendo entonces su actuación violatoria de la normatividad de tránsito.

Además de lo anterior, el accionante debió ir a alta velocidad, por encima de la permitida por la ley, porque de ir a la velocidad normal y al observar un posible obstáculo, habría podido evitarlo, circunstancia que no se realiza, sino que por el contrario puso en peligro su propia vida.

Así las cosas, y en gracia de discusión, que el accidente de tránsito haya sido ocasionado por la presencia del hueco en la vía, la causa que produjo las lesiones al accionante, fue la conducta culpable del mismo, quien en ejercicio de una actividad peligrosa, transgrediendo el ordenamiento legal, dio lugar al hecho que resultó en el daño, pues quebrantó las normas de tránsito al circular presuntamente por fuera de los lineamientos permitidos por la ley.

#### 4.2.3.4 EXCEPCIONES OFICIOSAS

Pide este demandado que se declare probada cualquiera que así encuentre el fallador.

### 5. LLAMADOS EN GARANTÍA

Las aseguradoras llamadas en garantía se pronuncian de la siguiente forma:

#### 5.1 LA PREVISORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.

Se pronuncia mediante apoderado de la siguiente forma:

##### 5.1.1 ACERCA DE LA DEMANDA

Respecto de la demanda el pronunciamiento discurre así:

##### 5.1.1.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Respecto de los hechos este llamado en garantía explicó que no le constan aunque tiene como ciertos aquellos que están respaldados por la prueba documental.

Aquellos que corresponden a terceros no le constan.



#### 5.1.1.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

Este sujeto procesal se opone a la prosperidad de las pretensiones de la demanda.

#### 5.1.1.3 EXCEPCIONES

Como excepciones fueron propuestas las siguientes:

5.1.1.3.1 CADUCIDAD DE LA ACCIÓN. Sustentada en los mismos términos que lo hiciera el demandado.

5.1.1.3.2 INEXISTENCIA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS MATERIALES. En el presente caso no obra prueba que conduzca de manera infalible a la responsabilidad del asegurado.

5.1.1.3.3 INEXISTENCIA DE PRUEBA DEL DAÑO MORAL RECLAMADO POR LOS DEMANDANTES. No existe prueba alguna de las afectaciones que dicen haber sufrido los demandantes.

5.1.1.3.4 AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO. No hay alguna prueba que indique que el accidente fue causado por el hueco que se menciona en la demanda.

Debe tenerse en cuenta que en el informe de accidente de tránsito no fue posible diagramar la motocicleta dado que esta fue movida del lugar.

No está demostrada alguna falla administrativa por parte del Instituto de Desarrollo Urbano.

5.1.1.3.5 CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA. La responsabilidad del accidente y lesiones sufridas por EDINSON JOVANNY CEBALLOS GARCÍA son consecuencia de la impericia y negligencia del conductor del vehículo.

Máxime si se tiene en cuenta que el conductor vulneró el deber objetivo de cuidado, al incumplir las normas de tránsito y no reducir la velocidad en proximidad a una intersección y la falta de atención respecto de la vía sobre la que se desplazaba.

La conducción imprudente por parte del señor EDINSON JOVANNY CEBALLOS GARCÍA, conductor de la motocicleta, implicó necesariamente aumentar el riesgo y posibilitó la producción del resultado dañoso.

5.1.1.3.6 INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS GENERADORES DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO

El régimen de responsabilidad en el presente caso corresponde al de la falla probada, siendo necesario que se demuestre la acción u omisión de un agente estatal, debiendo concurrir los siguientes presupuestos:

- La ocurrencia de un daño antijurídico
- Que el daño alegado sea consecuencia de una omisión constitutiva de falla e en el servicio, lo cual quiere decir, que corresponde al actor demostrar la



imprudencia, negligencia, impericia o falta del deber objetivo de cuidado por parte de la demandada.

- Que exista relación de causalidad entre dicha falla y el daño realmente producido (nexo causal)

La ocurrencia del daño igualmente debe ser demostrada.

Al no existir certeza de falla en el servicio y no evidenciarse un nexo causal, no puede dictarse sentencia declarando una responsabilidad civil.

**5.1.1.3.7 RESTRICCIÓN CONSTITUCIONAL Y LEGAL DE LAS ENTIDADES SOMETIDAS A PLANEACIÓN DEL GASTO PÚBLICO.** Conforme el Artículo 345 de la Constitución Política, las actividades del IDU se encuentran sometidas a los recursos establecidos por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital mediante el Plan General de Desarrollo.

De esta forma, la accionada solamente puede desarrollar los proyectos de infraestructura física y las acciones de mantenimiento que se encuentran priorizadas por el Plan General de Desarrollo.

En efecto, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, no puede realizar gastos distintos a los incluidos en el presupuesto de gastos, el cual sólo puede ser decretado por el Consejo Distrital y de conformidad al Plan de Desarrollo aprobado.

En consecuencia, la entidad demandada no incurrió en omisión alguna, toda vez que, las actividades de mantenimiento de la malla vial, dependen única y exclusivamente de los recursos con los que cuenta la entidad para tal fin establecidas en el Plan General de Desarrollo.

