



Cartagena de Indias, dieciséis (16) de diciembre de dos mil veintiuno (2021)

Medio de control	POPULAR
Radicado	13-001-33-33-008-2021-00021-00
Demandante	GLADIS MONTES MANJARRES
Demandado	DISTRITO DE CARTAGENA, DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA (DATT); TRANSCARIBE S.A.; y COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA - COOINTRACAR
Tema	DERECHOS COLECTIVOS AL ACCESO A LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y A QUE SU PRESTACIÓN SEA EFICIENTE Y OPORTUNA
Sentencia No	127

1. PRONUNCIAMIENTO

Procede el Juzgado a dictar sentencia de la ACCION POPULAR presentada por GLADIS MONTES MANJARRES, en aras de proteger los derechos colectivos relativos al “acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”, causados por a falta de acceso al servicio público de transporte de los habitantes de los barrios Nelson Mandela, Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000; por lo que solicitó que en el presente proceso se hicieran las siguientes:

2. ANTECEDENTES

PRETENSIONES

1-AMPARAR los derechos e intereses colectivos relacionados con la Movilidad, el Transporte, el Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, al Acceso a una Infraestructura de Servicios, de los habitantes de los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita, Villarrubia, la Consolata y Ciudadela 2000, y demás derechos e intereses de la comunidad que se vean afectados, amenazados, vulnerados y agraviados.

2-Como consecuencia de la anterior declaración, ORDENAR al Distrito de Cartagena y al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena–DATT, que cese la violación de los derechos de interés colectivo a la Movilidad, el Transporte, el Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, al Acceso a una Infraestructura de Servicios, de los habitantes de los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita, Villarrubia, la Consolata y Ciudadela 2000.

3-ORDENAR al Distrito de Cartagena y al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena–DATT, que permitan a la empresa de transporte publico COOINTRACAR, prestar el servicio de Transporte Público



SC5780-1-9





colectivo a los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita, Villarrubia, la Consolata y Ciudadela 2000, de acuerdo con los fundamentos facticos y jurídicos expuestos, con la ruta 37 (simón bolívar –san Fernando –socorro - avenida pedro de Heredia –centro y viceversa), por ser la ruta de transporte público colectivo que se encuentra reconocida legalmente y que no ha sido llamada a salir de circulación por el ingreso en funcionamiento del SITM TRANSCARIBE.

4-ORDENAR a la empresa de transporte COOINTRACAR a prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita, Ciudadela 2000, con los vehículos que cubran la ruta 37 (Simón Bolívar – San Fernando – Socorro - Avenida Pedro de Heredia – Centro y Viceversa), por ser la ruta de transporte público colectivo que se encuentra reconocida legalmente y que no ha sido llamada a salir de circulación por el ingreso en funcionamiento del SITM TRANCARIBE, de acuerdo con la capacidad transportadora otorgada por la Resolución No. 3310 del año 1999.

5-ORDENAR al Departamento Administrativo de Transito y Transporte de Cartagena – DATT, a que realice controles en materia de tránsito y transporte a los vehículos de transporte publico de Cartagena, con el fin de evitar la prestación ilegal del servicio.

6-ORDENAR a las autoridades accionadas adoptar los correctivos y dictar las medidas administrativas, presupuestales y contractuales pertinentes, suficientes y necesarias en un término perentorio a la mayor brevedad posible, tendientes a preservar la Movilidad, el Transporte, el Acceso a los Servicios Públicos y a que su Prestación sea Eficiente y Oportuna, el Acceso y una Infraestructura de Servicios, y si es del caso brindándose cooperación con las empresas de transporte público colectivo que prestaban el servicio para que así se logre el consecuente amparo de los derechos colectivos invocados como vulnerados.

HECHOS

Como fundamentos facticos de su acción, en resumen, planteó los siguientes:

-Que, desde sus inicios los habitantes del barrio Nelson Mandela y sus sectores, han sido victima de la desidia y descuido por parte de los entes Distritales en cuanto a la prestación de servicios públicos esenciales y necesidades básicas insatisfechas.

-Que, dentro de las necesidades insatisfechas de esta población, se encuentra la prestación del servicio público de transporte público de transporte, ya que desde la misma creación de este barrio ha sido una lucha constante de los lideres comunitarios y sociales con el Distrito de Cartagena y el Departamento Administrativo de Transito y Transporte de Cartagena – DATT, para que asignaran una ruta de transporte público colectivo que prestara el servicio de transporte en este sector deprimido de la ciudad.

-Que, primeramente, entre los años de 1995 a 1996, se inició la prestación del servicio publico de transporte colectivo en el barrio Nelson Mandela, a través de la





empresa de transporte Coointracar con la ruta No. 35 – Nelson Mandela – Camilo Torres – Socorro – Avenida Pedro Heredia – Centro y viceversa -, la cual con recursos propios realizaba mantenimiento a las vías del sector, a fin de prestar un buen servicio, ya que por parte del Distrito de Cartagena, no se realizaban obras para mejorar la infraestructura vial del barrio y sus distintos sectores.

-Que, los habitantes de este sector en su gran mayoría se encuentran en la informalidad laboral y hacen parte de los estratos 0, 1 y 2, los cuales habitan dentro de la economía informal producto de la falta de oportunidades laborales en la ciudad de Cartagena y de la brecha social que nos aflige.

-Que, la mayoría de los habitantes de estos barrios laboran zonas lejanas de sus viviendas, por lo cual deben salir desde tempranas horas de la madrugada, entre 4 y 5 am, y terminan su jornada laboral a altas horas de la noche, 11 pm, 12 de la medio noche, incluso, hasta entrada la madrugada del día siguiente, los cuales salen a trabajar sitios ubicados en el Mercado de Basurto, al Centro Histórico, Bocagrande y otros.

-Que, por motivos de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo Transcaribe SITM en los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita, Villa Rubia, la Consolata y Ciudadela 2000, se adoptó la decisión de cancelar las rutas que venían siendo prestadas por medio del Transporte Público Colectivo TPC, entre las cuales se encontraba la ruta 35 de la empresa Coointracar, la cual era la única ruta que prestaba el servicio de transporte público en las calles del barrio Nelson Mandela, la Sierrita y demás sectores de esta zona de la ciudad de Cartagena, sacando la única ruta que recorría la totalidad de esos barrios y que prestaba un buen servicio, mientras que el Sistema Integrado de Transporte Masivo Transcaribe SITM, no presta un adecuado servicio por el costo, horario y forma de abordar dichos vehículos.

-Que, en razón de dicha problemática, la comunidad se vio en la necesidad de tomar adoptar decisiones constitutivas de vías de hecho, como por ejemplo, protestas con bloqueos de las vías públicas, con la finalidad que se resolviera dicha situación, sin embargo, tan solo se dieron soluciones a medias, como fue, autorizar a empresas para que prestaran el servicio de transporte público colectivo con rutas que legalmente no existen, como fueron, las rutas 28 y 5, las cuales son prestadas por vehículo que no cuentan con los documentos legales necesarios para este servicio, tales como, tarjeta de operación, póliza de seguros y demás documentos.

-Que, posteriormente, dichas rutas 28 y 5, fueron sacadas de circulación por parte del Distrito de Cartagena y del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT -, dejando sin la prestación del servicio en su totalidad a los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y parte de Ciudadela 2000, y sumado a esto, debe tenerse en cuenta que hace más de 5 meses los vehículos del SITM Transcaribe, dejaron de prestar el servicio y solo llegan hasta la entrada del barrio ciudadela 2000.

-Que, conforme a lo anterior, se tiene que, no existe legalmente una ruta de transporte del Transporte Publico Colectivo (TPC), que preste el servicio y los



SC5780-1-9





buses de Transcaribe solo llegan hasta la entrada del barrio ciudadela 2000, la cual implica que se encuentran sin servicio publico de transporte los barrios Nelson Mandela, el Nazareno y la Sierrita, siendo que cuando anteriormente ingresaban tan solo cubrían un 20% del territorio que comprende los barrios en mención, tal como se muestran en los mapas que el mismo Transcaribe, tiene en su página de internet.

-Que, la problemática que acarrea la crisis de movilidad que existe en los barrios referenciados permite evidenciar que la decisión que adoptó el Distrito de Cartagena, fue de forma improvisada, inconsulta, con falta de planeación, resultando inconveniente y abusiva contra la propia ciudadanía, y ha quedado demostrado con el paso del tiempo que ha resultado manifiestamente contraria al interés general y a los derechos e intereses colectivos de la ciudadanía Cartagenera y de la amplia población que reside en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia y la Consolata, teniendo en cuenta que el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, no brinda una cobertura total del servicio requeridos por los moradores de dichos barrios para movilizarse, no cubre la demanda total de pasajeros que responda a las necesidades de transporte público de dichos barrios, tampoco se cuenta con la infraestructura vial y demás para satisfacer las necesidades de transporte de los habitantes de tales barrios.

Por lo tanto, con base en lo anterior, solicita que se amparen los derechos e intereses colectivos invocados como vulnerados.

DERECHOS VULNERADOS

La parte accionante invoca como fundamentos de derecho el artículo 88 de la Constitución Política y la Ley 472 de 1998 y demás normas sustanciales y procedimentales aplicables al caso concreto.

Así mismo, invoca como derechos vulnerados el derecho a la Movilidad, al Transporte, a la Seguridad, a la Comodidad, a la Tranquilidad, al Acceso a los Servicios Públicos y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a los Derechos de los Consumidores y Usuarios, a la Seguridad y Salubridad Pública, al Acceso a una Infraestructura de Servicios, al Goce de un Ambiente Sano, a la Moralidad Administrativa, al Mínimo Vital, a la Vida en Condiciones Dignas, al Trabajo, a la Locomoción, al Acceso y Permanencia en el Sistema Educativo, a la Igualdad, el Ejercicio de la Iniciativa Privada y al Libre Desarrollo de la Personalidad.

CONTESTACIÓN

➤ DISTRITO DE CARTAGENA

En su escrito de contestación de demanda, dicha entidad, solicitó declarar improcedente la presente acción popular, y en caso de no ser así, desestimar las pretensiones de la demanda, con base en los argumentos que a continuación se sintetizan:

-Que, la presente acción popular es improcedente por no haberse agotado válidamente la reclamación administrativa previa, teniendo en cuenta que, si bien



SC5780-1-9





es cierto se aportó con la demanda un documento con referencia “Solicitud de protección de los derechos e intereses colectivos relacionados con la movilidad, el transporte, el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna de los habitantes del barrio Nelson Mandela y demás barrios vecinos” dirigido a los hoy demandados Distrito de Cartagena-DATT y Transcaribe, no es menos cierto que este no posee sello o marcación de recibido por el Distrito de Cartagena, ni aporta constancia alguna de haber sido radicado por medios electrónicos con ocasión de la emergencia social y económica que atraviesa la Nación por el virus COVID-19.

-Que, no es cierto lo puesto de presente por la parte accionante, de que el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena operado por Transcaribe presta con gran nivel de deficiencia el servicio público de transporte en los barrios de Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, toda vez que, el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena operado por Transcaribe, con las rutas alimentadoras a101, a102, a103, a104 y a105, cubre la totalidad de los recorridos donde transitaban las rutas canceladas, incluso, cubren el trazado de la ruta 37, respecto de la cual se pretende que con la presente acción popular que se ordene su extensión sin que exista sustento factico o jurídico para ello; igualmente, en cuanto a la oportunidad en la prestación del servicio y la eficacia de este, los horarios de operación de las rutas alimentadoras que a su vez hacen transferencia con rutas troncales y pretroncales del sistema sin exigir un cobro adicional por el servicio siendo esta una de las tantas ventajas del SITM, al existir una integración física, operacional y tarifaria al solo efectuarse el cobro de un solo pasaje para multiplicidad de rutas existentes; así mismo, se identifica la totalidad de los vehículos con los cuales prestan el servicio, la capacidad de pasajeros por cada uno, y los intervalos de circulación dentro del horario legal permitido e incluso informan de las rehabilitaciones hechas a las vías de influencia de estas rutas y los beneficios que ha conllevado esto en cuanto aumento de cobertura, paraderos y puntos de recarga adicionales para acceder al servicio.

Con base en los hechos antes resumidos, considera que no existe ni ha existido vulneración alguna de los derechos colectivos invocados por la parte accionante, y por ello, solicita que se nieguen las pretensiones de la demanda.

➤ **TRANSCARIBE**

En su escrito de contestación de demanda, dicha entidad, en oposición a lo manifestado por la parte accionante, indicó, en resumen, lo siguiente:

Que, no es cierto que Transcaribe S.A brinde un mal servicio, uno de los fines de la implementación de este sistema es mejorar la calidad de vida de los habitantes de los diferentes barrios, y que estos se acostumbren a usar un transporte que como su nombre lo indica es Masivo, la flota que hace parte de Transcaribe no puede transitar por muchas de las calles descritas por las condiciones técnicas de los mismos, por su tamaño, entre otros y precisamente porque la idea de esta implementación es dejar de pensar en lo que había antes refiriéndonos a las



SC5780-1-9





busetas que recogían y dejaban pasajeros en cualquier lado y que si generaban un verdadero caos, y pasar a este SITM que busca crear un orden y mejorar la calidad de vida de los usuarios.

Que, Transcaribe presta el servicio de transporte público masivo, garantizando la movilización de personas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, por tanto, cumple de manera categórica con las exigencias normativas sobre transporte.

Que, el sistema de transporte que se pretende implantar en la ciudad surge de la política pública del Distrito de cambiar el sistema de transporte convencional por el SITM, con el único propósito de mejorar la calidad en la prestación del servicio en los usuarios, y como consecuencia de ello, la calidad de sus vidas.

Que, en razón de la problemática existente en la prestación del servicio público de transporte bajo el esquema colectivo y sobre la base de los mandatos constitucionales y legales, surgió la necesidad de implementar en la ciudad de Cartagena un Sistema Integrado de Transporte Masivo que atienda las necesidades de sus habitantes y transforme la estructura de prestación del servicio hacia un modelo más eficiente.

Que, así las cosas, teniendo en cuenta la configuración de la ciudad, se planteó el desarrollo de un Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros que reemplace de manera plena al transporte público colectivo, de manera gradual de acuerdo con el plan de implementación vigente.

Que, el Sistema Transcaribe se enmarca dentro de los siguientes objetivos principales, como política pública a desarrollar: - Promover la transformación del transporte público hacia un Sistema integrado eficiente, seguro y de calidad. - Promover una dinámica empresarial e institucional en la prestación del servicio público de transporte. - Optimizar el servicio y mejorar la calidad del nivel de servicio, con amplia cobertura temporal y espacial, mayor velocidad, mayor comodidad y tarifa ajustada a la calidad del servicio. – y Motivar la planeación, regulación y control del Sistema.

Que, la implementación del SITM en Cartagena tuvo sustento en la Ley 86 de 1989, y todas las normas posteriores que fueron expedidas para tales efectos, tales como, la Ley 336 de 1996 – Estatuto Nacional de Transporte -, modificada por la Ley 310 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997, el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3260 de fecha 15 de diciembre de 2003, el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, contenido en la Ley 1450 de 2011, el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3516 de 2008, por medio del cual se realiza el seguimiento a lo dispuesto en el documento CONPES 3259 de 2004, referente al Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM – de Cartagena.

Que, el Plan de Implementación seguido por Transcaribe S.A., determinó que en la medida en que fueran ingresando las Rutas del SITM, en ciertas zonas de la ciudad, irían saliendo (canceladas materialmente las rutas del TPC), esto con el fin



SC5780-1-9





de evitar la competencia desleal de los dos sistemas, contribuir a la salud financiera del sistema y evitar la vulneración a los derechos constitucionales de los ciudadanos de contar con un servicio de transporte digno.

Que, siendo así las cosas, se opone a los argumentos de la accionante, sobre la “forma improvisada, inconsulta con falta de planeación”, en que han ido ingresando las rutas del SITM, debido a que todos los requisitos - documentos contractuales - quedaron incluidos dentro de los Contratos de Concesión para la operación del SITM, por lo tanto, son de obligatorio cumplimiento para las partes, y se han cumplido a lo largo de las etapas de implementación del SITM.

Que, no es cierto que no se hayan realizado estudios de demanda que determinaran las bases para erigir el SITM.

Que, una vez se cumplieron los requisitos previos para el ingreso de las rutas del SITM por los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, se procedió a realizar la cancelación material de las rutas del TPC, en la forma descrita.

Que, las rutas del SITM que reemplazaron las rutas del TPC, en los barrios objeto de estudio son las siguientes: RUTAS: alimentadoras a101, a102, a103, a104, a105; que, dichas rutas operan de la siguiente manera: Horarios: inicio de operación desde las 5:00 am saliendo del barrio, y se dirigen al Portal a la estación de transferencia Madre Bernarda, para hacer integración o transferencia, con rutas troncales y pretroncales del sistema; es decir, que, por medio de ellas se puede acceder a las rutas t100, t101, x101, x102, x103, x104, x105 y x106 del SITM, sin tener que cancelar pasaje adicional; que, esta es una de las ventajas del SITM, en tanto existe la integración física, operacional y tarifaria, con el pago de un solo pasaje; que, el cierre de operación es hasta las 22:15 y 22:20 aproximadamente, llegando al barrio, Algunas de estas se pueden tomar en las estaciones de transferencia del sistema, mediante integración física, operacional y tarifaria, es decir, un solo pasaje.

Que, la presente acción popular es improcedente por no haberse agotado válidamente la reclamación administrativa previa, toda vez que, el documento allegado con la demanda no tiene constancia de recibido o radicación en Transcaribe S.A; que, en el auto admisorio el juez manifiesta que se admite pretermitiendo este requisito porque presento con la demanda una solicitud de medida cautelar; que, revisada la norma no se encuentra esta excepción; que lo que tenía que demostrar el accionante para aprovecharse de la excepción era demostrar el “*INMINENTE PELIGRO DE OCURRIR UN PERJUICIO IRREMEDIABLE EN CONTRA DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS*” y esto no se demuestra en el libelo introductorio.

Que, en el presente asunto existe falta de legitimación en la causa por pasiva a favor de Transcaribe S.A., por cuando es competencia de la Alcaldía comunicar oficialmente a la empresa de TPC, que se levanta la condición suspensiva que inmersa en cada Decreto de Cancelación de las rutas del TPC.