## 5.1.2 ACERCA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Respecto del llamamiento en garantía el pronunciamiento discurre así:

### 5.1.2.1 ACERCA DE LOS HECHOS RELEVANTES

Tiene como cierto lo relativo a la expedición de la póliza 1004961 a favor del IDU, precisando que el contrato está sujeto a los términos de las condiciones particulares y especiales consignadas en el clausulado, así como términos, condiciones, limitaciones, cuantías, coberturas y exclusiones.

### 5.1.2.2 ACERCA DE LAS PRETENSIONES

La aseguradora se opone en forma expresa a las pretensiones del llamamiento en garantía.

### 5.1.2.3 EXCEPCIONES

Como excepciones al llamamiento en garantía se propusieron las siguientes:

**5.1.2.3.1 COASEGURO.** En el presente caso existe un coaseguro en proporción del 40% a cargo de la sociedad MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.



5.1.2.3.2 LÍMITES DE COBERTURA. La cobertura del contrato de seguro se limita a las cuantías contenidas en su clausulado y debe tenerse en cuenta el deducible a cargo del asegurado.

5.1.2.3.3 PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SEGURO. A la fecha de notificación del llamamiento en garantía, el 26 de marzo de 2014, la acción se encontraba prescrita en los términos del Artículo 1081 del Código de Comercio.

En efecto, el término de prescripción ordinaria para el IDU en su calidad de asegurado comenzó el 22 de junio de 2011.

En esa fecha, el asegurado acude a la audiencia de conciliación extrajudicial, de forma que para el 26 de marzo de 2014, momento en que se produce la vinculación de la aseguradora, se había producido entonces la prescripción de la acción derivada del contrato de seguro, pues entre el 22 de junio de 2011 y el 26 de marzo de 2014 habían transcurrido más de 2 años.

## 5.2 MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

No contestó ni la demanda ni el llamamiento en garantía.

## 6. TRÁMITE

Por medio de auto del 19 de marzo de 2013 se admitió la demanda.

La adición de la demanda se admitió por medio de auto del 28 de mayo de 2013.

La apertura a pruebas se decretó mediante auto del 10 de febrero de 2015.

Se dio traslado para alegar mediante auto del 9 de septiembre de 2015.

Se libró auto de mejor proveer el 21 de julio de 2016.

Finalmente se dejó el expediente en traslado para alegar mediante auto del 25 de octubre de 2018.

Entró al Despacho para fallo el 13 de noviembre de 2018.

## 7. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Al momento de alegar de conclusión las partes actuaron de la siguiente forma:

### 7.1 PARTE DEMANDANTE

Considera la parte demandante que los demandados sí incurrieron en una conducta irregular tal como se planteó en la demanda, pues existen los tres elementos fundamentales para que haya responsabilidad extracontractual del Estado, toda vez que evidentemente hay un daño antijurídico producido a los demandantes, una imputación clara realizada los demandados de conformidad con la existente violación de las normas de tránsito al tener un hueco una vía de libre tránsito por parte de la ciudadanía.



Es claro que la omisión de las demandadas en no acatar las normas de tránsito relacionadas con la conservación de las vías en óptimo estado para ser transitadas, causó el daño antijurídico a los demandantes, pues la existencia de un hueco en la dirección aludida en los hechos de la demanda y en el croquis de Policía fue la causa del accidente de tránsito que dejó las secuelas que fueron probadas.

Para el caso, el señor EDISON JOVANNY CEBALLOS GRACIA no tenía el deber jurídico de soportar la omisión por parte de los demandados, y además, está probado que el mismo ocurrió de conformidad con el plano realizado por el Agente de Policía y el testimonio rendido por OLMEYDER RAMÍREZ ÁLVAREZ.

La imputación resulta clara e inobjetable, pues a los demandados correspondía el tener la vía en buen estado, de conformidad con la normatividad vigente, al tiempo que está demostrado que la existencia del hueco en el camino fue la causa del accidente del que derivaron los perjuicios cuya reparación se pretende.

Existe una relación de causalidad entre la omisión por parte del Estado y el daño causado, toda vez que el hueco nunca fue tapado hasta el momento del accidente, ni había señales preventivas, como lo afirmó el testigo antes mencionado.

Por lo anterior, no cabe duda de que debe repararse el daño sufrido por los demandantes, pues la víctima directa se encuentra en un estado lamentable, de conformidad con los conceptos emitidos por Medicina Legal, así como los daños morales sufridos por los familiares.

Debe responder la parte demandada respecto del daño causado por su omisión.

## 7.2 BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Al momento de alegar de conclusión este demandado se reiteró en lo argumentado al contestar la demanda.

Respecto de las pruebas, indica que revisado el Informe Policial para Accidentes de Tránsito A 00563453 se encuentra lo siguiente:

*"El croquis se realizó a posteriori de la ocurrencia del accidente. El accionante manifiesta que el accidente ocurrió a las 11:10 horas y el levantamiento del Informe se lleva a cabo a las 11:30 horas.*

*No se ubica o diagrama alguna evidencia física o elemento material, que nos pueda llevar a determinar la posible ruta o trayectoria del vehículo. Se observa claramente a folio 179, hoja No. 2 del Informe Policial para Accidentes de Tránsito en comentario, que se indica que la moto fue movida haciendo imposible determinar la trayectoria o la situación fáctica del accidente lo que varía el tiempo, modo y lugar de los hechos.*

La diagramación del hueco o hundimiento de la vía, está ubicada en el centro de la calzada de la calle 43 A SUR, tal como lo demuestran las medidas fijadas en el croquis (numeral 9 del informe).