SC5780-1-9





Que, la presente acción popular es improcedente, porque para lograr modificar una ruta de transporte publico colectivo, existe un tramite administrativo, el está contemplado en el Decreto 1079 de 2015, trámite administrativo que según dicha Ley, es adelantado ante la autoridad de tránsito (DATT), que debe ser decidido por el Alcalde de Cartagena – en calidad de autoridad/Organismo de Transito -, el cual, no ha sido agotado por la parte accionante.

Con base en lo anterior, solita negar las pretensiones de la demanda. Y en caso que se concedan las mismas, desvincular a Transcribe S.A., de los efectos derivados de la sentencia.

DATT

No presentó escrito de contestación demanda.

COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA - COOINTRACAR

No presentó escrito de contestación demanda.

TRAMITES PROCESALES

La demanda fue presentada el día 28 de enero de 2021, siendo admitida mediante auto adiado 02 de febrero del mismo año, y notificada el día 03 de febrero de 2021.

Mediante auto de 11 de julio de 2021 se fijó el día 14 de julio de 2018 para llevar a cabo audiencia de pacto de cumplimiento.

Llegada la fecha señalada, se lleva a cabo audiencia de pacto de cumplimiento, pero esta se declara fallida toda vez que no existe ánimo conciliatorio entre las partes.

Por medio de auto de fecha 23 de septiembre de 2021, el proceso se abre a pruebas y se señala el día 20 de octubre de 2021 para la práctica de las mismas; la audiencia de prueba se reprogramó para el día 28 de octubre de 2021, la cual fue suspendida y se fijó el día 02 de noviembre de 2021, para continuar con la misma.

Agotado el periodo probatorio, se decreta el cierre del mismo y se corre traslado común a las partes por el término de cinco (05) días para alegar de conclusión.

ALEGACIONES

DE LA PARTE DEMANDANTE

Reitera lo manifestado, resaltando que, con la salida de circulación de las rutas que prestaban el servicio de transporte público de pasajeros en el barrio Nelson Mandela y sus distintos sectores entre los que se encuentra el sector 18 de Enero, los habitantes de dicho sector se han visto afectados en su derecho colectivo del



SC5780-1-9





transporte y en derechos fundamentales que tienen conexidad o están relacionados con este, tales como el trabajo, la educación y la igualdad.

-Que, muy a pesar de que se deba propiciar y apoyar el uso de los sistemas integrados de transporte masivo, debe existir un transporte básico, que para el caso es el prestado por el transporte público colectivo, que permita a las personas que alguna razón, ya sea económica, social o por topografía de territorio no puede acceder al SITM, como es el caso de los hoy accionantes, ya que los buses de Transcaribe solo llegan hasta la entrada de los barrios afectados Ciudadela 2000, dejando sin el servicio a los barrios Nelson Mandela, el Nazareno y la Sierrita, dejando sin el acceso al servicio de transporte público a más de 50 mil personas que habitan en las partes más adentradas de dichos barrios.

-Que, lo que se está reclamando a través de acción popular no es una situación de ahora, no son caprichos de la parte accionante, lo que se persigue con esta acción popular es la dignidad de un pueblo que ha sido olvidado por el Distrito de Cartagena durante muchos años.

Que, ha quedado probado dentro de este proceso con los testimonios de los señores Juan Lastra Correa y Yaneris Gomez Martinez, que los habitantes de los barrios mencionados necesitan el Transporte Publico Colectivo, para poder transportarse, que Transcaribe no es el medio idóneo para que estos ciudadanos se movilicen.

Que, Transcaribe en la contestación de la demanda pretende hacer creer al Juzgado que tiene cubierta casi en una 100% la prestación del servicio de transporte de pasajeros tanto en la ciudad de Cartagena, como en los barrios Nelson Mandela y Sus 18 Sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia, La Consolata y Otros, cuando claramente quedo demostrado dentro del proceso que la cantidad de vehículos que ingresan a los barrios previamente mencionados son solo siete (7) buses para prestarle el servicio de transporte a más de sesenta mil (60.000) personas.

Que, en ese escenario, resulta incomprensible cómo es posible que a estos barrios que tenían más de 100 busetas que le prestaban el servicio de transporte a través de la ruta 35, 28 y 5, pretenden solo prestar el servicio con 7 vehículos, a pesar que Transcaribe afirme que presta el servicio con más buses.

Que, igualmente está probados con los testimonios de los señores Juan Lastra Correa y Yaneris Gomez Martinez, la violación a los derechos de interés colectivo la Movilidad, el Acceso a los Servicio de Transporte Públicos y a que su Prestación sea Eficiente y Oportuna, por cuanto declararon respecto del horario en que inicia la prestación del servicio por Transcaribe y por los Vehículos del Transporte Publico Colectivo, que, mientras que el primero inicia operaciones a las 5:30 am y 6:00 am, el segundo inicia circulación desde las 3:30 y 4:00 am, horario este último que obedece a que a lo largo del tiempo en que los vehículos del TPC han prestado su servicio se dieron cuenta de la necesidad de transporte de los habitantes de estos barrios ha tempranas horas de la madrugada, ya que como se ha mencionado y ha quedado probado, la gran mayoría de los habitantes de estos



SC5780-1-9





barrios se dedican a la economía informal y estos para poder surtir sus negocios ambulantes o improvisados, deben dirigirse a tempranas horas de las madrugadas al mercado de Basurto y regresar temprano para poder iniciar tipo 7:00 am u 8:00 am su jornada laboral por decirlo de algún modo digno.

Que, es tan deficiente el servicio brindado por el SITM transcaribe, que durante el poco tiempo en que estos barrios se quedaron sin el Transporte Publico Colectivo Básico establecido en la ley, en la ciudad de Cartagena y en esos barrios proliferaron dos problemáticas, una, que a la fecha de hoy aún se mantiene como lo es el transporte ilegal, moto taxis, colectivos o mal llamados recoge locos, y la otro, fueron las constantes protestas de los habitantes de estos barrios, prueba de ello abundan en los medios de comunicación escrito que fueron aportados en esta demanda.

Que, a la fecha de hoy son más los perjuicios que los beneficios que trajo el SITM Transcaribe a los habitantes de los barrios en mención, puesto que de entrada le cerceno la posibilidad que la ley establece de la existencia de un transporte publico básico, para importe un sistema costoso, excluyente y clasista como lo es Transcaribe, ya que, si una persona va subirse a un bus de Transcaribe y lleva un bulto de yuca, de ñame, una bandeja de pescado o las bolsas de mercado, no se lo permiten, obligan a estos usuarios a poner en riesgo su actividad laboral puesto que al tener que buscar otro medio de transporte y no tener las busetas, su gastos van aumentar, ponen en riesgo su alimentación diaria, muchos de los habitantes de estos varios viven de día a día y ese día a día no permite un descuadre de 2.700 pesos, y es cierto que las busetas cuestan lo mismo que Transcaribe, que, el valor del pasaje de las busetas del TPC es el mismo que el valor del pasaje del SITM, pero en las busetas del TPC los conductores aceptan hasta \$1.500 como valor del pasaje, lo que no ocurre en SITM.

Que, en este año el sistema ha vivido varias crisis en la prestación del servicio, inicialmente durante mucho tiempo no era posible recargar las tarjetas en los puntos de recarga de los barrios, después fue suspendido la venta de recarga en las estaciones y por último se suspendió el cobro de tiquetes para acceder a las estaciones por parte de los contratistas, lo que ocasiono una baja en la cantidad de vehículos utilizados para la prestación del servicio a toda la ciudad de Cartagena.

Que, de cara a lo anterior, no se concibe como pretenden las partes demandas afirmar que la prestación del servicio del SITM TRANSCARIBE es eficiente, es efectivo y es eficaz.

Con base en lo anterior, solicita que se concedan las pretensiones de la demanda.



SC5780-1-9





DE LA PARTE DEMANDADA:

➤ DISTRITO DE CARTAGENA

En sus alegatos de conclusión, en síntesis, indicó lo siguiente:

Que, tanto con el informe técnico aportado por la empresa Transcribe S.A desde el inicio procesal, como con las declaraciones de los señores Álvaro Tamayo, Angélica Padilla, así como las explicaciones de los gerentes de las empresas operadoras del sistema, Sebastián Nieto por Sotramac y Mauricio Sandoval por Transambiental, quedó plenamente probado la debida prestación del servicio de transporte en la zona, la cobertura del mismo, el flujo de circulación, así como los beneficios que posee el sistema relacionado al componente humano, personas con condiciones de discapacidad y movilidad reducida, así como, el componente ambiental, el cual es importante para el desarrollo y evolución de las ciudades, en lo cual Transcribe busca que se relacione a Cartagena con la proyección en lo que atañe a sistemas de movilidad.

Que, como lo indicaron los testigos, así como se percibe del informe rendido y sustentado, las rutas implementadas por la empresa Transcribe abarcan la totalidad de los recorridos que antes movilizaban las rutas de sistema de transporte público colectivo, que los buses usados para prestar el servicio permiten la circulación de forma digna y cómoda a los usuarios, así como la integración de recorridos donde con un solo valor de pasaje este puede circular en todas las rutas del sistema.

Que, el estudio debe ser acucioso en cuanto a que el tema no puede manejarse con cifras por supuesta lógica, sino por la verdadera y efectiva prestación del servicio, esto es, que la parte demandante no puede concluir que el servicio es poco o defectuoso por la totalidad de vehículos, sin tener en cuenta y contemplar la capacidad de estos, el tiempo de circulación, frecuencia y manejo de las rutas, pudiéndose concluirse que la posición de la parte demandante ha sido un poco sujeta a condiciones muy particulares, alejadas de la legalidad y sobre todo del interés general.

-Que, la parte actora al momento de promover la acción popular, tiene la carga principal de plantear la vulneración o amenaza de forma concreta, real, inminente, condiciones que en el presente caso no se vislumbran ya que no existe prueba alguna de ello, y por el contrario, con todo lo probado por las demandadas en el transcurrir procesal se ha podido reducir el dicho del extremo actor a consideraciones que para el son necesidades pero que no superan el interés particular del mismo, no teniendo coherencia con la motivación y finalidad de las acciones populares.

Que, como conclusión, que, mal se haría en acceder a las pretensiones de extensión de una ruta de circulación de transporte colectivo invocada con la demanda, dado que, no existe vulneración alguna, pudiendo afirmarse que no dejan de ser argumentos subjetivos sin algún tipo de sustento técnico o demostración de efectividad o necesidad, y que por el contrario, al otorgar



SC5780-1-9





vocación de prosperidad a esta si se configurarían violaciones al ir en contravía de la finalidad del Sistema de Transporte implementado por el Distrito de Cartagena, derivado de Políticas Públicas Nacionales que propenden por el interés general.

Con base en lo anterior, solicita negar las pretensiones de la demanda.

➤ **DATT**

No presentó alegatos de conclusión.

➤ **TRANSCARIBE S.A.**

Ratifica lo manifestado en la contestación de la demanda, resaltando lo siguiente:

Se centran los argumentos de la demandante en demostrar la supuesta ineficiencia en la prestación del servicio público de transporte masivo de la ciudad de Cartagena, TRANSCARIBE S.A. en los barrios Nelson Mandela y cercanos, lo cual con lo anteriormente señalado y con el informe que reposa en el cuaderno de pruebas aportado en la contestación de la presente acción popular, queda completamente desvirtuado; más aún cuando el demandante no aportó prueba que permitiera evidenciar como de la implementación del Sistema Transcaribe, se derivó la vulneración a los derechos que anuncia le han sido vulnerados, por su lado se aportaron múltiples recortes de noticias, en los que se refiere la crónicas de las protestas por la salidas de las busetas, por lo que en este sentido es importante traer a colación lo manifestado por la jurisprudencia, de abstenerse de hacer cualquier tipo de consideración y/o valoración sobre los mismos, como quiera que las noticias difundidas en medios escritos, verbales, o televisivos, en términos probatorios, no dan fe de la ocurrencia de los hechos en ellos contenidos o de la presunta vulneración de derechos colectivos, como el caso que nos ocupa, sino simplemente, da cuenta de la existencia de la noticia o de la información; por consiguiente, no es posible dar fuerza de convicción alguna a dichos documentos, en tanto que a partir de ellos no se puede derivar certeza sobre el acaecimiento y las condiciones de tiempo, modo y lugar de los sucesos allí reseñados, o de vulneraciones de derechos colectivos.

Con base en lo anterior, solicita negar las pretensiones de la demanda.

➤ **COINTRACAR**

En síntesis, alegó, lo siguiente:

“La empresa, es su menester coadyuvar, a la prestación del servicio, ya que como se ha venido anunciando a través de los medios masivos de comunicación la flota buses, busetones y articulados, no vienen cumpliendo las expectativas de cubrimiento de rutas, de planeación y tiene un hueco financiero que se refleja en la carencia de recursos e infraestructura para suministrar el servicio de transporte.”

Con base en lo anterior, solicitó conceder las pretensiones de la demanda.



SC5780-1-9





➤ **TRANSAMBIENTAL (COADYUVANTE)**

En síntesis, alegó, lo siguiente:

“lo cierto es que el actor no aportó el material probatorio suficiente, por no decir ninguno, para demostrar la existencia de vulneración de los derechos colectivos invocados, pues lo que se denota de los hechos narrados en la demanda, es que la Demandante no persigue la tutela de derechos colectivos”

Con base en lo anterior, solicita negar las pretensiones de la demanda.

➤ **MINISTERIO PUBLICO:**

El Ministerio Publico, emitió concepto en el presente asunto, indicando, en síntesis, lo siguiente:

Que, de acuerdo con las pruebas arrimadas al proceso, el Ministerio Público, no encuentra vulnerado el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, en la medida en que según las pruebas recogidas no se vislumbra la falta de itinerancia de los padrones del SITM que prestan el servicio, la falta parcial de la señalética de rigor para identificar los paraderos y del mobiliario requerido para tener una prestación eficiente del servicio del transporte masivo.

Que, los links de los medios de comunicación aportados junto con la demanda, solo denotan lo acontecido en su momento, pero tales medios probatorios deben ser verificados y conexos con otros medios de prueba que en este momento son ausentes.

Que, debe tenerse en cuenta que la carga probatoria está en manos de los accionantes, incluso, de sus coadyuvantes, sin embargo, en este asunto no fue cumplida a cabalidad, por lo cual, no se pudo corroborar la violación a los derechos colectivos alegados, a pesar de que hay un descontento ciudadano y es evidente, no solo con los hechos descritos en la demanda, sino con las aseveraciones dadas por la accionante en la audiencia de pruebas del 28 de octubre de 2021, sino igualmente por la recepción del Testimonio de la señora Yaneris Gomez Martinez en audiencia de pruebas del 2 de noviembre de 2021, a pesar de que esta última fue enfática en la errada prestación del servicio por parte del SITM, alegando falta de cobertura, horario de prestación de servicio insuficiente al compararlo con el servicio TPC prestado por Coointracar y el no poder subir a los vehículos del SITM con sus elementos de trabajo y ventas, en vista de que la mayoría trabajan en el mercado de Bazurto, y estos elementos son cajas, pescados, frutas y demás, pues los conductores del sistema no permiten su transporte en los vehículos.

Que, tanto en la demanda, como los testimonios antes referidos, fueron insistentes en decir que desean un mejor servicio de Transcaribe y hasta usan este medio de transporte, pero señalan que el horario dispuesto para estos Padrones, Busetones y articulados no les sirve por las actividades que realizan la mayoría de moradores



SC5780-1-9





de la zona y así mismo que en los Padrones o Busetones no los dejan subir con bolsas y cargas pesadas que puedan proceder del mercado, etc., en cambio que en los buses del TPC, Servicio prestado por Coointracar, si prestan el servicio en un horario de 4:00 a.m. a 0:00 a.m. del siguiente día y hasta más entrada la madrugada, que les beneficia e igual los dejan subir con cualquier carga en el microbús, y que, los Busetones de Transcribe pasan cada 20 minutos, mientras que los Microbuses en un tiempo mucho menor, lo cual no se pudo comprobar mediante las pruebas allegadas al proceso.

Que, existe un hecho que es expuesto tanto en la demanda como por la testigo Yaneris Gomez Martinez, y es el referente a que los paraderos del SITM, no se encuentran señalizados, lo cual, representa un aspecto a mejorar dentro de un plan de mejoramiento del servicio, sin embargo, al contestar la testigo Yaneris Gomez Martinez, si el servicio que presta el TPC con vehículos de la empresa Coointracar, contaba con paraderos señalizados, respondió que no, es decir, que dicho aspecto en ambos servicios se encuentra en igualdad de condiciones.

Que, en cambio, el testigo Álvaro Tamayo Jiménez, ex funcionario de Transcribe y quien ostentó el rol de Director Operativo, si explicó coherentemente cómo es la ruta del sistema y el servicio de busetones, y el porcentaje de cumplimiento en el recorrido y la itinerancia del mismo y lo que se tuvo en cuenta para prestar el servicio en la zona alegada como vulnerada, así como igualmente los beneficios del SITM tanto para los usuarios, personas en discapacidad, el medio ambiente y la capacidad de los vehículos del sistema; y este testigo no fue tachado de sospechoso por parte de los apoderados de la parte accionante y Coointracar.

Que, igualmente, al observar los testimonios de la señora Angelica Padilla, actual Directora de Operaciones de Transcribe S.A., Sebastián Nieto Salazar, como Gerente de Sotramac S.A.S., y Helman Mauricio Sandoval Tami, como Gerente de Transambiental S.A.S., se puede deducir que corroboran lo dicho por el ex Director Operativo de Transcribe señor Álvaro Tamayo Jiménez.

Que, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, buscan optimizar y organizar el servicio público de transporte de una manera eficiente y acorde con las vías y la población a que va dirigido, y al principio en su gestión y desarrollo se encuentra con escollos y realidades que no escapan en la imposición del sistema, pero se deben hacer los ajustes necesarios (frecuencia, puntos de pago y mejor señalética), al igual que la población debe hacer los suyos, pero se pudo observar con las pruebas documentales que los estudios técnicos respectivos fueron realizados por Transcribe al momento de comenzar a operar las rutas denunciadas como insatisfactorias.