En el mismo informe, se consignaron las siguientes notas:

*"No se diagrama la moto ya que fue movida del lugar de los hechos".*



*"...el caso se conoce como autolesiones por no tener contacto con ningún otro vehículo"*

Lo anterior, permite inferir que el informe no contiene las circunstancias de modo tiempo y lugar propias del accidente, por cuanto, la moto fue supuestamente movida del lugar de los hechos, sin esperar a que el caso fuera conocido por las autoridades correspondientes, tal como era su deber legal, más aun tratándose de la gravedad de las lesiones del conductor.

Tal como se vio con las normas transcritas, el ordenamiento jurídico es muy exigente en la conducción de las motocicletas, debido precisamente a los altos índices de accidentalidad por parte de los conductores de estos rodantes, que aplicadas al caso concreto, parecen evidenciar o establecer hipótesis o causas reales (exceso de velocidad, uso indebido de carril, infracción a las normas de tránsito, indebido uso del casco, impericia, negligencia; no portar licencia de conducción etc) que concluyen que en el presente caso el accidente se le atribuye exclusivamente a la víctima.

Reitera igualmente lo relativo a la caducidad de la acción y estima que no existe prueba de los perjuicios materiales, ni del daño moral.

### 7.3 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

El Instituto de Desarrollo Urbano se reiteró en la caducidad de la acción de reparación directa.

Precisa además que no se demostró por la parte actora la ocurrencia de los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado, carga probatoria que tenía a su cargo.

Resulta evidente la imprecisión de las circunstancias que originaron el accidente dado lo siguiente:

- Según el informe policial y croquis efectuado por la autoridad de policía para la época, no quedó consignado en él la hipótesis sobre la posible causa que ocasionó dicho accidente; por el contrario en este, se dejó la constancia que la moto fue movida del lugar de los hechos y por tal motivo no se diagramó. Adicional a ello, es de observar que en esta misma prueba no se relacionó testigo alguno que hubiese presenciado la ocurrencia del accidente, como se demuestra en el numeral 11 de este informe.

Es de anotar que, dicho informe policial relaciona en su numeral 4 que el lugar de ocurrencia fue la Calle 43 A Sur con Avenida Boyacá y en el croquis se estableció Calle 43 A; así mismo, se plasmó que la hora de ocurrencia de los hechos (numeral 5 del informe) fue a las 11:10 y en el relato de los hechos del escrito de demanda se indicó que la hora fue aproximadamente a las 10:00 a.m. Es tan impreciso el lugar como la hora de ocurrencia de los hechos, que por ende, no es posible establecer la certeza o llegar a la convicción sobre las condiciones tácticas que según las afirmaciones efectuadas llevaron al accidente.

- Ahora y a pesar de no haberse relacionado testigo alguno presencial de la ocurrencia de los hechos en el informe policial, como se explicó anteriormente, se recibió dentro de la etapa probatoria un único testimonio tendiente a probar la ocurrencia de los hechos, ya que, los demás fueron solicitados por la parte actora con el fin de probar los presuntos daños morales.



Del testimonio rendido por el señor OLMEYDER RAMÍREZ ÁLVAREZ, se puede apreciar igualmente la imprecisión del lugar de los hechos, ya que, se contradice en el sentido en que transitaba el señor EDINSON JOVANNY, pues, al responder a la pregunta de manifestar al despacho en qué sentido transitaba el señor EDINSON al momento en que ocurrieron los hechos, contestó, que por la 43 de occidente a oriente y luego, a la pregunta de manifestar al despacho por qué lado de la vía transitaba el señor EDINSON, contestó, que por el carril de él, oriente occidente.

De dicho testimonio no es posible determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los supuestos hechos, tan es así que, el señor OLMEYDER manifestó no recordar varios aspectos como quien movió la motocicleta y si el señor EDINSON usaba o no chaleco el día del accidente.

Se observa, que no existe ningún elemento probatorio idóneo, conducente y pertinente, que acredite que la causa originaria del accidente haya sido la presencia de un hundimiento en la vía por donde transitaba el demandante, y por ende, no hay certeza de la ocurrencia de los hechos.

#### 7.4 LA PREVISORA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS

Al momento de alegar de conclusión se reitera en los argumentos respecto de la falta de prueba de la ocurrencia de la falla en el servicio ni de la configuración de los perjuicios cuya reparación se pretende.

Igualmente se reitera en las excepciones propuestas respecto de la ausencia de responsabilidad del asegurado.