Que, el SITM de Transcribe, no ha sido ajeno a ello y se ha encontrado con la insatisfacción de la ciudadanía en algunas zonas de la ciudad, así como satisfacción en otras, pero la insatisfacción no puede ir con el desarrollo de la ciudad y su dinamismo, para lo cual siempre hay un margen de adaptación tanto del SITM como de la ciudadanía, pues el primero busca ser el único sistema de la ciudad de Cartagena, y los segundos serán los beneficiarios del mismo.



SC5780-1-9





Que, se observa que uno de los hechos que fundamentan la presente acción es el horario de prestación de servicio entre el SITM y los vehículos del TPC que en este caso es prestado por COOINTRACAR, y la diferencia es crasa, pero encuentra asidero esta premisa horaria, en la ilegalidad en el horario de la prestación del servicio por parte de las rutas 35, 36 y 37 adjudicadas al mencionado operador y en la anuencia y permisividad por parte del Distrito de Cartagena y su Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte conocido como el DATT, pues como bien está comprobado y así ha sido alegado por las accionadas el servicio que presta Coointracar con sus vehículos según el Decreto 3310 de 1999 en las mencionadas rutas, tienen un horario que va desde las 5:00 a.m. hasta las 23:00 p.m., lo cual no es alejado del servicio que prestan las rutas troncales y pretroncales del SITM Transcaribe, lo cual se configura como una falta de gestión administrativa y de la respectiva vigilancia por parte del DATT en la ciudad de Cartagena, y esto es aceptado como una costumbre comercial prácticamente, al igual que sucede cuando los usuarios no pagan la tarifa completa en el servicio prestado por el TPC.

Que, esta falta de gestión administrativa y vigilancia por parte del DATT, se evidencia, al permitir sobrecupo en los vehículos del TPC y que estos últimos hagan paradas en sitios no autorizados, y esto es lo que busca evitar el SITM, y la población debe ser consciente de ello.

Que, por tratarse del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Cartagena, de cuya adecuada operación depende que se haga efectiva la función social a la que está destinado, permitiendo a las personas disminuir sus tiempos de desplazamiento por la ciudad, es menester que el Distrito de Cartagena y Transcaribe S.A., que según se demostró son las entidades encargadas de organizar y operar el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros de Cartagena, adopten medidas de mejoramiento, en las que se incluyan enseñanza del sistema a la población, en procura de disminuir el descontento ciudadano, y en este punto también hay una expresión de solidaridad del establecimiento del Estado Social de Derecho del Estado Colombiano, en el sentido de que los ciudadanos también deben sobrellevar cargas públicas, y en este caso es puntual que ningún servicio de transporte público, dirigido a las masas, podrá llegar hasta la puerta de sus destinos e igual sucede con el transporte de mercancías dentro de un sistema adaptado para las personas, las cuales fueron reiterativamente alegadas por la testigo de la parte accionante, así como de la accionante en su demanda y en la disertación realizada al inicio de la audiencia de pruebas del 28 de octubre de 2021.

Que, se advierte que el derecho colectivo principal alegado como vulnerado consistente en el acceso a los servicios públicos y la eficiencia y oportunidad de los mismos, no ha sido quebrantados por la supuesta omisión por parte de las entidades demandadas, por la falta de organización, donde no se tuvo en cuenta los horarios de las rutas en el sector con el objetivo de prestar un mejor servicio y la respectiva adecuación integral de las estaciones de parada de las rutas alimentadoras, pretroncales y las troncales, pues no hay prueba que conlleve a llegar a esa conclusión.



SC5780-1-9





Que, el servicio público de Transporte como es el SITM TRANSCARIBE, se está prestando oportunamente a pesar de sus vicisitudes, pero no se puede dejar de lado que este mismo servicio debe ser eficiente y acorde con la ciudad donde se presta y teniendo en cuenta a los usuarios, como son los habitantes de Cartagena.

Que, en este caso las fotografías, reportes de prensa y el testimonio recogido, solo dejan ver molestias de la ciudadanía del sector supuestamente afectado, pero no fueron evidentes y faltó que se corroboraran con las pruebas recogidas.

Que, la defensa de las accionadas Distrito de Cartagena y Transcaribe apuntan a que se están manejando intereses particulares y comerciales del anterior Sistema Colectivo de Transporte y que presta actualmente el servicio la Cooperativa COOINTRACAR, y las diversas acciones judiciales, como la presente, con la que buscan ralentizar la adecuada prestación del SITM, con la consecuente eficacia y eficiencia del mismo, y esto se pudo entrever sin llegar a una conclusión ineludible, cuando dentro del proceso COOINTRACAR es coadyuvante de la accionante y como bien se observó en la audiencia de pruebas el 28 de octubre de 2021, el apoderado de la cooperativa se encontraba en el mismo recinto que la accionante y los testigos llamados a declarar, y esto último evidencia hechos que permean este tipo de acciones que buscan desligarlas del principio de solidaridad que conlleva a que se presten los servicios públicos de manera eficiente por parte del Estado, y en este caso por parte del Distrito de Cartagena.

Que, una de las pretensiones de la accionante, es que sea autorizada la cooperativa COOINTRACAR para que preste el servicio de transporte en los sectores donde se considera que el SITM no presta un buen servicio, a lo cual no puede el juez de conocimiento, entrar a recabar una decisión al respecto, pues en lo concerniente a la habilitación y modificación de rutas en el servicio público de transporte, se debe hacer la respectiva solicitud a la autoridad, en esta caso es el Distrito de Cartagena.

Que, de acuerdo a lo probado, es claro que el SITM Transcaribe presta un servicio adecuado con vehículos cómodos, espaciosos, con un sistema de aire acondicionado, ambientalmente responsables, etc., pero debe mejorar en la prestación del servicio de transporte para que sea óptimo, eficiente y eficaz, en la zona supuestamente afectada, además recordemos que es un sistema que acorde con la realidad va a ir mejorando con el paso del tiempo.

Con base en lo anterior, solicita que no se accedan a las pretensiones de la demanda.

3. CONTROL DE LEGALIDAD

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 207 del CPACA, revisada la etapa procesal surtida en el proceso de la referencia, el Despacho procede a constatar si hay alguna irregularidad que deba subsanarse o que genere nulidad, no encontrando ninguna causal de vicio o irregularidad.



SC5780-1-9





Atendiendo a la naturaleza del asunto y de acuerdo a las competencias establecidas en la ley, procede el Despacho a proferir sentencia dentro del presente proceso.

4. CONSIDERACIONES

PROBLEMA JURIDICO

Se contrae a determinar si las entidades accionadas Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT y Transcaribe S.A., amenazan o vulneran los derechos e intereses colectivos invocados a favor de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia y la Consolata, según lo manifestado por la parte accionante, por cuanto el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, operado por Transcaribe S.A., presta con gran nivel de deficiencia el servicio público de transporte en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia y la Consolata, teniendo en cuenta que antes dicho servicio era prestado por el servicio del Transporte Publico Colectivo, a través de la empresa Coointracar, sin ser ajeno a las necesidades de las personas residentes en dicho barrios en cuanto a cobertura territorial, horario, espacio temporal entre un vehículo y otro, accesibilidad con carga, costos y manejos del valor del pasaje, entre otros.

TESIS

Hecho un análisis de las pruebas y los planteamientos presentados por las partes e intervinientes vinculadas en esta acción constitucional, advierte el Despacho, que en el presente caso existe una vulneración de los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte, de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños.

Y por lo cual, ha de otorgarse la protección de los derechos e intereses colectivos invocados por la parte accionante.

A las anteriores conclusiones se llegaron teniendo en cuenta el siguiente análisis:

GENERALIDADES SOBRE LAS ACCIONES POPULARES

El artículo 88 de la Constitución Política dispone:

«La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicas, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definan en ella.»

En desarrollo de este precepto constitucional se expidió la Ley 472 de 1998 (25 de agosto) cuyo artículo 2º define las acciones populares así:



SC5780-1-9





«Artículo 2. Las acciones populares son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos.

Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible».

Los derechos cuyo amparo se pretende son, ciertamente, derechos colectivos, contemplados en los literales d), g) y j) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998 y, en consecuencia, susceptibles de protección mediante el ejercicio de la acción popular.

La naturaleza, objeto y características de la Acción Popular reclama un procedimiento preferencial, ágil y despojado de formalismos, y su ejercicio se encamina a hacer cesar la amenaza, vulneración o agravio a los derechos colectivos y restituir las cosas al estado anterior, en cuanto fuere posible. Ni el artículo 88 de la Carta, ni la Ley 472 de 1998, excluyen las acciones populares cuando existan otros medios que tengan la misma finalidad, porque, aunque existan otras acciones, la Acción Popular es específica e independiente, y procede contra toda acción u omisión de la autoridad pública que amenace o vulnere derechos colectivos¹.