En efecto, teniendo en cuenta el Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito No. 180222632 fue posible establecer que el hueco señalado por el demandante como causa del accidente era identificable desde una distancia de 14 metros, así como del relato del demandante realizado en el mismo informe, que no se encontraba ningún tipo de vehículo o cualquier tipo de cosa que impidiera su visualización, lo que permitía que el conductor del vehículo realizara algún tipo de maniobra para evitar el accidente, tales como realizar una maniobra evasiva o un proceso de frenado de emergencia.

Resulta evidente que la conducta del accionante violó el deber objetivo de cuidado, al no prever los efectos nocivos de su acto o habiéndolos previsto confiar imprudentemente en poder evitarlos, lo que se constituye como causa eficiente del accidente de tránsito y de los perjuicios sufridos por este con ocasión del mismo.

No pueden tenerse entonces por configurados los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado.

#### 7.5 MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

Al momento de alegar de conclusión, esta aseguradora indica que entre las pruebas para demostrar los hechos en que se fundamentan las pretensiones de la demanda, se solicitaron las declaraciones de EDELSON LEÓN PEÑUELA, ANDREA CÁRDENAS y PEDRO HERNÁNDEZ, quienes no comparecieron al proceso y se decretó el desistimiento de este medio de prueba.



En el informe del accidente se deja la observación de que *"La Motocicleta le fue entregada al señor Alberto Ceballos Gómez cc 19283146 padre de el (sic) lesionado ya que es caso se conoce como Autolesiones por no tener contacto con algún otro vehículo"*

El testigo OLMEYDER RAMÍREZ ÁLVAREZ, indicó que el padre del lesionado luego de 40 minutos del accidente llegó al sitio para que le sirviera de testigo, indicó que estaba en la cigarrería de la esquina esperando una persona y que el motociclista "por no coger un hueco o por cogerlo se cayó". Es decir, este testigo no sabe si el motociclista cogió un hueco o lo esquivó, lo que denota que no observó el momento mismo del accidente.

El testigo no detalla las circunstancias del hecho lo cual hace difícil su credibilidad, pues si estaba esperando a alguien en un sector en el que no acostumbra a estar, permaneciera desde el momento del accidente 45 minutos hasta que llega la ambulancia y 40 minutos más hasta que llega el padre del lesionado para dar sus datos, su testimonio no es creíble.

Los testigos JUAN MANUEL AROS RINCÓN y ALBEIRO PEÑALOZA no fueron presenciales de los hechos y hacen un relato de la vida familiar y su afectación por el hecho.

Se alegó al momento de contestar la demanda que se requiere la estructuración de los elementos que componen la responsabilidad patrimonial del Estado, sin que en el presente caso esté demostrada la falla del servicio.

No se probaron los elementos de los que se pueda concluir que ha surgido una responsabilidad administrativa, pues en el informe de accidente que se anexa con la demanda en el numeral doce hipótesis, no aparece causa probable indicada por el agente que levantó el informe de accidente, ni se establece en el mismo el lugar de la vía donde se presenta el impacto, ni se indica que la causa el accidente sea la existencia del hueco, se anota al costado del croquis que la motocicleta fue movida por ello no se diagrama. Se anota "no se diagrama la moto ya que fue movida del lugar de los hechos" es decir que no hay certeza del lugar de la vía en que se presenta la colisión. El agente anota en observaciones que el caso se conocerá "como autolesiones".

No se probaron los daños materiales por daño emergente y lucro cesante, se solicitó como perjuicio la indemnización por un lucro cesante futuro y pasado, sin que haya prueba de una Pérdida de capacidad laboral.

En cumplimiento de lo ordenado en auto de mejor proveer se allegaron los siguientes documentos:

1. Respuesta emitida por la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., SM-DSVCT-111928-2016 del 26 de agosto de 2016 en la que se informa sobre los accidentes de tránsito que ocurrieron en la calle 43 sur con avenida Boyacá en el primer semestre del año 2009. (13 folios).
2. Respuesta emitida por la EPS CRUZ BLANCA del 31 de mayo de 2018 en la que se indica que la solicitud no puede ser certificada por esa EPS toda vez que el tratamiento psiquiátrico solo se puede evidenciar dentro de los registros que se hacen en la Historia Clínica del usuario, por lo que la solicitud debe ser direccionada al Instituto de Ortopedia Infantil - ROOSEVELT, IPS en donde ha sido atendido el usuario en los dos últimos años por consultas de la especialidad de psiquiatría y psicología. (4 folios).
3. Respuesta emitida por el Instituto Roosevelt allegando copia de la historia clínica del paciente EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA sobre las atenciones recibidas por el servicio de psiquiatría. (2 folios).





4. Respuesta emitida por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, remitiendo copia del Dictamen No. 80202207 de fecha 16/04/2018 suscrito por los miembros de la Sala 1 de Decisión de la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá. (7 folios). Se indicó como conclusión que la pérdida de la capacidad laboral es del 71.20%
5. Informe técnico RAT 2 de reconstrucción de Accidentes No. 180222632 motocicleta Suzuki AX-100 de placa XHB04A en donde se consigna lo siguiente:

## **"8. CONCLUSIONES**

### **8.2 Factor Vía:**

1. *Las características de la vía como diseño, señalización y demarcación no se constituyen en este caso como elementos generadores de la causa del accidente; sin embargo el mal estado de la superficie, la presencia de huecos o anomalías en la misma se identifican como elementos generadores de riesgo, ya que pueden inferir o afectar la normal circulación de los vehículos al generar situaciones tales como cambios de dirección, trayectoria, pérdida de control y estabilidad, o inducir la realización de maniobras evasivas que puedan desencadenar pérdidas de control o interacción con otros elementos de la vía o usuarios de la misma.*
2. *La ubicación el hueco reportado en el croquis y visibles en los registros del lugar de los hechos reduce la capacidad de ser identificado con antelación (aunque dependerá en conjunto con la velocidad de circulación) al encontrarse en el segmento final de un tramo con pendiente y a la presencia de otros usuarios de la vía.*

### **8.3 Factor vehículo:**

1. *No se reporta ni identifica o recopila evidencia que indique fallas mecánicas en el vehículo involucrado.*

### **8.4 Factor humano:**

1. *No se cuenta con evidencia física que permita establecer valores objetivos, y en un margen cerrado, de velocidad de circulación y establecer si ésta desempeñó un papel relevante en el desarrollo del accidente.*
2. *No es posible establecer si se presentaron maniobras inadecuadas en la conducción por parte del conductor.*
3. *Las versiones sobre el evento que fueron plasmadas en el presente informe, hacen parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo no se constituyen como elementos objetivos de juicio, ni herramienta para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente.*
4. *Basados en el análisis de la información suministrada y recopilada del evento se identifica que no es posible establecer una única y determinante causa de accidente de tránsito, ya que pudieron presentarse múltiples situaciones pero que ante la ausencia de evidencia técnica objetiva no se logra desvirtuar y/o corroborarlas.*
5. *Sin embargo, es posible reducir la incertidumbre sobre el evento a una relación entre el factor humano y factor vía, pudiéndose presentar una desatención en el proceso de conducción junto con una posible falta de pericia con pérdida de control / maniobrabilidad y estabilidad al interactuar con la anomalía en la vía (hueco)."*



Debe concluirse entonces que las pretensiones de la demanda deben ser denegadas.

Respecto del llamamiento en garantía, se pronuncia resaltando los límites del monto asegurado y los términos de la póliza de seguro<sup>1</sup>.

## 8. CONCEPTO DE LA AGENCIA DEL MINISTERIO PÚBLICO

La Agencia del Ministerio Público se abstuvo de rendir concepto dentro del presente asunto.

## 9. CONSIDERACIONES

Se resuelven inicialmente las excepciones, posteriormente se plantea el problema jurídico y se resuelve acerca de las pretensiones de la demanda.

### 9.1 EXCEPCIONES

Las excepciones previas de los demandados se resuelven a continuación:

#### 9.1.1 CADUCIDAD DE LA ACCIÓN

Los hechos que motivan la demanda tuvieron lugar el 20 de abril de 2009, de manera que la caducidad para la presentación de la demanda se vencería el lunes 21 de abril de 2011.

La solicitud de conciliación prejudicial fue presentada el martes 15 de abril de 2011, es decir, 6 días calendario antes de que venciera el término y realizándose la audiencia el 22 de junio de 2011.

La demanda fue presentada el 28 de junio de 2011, tal como consta en el sello obrante al reverso del folio 12 del expediente, de manera que la sumatoria de los 6 días calendario faltantes para la estructuración de la caducidad permiten tener por oportunamente presentada la demanda, de forma que la excepción propuesta no está llamada a prosperar.

#### 9.1.2 FALTA DE LEGITIMACIÓN POR ACTIVA DE BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

En la demanda no se plantea la falla del servicio que pueda ser atribuida a BOGOTÁ D.C. en concreto respecto de la Secretaría de Movilidad, situación que debe ser planteada en los hechos de la demanda.

Se invoca una forma de responsabilidad solidaria sin explicar su origen legal o contractual o que de cualquier otra manera pueda vincular las dos autoridades accionadas.

Resueltas las excepciones, se pasa a las tesis del caso.

---

<sup>1</sup> En relación con el llamamiento en garantía en caso de condena MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., solo podrá ser condenada a reembolsar a LA PREVISORA, una suma máxima de \$138.600.000.00, que corresponde al 40% del riesgo asumido conforme se indica en este hecho y conforme a los arts. 1092 y 1095 del Código de Comercio, asumiendo el asegurado, conforme consta en las condiciones de la póliza para pagos entre \$3.000.000 y hasta \$10.000.000 un deducible del 15% del valor de la pérdida mínimo 5 smmiv, para pagos superiores a \$10.000.000 un deducible del 15% del valor de la pérdida mínimo 10 smmiv.



## 9.2 TESIS DE LAS PARTES

La parte actora sostiene que se ha incurrido en falla en el servicio en tanto el IDU omitió su deber de señalar correctamente una vía al tiempo que la presencia de un hueco hizo que el conductor de una motocicleta perdiera la estabilidad y resultara lesionado, daño que no está en obligación de soportar.

La autoridad accionada alega que no ha incurrido en falla en el servicio que pueda ser considerada como causal de daño antijurídico, de forma que no procede la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado.