La Acción Popular se ejerce para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible. El artículo 4º de la Ley 472 de 1998, señala cuales son los derechos e intereses colectivos de la siguiente forma:

ARTICULO 4o. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:

- a) El goce de un ambiente sano, de conformidad con lo establecido en la Constitución, la ley y las disposiciones reglamentarias;
- b) La moralidad administrativa;
- c) La existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. La conservación de las especies animales y vegetales, la protección de áreas de especial importancia ecológica, de los ecosistemas situados en las zonas

¹ SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION PRIMERA Consejero ponente: CAMILO ARCINIEGAS ANDRADE. Bogotá D.C., diez de agosto de dos mil uno. Radicación número: 25000-23-27-000-2001-0205-01(AP)



fronterizas, así como los demás intereses de la comunidad relacionados con la preservación y restauración del medio ambiente;

d) El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público;

e) La defensa del patrimonio público;

f) La defensa del patrimonio cultural de la Nación;

g) La seguridad y salubridad públicas;

h) El acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública;

i) La libre competencia económica;

j) El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna;

k) La prohibición de la fabricación, importación, posesión, uso de armas químicas, biológicas y nucleares, así como la introducción al territorio nacional de residuos nucleares o tóxicos;

l) El derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente;

m) La realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes;

n) Los derechos de los consumidores y usuarios.

Igualmente son derechos e intereses colectivos los definidos como tales en la Constitución, las leyes ordinarias y los tratados de Derecho Internacional celebrados por Colombia.

PARAGRAFO. Los derechos e intereses enunciados en el presente artículo estarán definidos y regulados por las normas actualmente vigentes o las que se expidan con posterioridad a la vigencia de la presente ley.





Respecto al servicio público de transporte la Corte Constitucional en sentencia C-033 de 2014, determinó que:

“En concordancia con la jurisprudencia², el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios. Dichos traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (art. 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (art. 333)³.

4.2. La Corte Constitucional⁴ acorde con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993⁵, ha indicado que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica.

El referido artículo 3º de la Ley 105 de 1993 también establece dentro de los principios rectores de dicha actividad, que la operación del transporte público es un servicio público, por lo tanto compete al Estado la regulación, control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Posteriormente, la Ley 336 de 1996⁶ buscó unificar la normatividad existente relacionada con los principios y los criterios que sirven de fundamento para regular y reglamentar el transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación nacional (art. 1º), insistiendo que la seguridad, en particular la de los usuarios, *“constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”* (art. 2º).

Adicionalmente se preceptúa que la regulación del transporte público por parte de las autoridades competentes conlleva exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo de transporte, dándole prioridad al uso de los medios masivos. *“En todo caso, el Estado*

² Concepto 1740 de mayo 18 de 2006, Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, C. P. Gustavo Aponte Santos, rad. 11001-03-06-000-2006-0040-00(1740), reseñado por la Corte Constitucional en la sentencia C-981 de diciembre 1º de 2010, M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, entre otras.

³ Concepto 1740 de 2006, ya citado.

⁴ Cfr. C-981 de 2010.

⁵ *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*

⁶ *“Por la cual se adopta el estatuto nacional del transporte.”*



SC5780-1-9





regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política” (art. 3º)⁷.

Dentro de los principios rectores contenidos en la Ley 336 de 1996, se indica que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, incluido el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a particulares (art. 4º).

Ahora bien, el artículo 5º *ibídem* señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios.

Así, para la prestación del servicio público de transporte, “los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado”⁸.

En el mismo fallo C-981 de 2010 que se acaba de citar, acudiendo a pronunciamientos del Consejo de Estado⁹, se explicó que **la autorización o habilitación que debe otorgarse a un operador o empresa de transporte le permite al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas exigidas a quien pretenda prestar el servicio público de transporte, para garantizar que se brindará en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.** (Negritas y subrayas fura de texto)

Del anterior lineamiento jurisprudencial, se hace claro que el servicio público de transporte se constituye en básico y esencial, regulado por el estado, el cual debe verificar que el mismo se preste bajo las **condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación**, en concordancia con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, desarrollados por la ley 336 de 1996.

De las pruebas obrantes dentro de la presente actuación procesal:

Pruebas de la parte accionante:

⁷ Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007.

⁸ C-981 de 2010, ya citada.

⁹ En el fallo C-981 de 2010 se reiteró lo consignado en el concepto 1740 de 2006, ya referido.



SC5780-1-9





- Links de páginas web protestas por el mal servicio y suspensión de rutas en los barrios afectados.
- Imagen del recorrido de la Ruta Nelson Mandela – Nazareno – Centro Histórico.
- Imagen del recorrido de la Ruta Nelson Mandela - Ciudadela 2000 - Recorrido al Centro.
- Imágenes recorrido Ruta A 103 y A 104 1 de Transcaribe.
- Fotografías del estado de las calles por donde circulan los vehículos del Transporte Público Colectivo.
- Fotografías donde supuestamente se constata la prestación del servicio público colectivo por busetas no autorizadas.
- Resolución No. 3310 del 30 de julio de 1999, por medio de la cual se modifica el recorrido de las rutas 35, 36 y 37 adjudicadas a Coointracar LTDA.
- Copias de las solicitudes realizadas a la Alcaldía Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena y al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT.
- Copia de la solicitud realizada a la empresa Coointracar solicitando la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros con la ruta 37 (Simón Bolívar – San Fernando – Socorro - Avenida Pedro de Heredia – Centro y Viceversa).
- Respuesta entregada por la empresa Coointracar a la petición realizada para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros.
- Intervención de la accionante señora Gladis Montes Manjarres en la audiencia de prueba en la cual se le permite la palabra para que ratifique los hechos expuestos en el libelo de demanda.
- Testimonio de la señora Yaneris Gomez Martinez.

Pruebas del Distrito de Cartagena:

- Copia del Decreto 0859 de fecha 10 de julio de 2015 por medio del cual se revocan los Decretos 545 de 1986, 243 de 1987, 426 de 1989 y las Resoluciones 1119 de 1989, 2286 de 1991 en virtud de los cuales se otorgó la habilitación, permiso o adjudicación de las rutas urbanas a la empresa Castellanos García Transportes ETUL y CIA S.C.A para la prestación del servicio de transporte público colectivo
- Oficios de fecha 31 de enero de 2020 y 18 de diciembre de 2020 notificando a la representante legal de la empresa Transportes Castellanos García Herrera Transportes ETUL SAS la cancelación de las rutas 28 y 5 respectivamente.
- Respuesta a derecho de petición interpuesto por la actora de fecha 11 de febrero de 2020 contentivo de argumentos expuestos con la presente contestación.

Pruebas de Transcaribe SA:

- Decretos de cancelación de rutas del TPC:
PEMAPE S.A.: Decreto 0864 del 10 de Julio de 2015.



SC5780-1-9





RENACIENTE S.A: Decreto 0854 del 10 de Julio de 2015
RODRIGUEZ TORICES Y CIA LTDA Decreto 0861 del 10 de Julio de 2015
VEHITRANS S.A: Decreto 0857 del 10 de Julio de 2015
MEDIA LUNA S.A: Decreto 0856 del 10 de Julio de 2015
CASTELLANOS GARCIA
TRANSPORTES ETUL & CIA S.C.A: Decreto 0859 del 10 de Julio de 2015
FLOTA DE LUJO: Decreto 0863 del 10 de Julio de 2015
COOINTRACAR: Decreto 0855 del 10 de Julio de 2015

- Comunicaciones dirigidas al Distrito de Cartagena solicitando la cancelación material de las rutas del TPC:

Pruebas de Transambiental:

- Testimonios de Sebastián Nieto Salazar (Gerente de Sotramac S.A.S.) y Helman Mauricio Sandoval Tami (Gerente de Transambiental S.A.S.), quienes se refirieron a la ruta que prestaba el SITM, operado por Transcaribe, al tiempo probable que ocurría entre el paso de un bus y otro de Transcaribe, los beneficios del SITM tanto para los usuarios, personas con discapacidad, y la capacidad de los vehículos del sistema.

Ruta No. 5 del TPC: se solicitó levantamiento de condición suspensiva a partir del 19 de diciembre de 2020.

Oficios de Cancelación de la ruta 5:

- 1) TC-GE-07.01- 1906 -2020 del 02/12/2020 relacionada con PEMAPE S.A
- 2) TC-GE-07.01- 1907 -2020 del 02/12/2020 relacionada con RODRIGUEZ TORICES Y CIA LTDA.
- 3) TC-GE-07.01- 1909 -2020 del 02/12/2020 relacionada con VEHITRANS S.A
- 4) TC-GE-07.01- 1910-2020 del 02/12/2020 relacionada con RENACIENTE S.A
- 5) TC-GE-07.01- 1911 -2020 del 02/12/2020 relacionada con FLOTA DE LUJO.
- 6) TC-GE-07.01- 1912 -2020 del 02/12/2020 relacionada con MEDIA LUNA S.A
- 7) TC-GE-07.01-1908 -2020 del 02/12/2020 relacionada con CASTELLANOS GARCIA – TRANSPORTES ETUL & CIA S.C.

Ruta No. 35 del TPC: se solicitó levantamiento de condición suspensiva a partir del 05 de marzo de 2017.

Oficios de Cancelación de la ruta 35:

- 1) Oficio TC-GE-07.01-0187-2017 del 24 de febrero de 2017 - COOINTRACAR –

Ruta No. 36 del TPC: Esta ruta fue “revivida” mediante orden judicial.

Oficios de Cancelación de la ruta 36:



SC5780-1-9





- 1- Oficio TC-GE-07.01-1742-2017 del 26 de diciembre de 2017 (recibido en la Alcaldía con radicado EXT-AMC-17-0090830 del 27 de diciembre de 2017)
 - 2- TC-GE-07.01-1741-2017 del 26 de diciembre de 2017 (recibido en la Alcaldía con radicado EXT-AMC-17-0090841 del 27 de diciembre de 2017). COINTRACAR
- Mapas en donde se señala la ruta operada por Transcaribe en la actualidad, con lo que se demuestra que opera las mismas rutas sobre las cuales se solicita la protección.
 - COMUNICADO INTERNO TC-DO-07.02-025-2021 suscrito por el Director de Operaciones que contiene los datos técnicos de las rutas operadas por el sistema.
 - Testimonios de Álvaro Tamayo Jiménez - Ex Director de Operaciones de Transcaribe S.A. -, quien se refirió a cuál era la ruta que prestaba el SITM, operado por Transcaribe, el porcentaje de cumplimiento en el recorrido, al tiempo probable que ocurría entre el paso de un bus y otro de Transcaribe, los beneficios del SITM tanto para los usuarios, personas con discapacidad, el medio ambiente y la capacidad de los vehículos del sistema.

Testimonios de Angelica Padilla - Directora de Operaciones de Transcaribe S.A., quien igualmente se refirió a la ruta que prestaba el SITM, operado por Transcaribe, al tiempo probable que ocurría entre el paso de un bus y otro de Transcaribe, los beneficios del SITM tanto para los usuarios, personas con discapacidad, y la capacidad de los vehículos del sistema.

CASO CONCRETO

El caso particular, el problema jurídico a resolver se contrae a determinar si las entidades accionadas Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT y Transcaribe S.A., amenazan o vulneran los derechos e intereses colectivos invocados a favor de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia y la Consolata, según lo manifestado por la parte accionante, por cuanto el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, operado por Transcaribe S.A., presta con gran nivel de deficiencia el servicio público de transporte en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, Villa Rubia y la Consolata, teniendo en cuenta que antes dicho servicio era prestado por el servicio del Transporte Publico Colectivo, a través de la empresa Coointracar, sin ser ajeno a las necesidades de las personas residentes en dicho barrios en cuanto a cobertura territorial, horario, espacio temporal entre un vehículo y otro, accesibilidad con carga, costos y manejos del valor del pasaje, entre otros.



SC5780-1-9





Pues bien, en aras de dilucidar el caso bajo examen, es indispensable resaltar que, en el marco del Estado Social de Derecho, modelo de estado adoptado con la Constitución Política de 1991, todas las actuaciones y decisiones que se tomen en su interior deben obligatoriamente responder a los postulados que inspiran la constitución de dicho modelo de Estado, y en especial, la Dignidad Humana.

Entendida la Dignidad Humana, como el principio fundamental o más importante que inspira el Estado Social del Derecho, según el cual, es la Persona del Ser Humano, la razón de ser del Estado, el principio y fin de dicho Estamento, o lo que es lo mismo, lo más importante dentro del Estado Social de Derecho; es decir, la Dignidad Humana, se define como el reconocimiento que se hace de la Persona Humana, como el elemento más importante dentro del Estado, al punto, de poderse afirmar que el Estado Social de Derecho, se constituye para servirle a la Persona Humana.

Por ello, en este orden de cosas, el Estado Social de Derecho, tiene como objetivo principal garantizar la satisfacción de las necesidades mínimas de las personas en un plano material, real o efectivo.

Por lo tanto, hecho la anterior y forzosa breve referencia al marco jurídico en el que se encuentra sostenido el Estado Colombiano, se procede a continuación de dilucidar de cara a las pruebas recaudadas y practicadas en la actuación constitucional, si los derechos e intereses constitucionales colectivos invocados a favor de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, y de los sectores aledaños, están siendo garantizados de manera material, real o efectiva en el plano de la Dignidad de la Persona Humana, o si por el contrario, las autoridades públicas accionadas y particulares vinculados como accionadas, con sus actuaciones lesionan dichos derechos.

Pues bien, de acuerdo a las pruebas allegadas a la actuación y practicadas en la audiencia de pruebas, se advierte que, existe una gran insatisfacción por parte de la comunidad de los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, a causa de la reiterada denuncia de la deficiente prestación del servicio transporte público por parte de Transcaribe S.A., por cuanto, dicha entidad, no les brinda un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, así mismo, el valor y forma de pago de dicho transporte, y el horario en que Transcaribe presta el servicio de transporte en dichos barrios, no es acorde con las necesidades de los habitantes de los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000 y sectores aledaños.

Detallándose, uno de los motivos más relevantes de insatisfacción de la comunidad de los barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, es que los alimentadores de Transcaribe solo llegan hasta la entrada del barrio ciudadela 2000, es decir, no hacen un recorrido que garantice un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, por lo que, les corresponde a los habitantes de dicho sector desplazarse a mayores distancias para conseguir transporte.



SC5780-1-9





Lo anterior, se constata, primariamente, con los links de las noticias que sobre dicha problemática reporta el periódico local el Universal, así mismo, con el escrito que contiene las firmas muchos de los habitantes del barrio Nelson Mandela donde solicitan la entrada del transporte público de busetas Socorro-Sierrita, a su barrio en aras de garantizar el acceso cercano o racional al servicio público de transporte.

Así mismo, se cuenta con la exposición libre que hizo la accionante señora Gladis Montes Manjarres en la audiencia de prueba en la cual se ratificó sobre los hechos expuestos en el libelo de demanda y manifestó que el 98% de la economía del Barrio Nelson Mandela es informal, ya que, viven del rebusque, de ir y venir al mercado con la ponchera, con el pescado, el plátano, etc., por ello, es primordial el servicio de transporte publico colectivo, que era prestado a través de la empresa de Transporte Coointracar, ya que, en los Buses de Transcaribe no se le permite cargar una ponchera de pescado, ni un bulto de plátano, que desde que sacaron las busetas su economía bajo, muchas madres cabeza de familia dejaron de vender sus ciruelas porque más era lo que pagaban en transporte porque al no permitirle le acceso con la carga para la venta que compraban en el mercado, tenían la necesidad de tomar carros particulares y los pocos recursos para seguir desarrollando su actividad económica se les iba en el costo del trasporte, que, Transcaribe no cumple con las necesidades de su comunidad, que, las busetas del servicio público de transporte colectivo cubre las necesidades de la comunidad en el horario y en la economía del pasaje, que, la problemática es económica, que, en las busetas se va la gente que trabaja en el mercado, la gente que trabaja obra civil, mientras, que en los busetones de Transcaribe no permiten el acceso con una pala, ni permiten que se paguen dos mil, incluso, mil pesos, que, no hay para colocarle veinte mil o treinta mil pesos a una tarjeta de Transcaribe, que, Transcaribe cobra dos mil quinientos pesos, y en las busetas se van los jóvenes a estudiar con mil o mil quinientos pesos, que, seguirán luchar por tener una movilidad que les resuelva la problemática de transporte, social y económica.

Además, se tiene el testimonio de la señora Yaneris Gomez Martinez en audiencia de pruebas del 2 de noviembre de 2021, quien manifestó que, es Presidenta de la Junta de Acción Comunal del Barrio Nelson Mandela y tiene 26 años de vivir en dicho Barrio; que, las busetas vinculadas a la Empresa de Transporte Coointracar, son las que están supliendo las necesidades del barrio Nelson Mandela y de los barrios que están alrededor de Nelson Mandela, desde el año 1996, teniendo en cuenta que dicho barrio tiene más de 58.000, habitantes, y Transcaribe, no suple las necesidades de los habitantes del Barrio Nelson Mandela, teniendo en cuenta que la mayoría de sus habitantes viven del rebusque, del día a día, que no hay paraderos, si no que solo hay unas rayas, que los busetones se demoran aproximadamente media hora para llegar a los supuestos paraderos y las busetas vinculadas a la empresa Coointracar pasan cada 3 o 5 minutos y salen a las 4:00 de la mañana a suplir las necesidades del vendedor, del carretillero, que van el mercado para poder ganarse en sustento de su familia, hasta las 11:30 o 12:00 de la noche, hasta que no traigan la última persona que labora en el mercado, los



SC5780-1-9





cuales los busetones de Transcaribe, no suplen las necesidades que tienen los habitantes del barrio Nelson Mandela y de los barrios aledaños, que, los busetones de Transcaribe, no hacen el mismo recorrido que las busetas de Socorro – Sierrita, vinculadas a Coointracar, porque mientras las busetas de Socorro – Sierrita hacen todo el recorrido del barrio Nelson Mandela, el Nazareno, Nueva Venecia, Ciudadela 2000, el Socorro, San Fernando, mientras que los busetones de Transcaribe que entran a Nelson Mandela, no hacen el recorrido por Nueva Venecia y el Nazareno, que, las tarjetas son difíciles de recargar por cuando no había recarga en un punto tenía que irse para otro punto, y cuando tampoco había ahí, tenía que coger una moto para hacer su diligencia, porque no encontraba recarga en ninguno de los dos puntos, que, hoy en día Transcaribe pasa vacío y las busetas de Coointracar pasan full, que, mientras en las busetas del Transporte Publico Colectivo, pueden ingresar carga pesada, pesado, plátano, en los busetones de Transcaribe no se le permite el ingreso con esos artículos.