## 9.3 EL PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico consiste en determinar si se configuran los elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial del Estado en el evento en que resultara lesionado el ciudadano EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA, quien habría perdido el control de la motocicleta que conducía el 20 de abril de 2009 a la altura de la Calle 43 con Avenida Boyacá de la ciudad de Bogotá.

Para resolver este problema jurídico, se analizarán los elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado respecto del caso concreto.

## 9.4 LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO

El Artículo 90 de la Constitución Política contiene la cláusula general de responsabilidad del Estado y ha sido redactado de la siguiente forma:

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

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

De la lectura de esta disposición se han identificado como elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial del Estado los siguientes: La ocurrencia de un hecho dañoso, de un daño antijurídico y de una falla en el servicio que sirva como nexo causal.

Se analiza cada uno de estos elementos de forma separada.

### 9.4.1 EL HECHO DAÑOSO

El hecho dañoso consistiría en el accidente de tránsito del 20 de abril de 2009 ocurrido a la altura de la Calle 43A Sur con Avenida Boyacá de la ciudad de Bogotá, hecho respecto de cuya ocurrencia no hay controversia entre las partes, pues existe en el expediente el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. A00563453, en el que se indica que resultó lesionado GRACIA EDINSON JOVANNY, identificado con la C.C. 80.202.207, quien fue remitido al Hospital de Kennedy.

Se anota como hora de ocurrencia del accidente las 11:10 siendo levantado el croquis a las 11:30.



#### 9.4.2 EL DAÑO

La familia del accionante reclama la reparación de daño moral que podría presumirse en razón del parentesco con la víctima directa.

Está igualmente demostrado el estado actual de salud del accionante en virtud del dictamen definitivo de pérdida de su capacidad laboral elaborado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca en donde se consigna lo siguiente:

#### "ANTECEDENTES

*Fecha de nacimiento: 7/03/82*

*Paciente de 36 años de edad, mensajero en moto durante... Y hospitalizado desde el 20/04/09 por accidente de tránsito, y con Dx's de (secuelas de traumatismo Intracraneal, trastorno mental no especificado debido a la lesión u disfunción cerebral, trastorno del Inicio y del mantenimiento del sueño (insomnios), hemiplejía espástica.*

#### ESTADO ACTUAL

*Paciente diestro, traído en silla de ruedas. Movimientos completos del hemicuerpo derecho. Hemiplejía izquierda. Disiálico y quien responde adecuadamente al interrogatorio. Utiliza ortesis izquierda.*

*Al examen de MSI: Hombro Flexión y ABD: 80°. Codo en flexión de 90°. Pronación: 50°. Muñeca: anquilosis en posición funcional. Cierre incompleto de dedos de mano izquierda.*

*Primer dedo: anquilosis en extensión de la falange del primer dedo. MCF Io dedo: también anquilosis en posición funcional*

*DIAGNOSTICO: Secuelas de traumatismo intracraneal, trastorno mental no especificado debido a la lesión u disfunción cerebral, trastorno del Inicio y del mantenimiento del sueño (insomnios)*

*CIE T905- F069- G470*

#### EXÁMENES PARACLÍNICOS

*Abril/17 Evaluación neuropsicológica; Se trata de un paciente joven con antecedentes de TCE. Los hallazgos de la evaluación reflejan una capacidad intelectual conservada. No obstante, presenta fallas importantes especialmente en tareas de carácter ejecutivo, amnésico y velocidad de procesamiento. El paciente se motiva por realizar las actividades propuestas, no obstante, comete errores en su ejecución que sugieren pobre autorregulación y fallas en la memoria de trabajo. Se observa: -enlentecimiento en el procesamiento de la información, -bajos puntajes en tareas con presión de tiempo. - dificultades para realizar nuevos aprendizajes con pobre uso de estrategias y fallas en la memoria de trabajo, -dificultades en tareas que implican planificación, secuenciación, flexibilidad y solución de problemas novedosos. Es importante indicar que el paciente obtiene beneficio de la repetición, de las ayudas externas, de las claves de asociación (estrategias mnemotécnicas) y de los planos de acción concreta. De tal forma, en aquellas situaciones con menos presión de tiempo y con referentes reales y concretos se detecta una mejor*



*capacidad para solucionar los problemas, planificar y encontrar alternativas eficientes.*

*En relación con la evaluación Neuropsicológica realizada en el 2013 se detecta mayor rapidez para ejecutar algunas tareas pero más dificultad para utilizar la retroalimentación externa contextual, tal como se había reflejado en la evaluación del 2010.*

*3/06/09 TAC de cráneo simple: extensa craniectomía parieto temporal derecha con engrosamiento de partes blandas extracraneales, asociado a un edema cortical y subcortical sobre el nicho quirúrgico de la fosa temporal asociado a un pequeño hematoma subdural laminar hipo e hiperdenso de localización fronto parietal de aproximadamente 60mm de largo x 40 de alto con moderado efecto de masa regional y hemisférico asociado a una contusión edematosa cortical parietal derecha que se asocia a otra imagen contusional cortical y subcortical de la fosa temporal que se extiende hasta la región parietal derecha en relación con el reborde posterior del efecto post quirúrgico y que ejercen el efecto de masa regional y hemisférico que alcanza a deformar el cuerpo ventricular y a colapsarlo con borramiento de los surcos corticales hemisféricos derechos y desviación de la línea media aproximadamente 5mm a la izquierda. Hay otra imagen de craniectomía a nivel fronto parietal izquierda por donde cruza un sistema de derivación ventricular cuyo extremo proximal se localiza sobre el infundíbulo del tercer ventrículo cruzando por el asta ventricular frontal izquierda sin alteraciones significativas en su recorrido trasnsparenquimatoso. Los surcos corticales hemisféricos izquierdos están reapareciendo aunque las cisternas cuadrigeminoles y troncales, estas se encuentran disminuidas de amplitud compatibles con algún grado de hipertensión intracraneal compensado.*

#### **CONCLUSIÓN**

*De acuerdo con la documentación aportada y al análisis del caso, el Médico Ponente resuelve que la pérdida de la capacidad laboral es de 71.20%.*

*DIAGNOSTICO: Secuelas de traumatismo intracraneal, trastorno mental no especificado debido a la lesión u disfunción cerebral, trastorno del inicio y del mantenimiento del sueño (insomnios)*

*DETERMINACIÓN DE ORIGEN: No aplica" (Subrayado del Despacho)*

De igual manera se pronuncia el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, que en su dictamen consigna lo siguiente respecto del examen físico y conclusiones:

#### **"EXAMEN FÍSICO:**

*El paciente ingresa en silla de ruedas, permanece sentado durante toda la consulta. Deformidad del cráneo con depresiones de la tabla ósea que hacen ver la cabeza deforme, más ostensible en el lado derecho del cráneo. En región superior de la horquilla esternal se observa una cicatriz redonda, deprimida hipercrómica la cual es visible y ostensible. Cicatrices lineales en la línea media abdominal supra e infra umbilical, además cicatriz vertical en límites de los cuadrantes superior e inferior del hemiabdomen derecho. En la extremidad inferior izquierda tiene una férula adaptada para procurar caminar con ella, hay hipotrofia de la masa muscular de la pierna izquierda. Hemiparesia izquierda, puede hacer algunos movimientos, tono y fuerza muscular normales en el hemicuerpo derecho. Pruebas de coordinación alteradas.*



*Reflejos normales. Sensibilidad superficial normal. Paciente de sexo masculino con edad aparente acorde con la edad cronológica. Alerta, hipoproxecia, colaborador, orientado en persona, tiempo y espacio. Alteración de la memoria de fijación, la memoria de evocación esta menos afectada, lenguaje anormal es disártrico y habla despacio, voz de baja intensidad, bradipsíquico, hipo tímico, sensopercepción normal, en la parte psicomotriz sus movimientos con tendencia a ser lentos, hay déficit motriz del hemicuerpo izquierdo que altera la marcha, necesita de bastón y apoyo para dar algunos pasos.*

#### **CONCLUSIÓN:**

*Incapacidad médico legal de 90 días definitiva. Secuelas: Deformidad física que afecta el rostro de carácter permanente. Deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente. Perturbación funcional del órgano de la excreción de la materia fecal de carácter transitorio. Perturbación funcional del órgano de prensión de carácter permanente. Perturbación funcional del órgano de la locomoción de carácter permanente.*

*Para podernos pronunciar sobre la perturbación que el paciente puede presentar para aprender cosas nuevas y poder tener un desempeño en el campo del conocimiento es necesario que el paciente sea valorado por un grupo de expertos en neurociencias y con este concepto se podría aumentar una secuela más que se relaciona específicamente con las funciones superiores del sistema nervioso central.”*

Su condición actual de incapacidad para su autocuidado implica necesariamente una alteración de las condiciones de existencia para sus cuidadores.

En lo relativo al daño material en sus modalidades de daño emergente y lucro cesante no se aportan medios de prueba tendientes a su demostración. En tanto la pérdida de la capacidad dada su cuantificación, procedería el reconocimiento de pensión de invalidez, asunto que debe ser de conocimiento de la Jurisdicción Ordinaria Laboral y de la Seguridad Social.

Actualmente el ciudadano EDINSON JOVANNY CEBALLOS GRACIA aparece afiliado a la administradora CRUZ BLANCA en el régimen contributivo<sup>2</sup>.

No aparece registro de reconocimiento de pensiones a pesar de su afiliación al fondo Sociedad Administradora de Fondo de Pensiones y Cesantías Porvenir S.A. desde 2002.

Puede tenerse entonces por demostrada la existencia del daño.

#### **9.4.3 EL NEXO CAUSAL – LA FALLA EN EL SERVICIO**

El tercer elemento de la responsabilidad y del que derivaría la antijuridicidad del daño corresponde al nexo causal que deviene de la falla en el servicio.

En el presente caso se estima por parte de los accionantes que la falla en el servicio se estructura en cabeza de las demandadas en tanto sobre la vía existía al momento del accidente un hueco, el cual habría provocado la pérdida de estabilidad del motociclista, provocando su caída y lesiones consiguientes.

<sup>2</sup> <https://ruaf.sispro.gov.co/AfiliacionPersona.aspx>



La existencia del hueco aparece reseñada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. A00563453, cuyas dimensiones se anotan en 2.7 metros de ancho. Sobre la existencia de este obstáculo en la vía no existe controversia entre las partes, siendo necesario establecer si la presencia de este fue la causa determinante del accidente.

Debe tenerse en cuenta que la vía en sí misma no supone un peligro dado que se encuentra estática, siendo quienes la recorren los responsables de desarrollar la actividad de conducción, que por naturaleza es peligrosa, de la forma más prudente, con la pericia y cuidado necesarios para prevenir accidentes y observando estrictamente las normas de tránsito.

La falla en el servicio se estructura en tanto a pesar de que la actividad peligrosa de conducción de automotores se realice de forma adecuada, se produzca el accidente de manera inevitable.

Respecto del caso concreto, obra en el expediente el Informe Técnico – Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito R.A.T. No. 2, cuyas conclusiones se transcriben a continuación dado su carácter técnico:

## **"8. CONCLUSIONES**

### **8.2 Factor vía:**

- 1. Las características de la vía como diseño, señalización y demarcación no se constituyen en este caso como elementos generadores de la causa del accidente; sin embargo el mal estado de la superficie, la presencia de huecos o anomalías en la misma se identifican como elementos generadores de riesgo, ya que pueden interferir o afectar la normal circulación de los vehículos al generar situaciones tales como cambios de dirección/trayectoria, pérdida de control y estabilidad, o inducir la realización de maniobras evasivas que puedan desencadenar pérdidas de control o interacción con otros elementos de la vía o usuarios de la misma.*
- 2. La ubicación el hueco reportado en el croquis y visible en los registros del lugar de los hechos reduce la capacidad de ser identificado con antelación (aunque dependerá en conjunto con la velocidad de circulación) al encontrarse en el segmento final de un tramo con pendiente y a la presencia de otros usuarios de la vía.*

### **8.3 Factor vehículo:**

- 1. No se reporta ni identifica o recopila evidencia que indique fallas mecánicas en el vehículo involucrado.*

### **8.4 Factor humano:**

- 1. No se cuenta con evidencia física que permita establecer valores objetivos, y en un margen cerrado, de velocidad de circulación y establecer si este desempeño un papel relevante en el desarrollo del accidente.*
- 2. No es posible establecer si se presentaron maniobras inadecuadas en la conducción por parte del conductor.*
- 3. Las versiones sobre el evento que fueron plasmadas en el presente informe, hacen parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo, pero no*



*se constituyen como elementos objetivos de juicio, ni herramientas para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente.*

4. *Basados en el análisis de la información suministrada y recopilada del evento se identifica que no es posible establecer una única y determinante causa<sup>3</sup> del accidente de tránsito, ya que pudieron presentarse múltiples situaciones pero que ante la ausencia de evidencia técnica objetiva no se logra desvirtuarlas y/o corroborarlas.*
5. *Sin embargo, es posible reducir la incertidumbre sobre el evento a una relación entre el factor humano y factor vía, pudiéndose presentar una desatención en el proceso de conducción junto con una posible falta de pericia con pérdida de control/maniobrabilidad y estabilidad, al interactuar con la anomalía en la vía (hueco)."*

El dictamen técnico pericial no resulta concluyente respecto de que la causa eficiente y única del accidente haya sido la presencia del hueco que la parte demandante imputa como falla en el servicio.

Por el contrario, existe incertidumbre respecto de la adecuada forma de conducción desarrollada por el demandante, siendo necesario destacar que las circunstancias en que el accidente se produjo no están demostradas.

Se desconoce si el lesionado usaba casco que tuviera la capacidad de ofrecer la adecuada protección que supone el riesgo de conducir motocicletas, pues la gravedad de la lesión permite suponer que o el casco no ofrecía protección, era usado de forma inadecuada o la velocidad a la que se produjo el impacto era excesiva.

No puede tenerse por demostrada la inexistencia de culpa de la víctima de forma que pueda tenerse la existencia del obstáculo que se imputa como falla en el servicio como causa única y determinante del hecho dañoso y del perjuicio consiguiente.

Se concluye entonces por parte del Despacho que no está demostrada la existencia de la falla en el servicio de forma que pueda tenerse por estructurado este elemento de la responsabilidad patrimonial del Estado en el presente caso.

## 9.5 CONCLUSIÓN

Son concluye que al no estar demostrada la configuración de todos los elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial del Estado, procede resolver en problema jurídico en el sentido de no tener por demostrada la responsabilidad de la demandada respecto del accidente en que resultara lesionado el demandante.

En consecuencia, se denegarán las pretensiones de la demanda.

## 9.6 ARCHIVO

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

---

<sup>3</sup> CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.





## 10. DECISIÓN

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

### FALLA

PRIMERO: Declarar no probada la excepción de caducidad de la acción.

SEGUNDO: Declarar probada la excepción de falta de legitimación por activa de Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad.

TERCERO: Denegar las pretensiones de la demanda.

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

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ALEJANDRO BONILLA ALDANA  
Juez