Un análisis objetivo de estas pruebas, permiten vislumbrar el clamor de las personas residentes en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños, ante las autoridades públicas y particular vinculadas, con la finalidad que se les brinden soluciones a la problemática social que se presenta con ellos, la cual tiene su génesis en el hecho de que el servicio de transporte público con que cuentan y que es prestado por el Sistema Integrado de Transporte (SITM) Transcaribe, no les garantiza el servicio de transporte conforme a sus necesidades mínimas de transporte.

Al valorar estas pruebas, se coligue, que las mismas tienen el poder suasorio para llevar al convencimiento del Juez, la situación real de la problemática de transporte que viven las personas residentes en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños, debiéndose en estos casos extender los esfuerzos por interpretar y aplicar el derecho con criterio de justicia material.

Pero además de lo anterior, en la misma contestación de la demanda presentada por Transcaribe S.A., se observa, una imagen satelital en el cual se demarca con color amarillo el recorrido de hacia la extinguida ruta 35, y se compara con el recorrido que hace la ruta del SITM que reemplazó ese trayecto, la cual se marca con color azul, y al hacer una mínima comparación entre las dos imágenes, específicamente entre un recorrido y el otro, se logra observar con claridad que existe un gran trayecto de la ruta de transporte público colectivo que no es cubierto por el SITM. De hecho, la misma entidad accionada manifiesta: *“superposición de trazados TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO (TPC) vs SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM)- RUTA 35: SE TIENE COBERTURA POR PARTE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) EN EL 92% DE SU RECORRIDO”*



SC5780-1-9





Lo cual evidencia la falta de cobertura total en la prestación del servicio de transporte público, como si se lo permite el servicio de Transporte Publico Colectivo, prestado por las busetas afiliadas a la empresa Coointracar, es decir, sin que estén obligados a desplazarle a distancias considerables para conseguir transporte.

En este punto, es preciso recalcar, que no se desconoce la importancia que comporta para el desarrollo de la ciudad la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, sin embargo, resulta claro igualmente, que este sistema no puede imponerse sin contar con la infraestructura suficiente y necesaria que garantice el acceso a todos los habitantes de la ciudad y en especial, en esta ocasión, a los habitantes de barrios Nelson Mandela, Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, la mayoría trabajadores que necesitan medios de transporte para llegar a sus puestos de trabajo y que no soportan una erogación económica adicional para tener acceso al sistema de transporte. No se puede olvidar que el objeto de cualquier sistema de transporte público es garantizarles a los usuarios un acceso legal, seguro, confiable, cercano, accesible económica y geográficamente a ciudadano, esa debe ser la premisa con la que se debe planear, ejecutar y poner al servicio el transporte público; ningún otro.

Es clara entonces, la deficiencia en la prestación de servicio de transporte público en los barrios Nelson Mandela, Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, por parte de Transcaribe, que así lo advirtió el mismo Ministerio Publico, en su concepto, cuando indicó que, el SITM Transcaribe, si bien presta un buen servicio de transporte en cuanto a la comodidad de sus buses y menor lesividad al medio ambiente, debe mejorar para que sea óptimo, eficiente y eficaz, en la zona supuestamente afectada.

Por manera que, el hecho de que las personas residentes en los barrios Nelson Mandela y sus 18 sectores, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños, no cuenten con una ruta de transporte publico optima, genera una violación de su derecho colectivo, señalado en el literal del artículo 4to de la ley 472 de 1998, “el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”, máxime, si se tiene en cuenta que en su gran mayoría los miembros de estos sectores pertenecen a los estratos 0, 1 y 2 y que su medio para obtener su sustento se basa en la informalidad o “rebusque” y es una práctica común en nuestra ciudad que esas personas se desplacen a tempranas horas de la madrugada desde su residencia hasta el lugar de trabajo y luego finalizan su jornada de trabajo a altas horas de la noche, y por ello requieren un sistema de transporte público masivo que se adapte a sus necesidades.

De cara a lo anterior, advierte el Despacho que en el presente caso existe una vulneración de los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de



SC5780-1-9





Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte, de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños, y por lo cual, no le queda opción jurídica distinta que proteger los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños.

Por consiguiente, como consecuencia de lo anterior, se le ordenará al Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), que, permitan la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, con los vehículos encargados de la ruta 37 (Simón Bolívar – San Fernando – Avenida Pedro Heredia – Centro y viceversa), la cual se encuentra asignada a la empresa Coointracar, hasta tanto el Distrito de Cartagena y Transcaribe, garanticen de forma efectiva los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, cubriendo las rutas y/o los trayectos que le permita a los residentes de dicho barrios tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, como se lo permite el servicio de Transporte Publico Colectivo, prestado por la busetas afiliadas a la empresa Coointracar, es decir, sin que estén obligados a desplazarle a distancias considerables para conseguir transporte.

Igualmente, se le exhortara al Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), y Transcaribe, para que, dentro de seis (6) meses a partir de la notificación de la presente decisión, realicen un estudio aterrizado a la realidad de las personas que residen en los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, que comprenda todos los aspectos que sean necesarios (social – económico – las condiciones de trabajo o laborales de las personas que residen en dichos barrios – constitucional y legal - financiero – técnico – administrativo y demás), en el que se contemple la posibilidad de realizar los ajustes que sean necesarios relacionados con la ampliación de las rutas de Transcaribe que le permita a los residentes de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, un ajuste del valor del transporte, y un ajuste en el horario en que Transcaribe presta el servicio de transporte; en la realización en dicho estudio se deberá tener como consigna principal las condiciones socio económicas de las personas miembros de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, en el marco del Estado Social de Derecho Colombiano, cuyo principio rector en la



SC5780-1-9





Dignidad de la Persona Humana. Mientras tanto, no se realice dicho estudio, con las conclusiones y los ajustes posibles relacionados con la ampliación de las rutas de Transcaribe que le permita a los residentes de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, así como, el valor o forma de pago del transporte, y del horario en que Transcaribe presta el servicio de transporte en dichos barrios, y en todo caso, hasta tanto, el Distrito de Cartagena y Transcaribe, no garanticen de forma efectiva los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte, de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, en razón de su omisión y del clamor de la comunidad afectada, dicho servicio seguirá prestado por la busetas afiliadas a la empresa Coointracar.

Por último, en virtud de lo anteriormente analizado, se declarará la existencia de falta de legitimación en la causa por pasiva de la empresa Aguas de Cartagena S.A. E.S.P. y el Establecimiento Público Ambiental (EPA).

5. DECISIÓN

Por lo anterior, el Juzgado Octavo Administrativo Oral del Circuito de Cartagena, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA:

PRIMERO: AMPÁRANSE los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, y sectores aledaños, conforme se explicó en las consideraciones de esta providencia.

SEGUNDO: ORDÉNESE al Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), que, permitan de manera transitoria la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, con los vehículos encargados de la ruta 37 (Simón Bolívar – San Fernando – Avenida Pedro Heredia – Centro y viceversa), la cual se encuentra asignada a la empresa Coointracar, hasta tanto el Distrito de Cartagena y Transcaribe, garanticen de forma efectiva los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, cubriendo las rutas y/o los trayectos que le permita a los residentes de dicho barrios tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, como se lo permite el servicio de Transporte Publico Colectivo, prestado por la busetas



SC5780-1-9





afiliadas a la empresa Coointracar, es decir, sin que estén obligados a desplazarle a distancias considerables para conseguir transporte.

TERCERO: EXHORTAR al Distrito de Cartagena – Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), y Transcaribe, para que, dentro de seis (6) meses a partir de la notificación de la presente decisión, realicen un estudio aterrizado a la realidad de las personas que residen en los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, que comprenda todos los aspectos que sean necesarios (social – económico – las condiciones de trabajo o laborales de las personas que residen en dichos barrios – constitucional y legal - financiero – técnico – administrativo y demás), en el que se contemple la posibilidad de realizar los ajustes que sean necesarios relacionados con la ampliación de las rutas de Transcaribe que le permita a los residentes de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, un ajuste del valor del transporte, y un ajuste en el horario en que Transcaribe presta el servicio de transporte; en la realización en dicho estudio se deberá tener como consigna principal las condiciones socio económicas de las personas miembros de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, en el marco del Estado Social de Derecho Colombiano, cuyo principio rector en la Dignidad de la Persona Humana. Mientras tanto, no se realice dicho estudio, con las conclusiones y los ajustes posibles relacionados con la ampliación de las rutas de Transcaribe que le permita a los residentes de los Barrios Nelson Mandela, el Nazareno, la Sierrita y Ciudadela 2000, y sectores aledaños que se sirven del transporte público cuya prestación eficiente se pide, tener un acceso cercano o racional al servicio público de transporte, así como, el valor o forma de pago del transporte, y del horario en que Transcaribe presta el servicio de transporte en dichos barrios, y en todo caso, hasta tanto, el Distrito de Cartagena y Transcaribe, no garanticen de forma efectiva los derechos e intereses colectivos al Acceso al Servicio Público de Transporte y a que su prestación sea Eficiente y Oportuna, a la Movilidad, y al Acceso a una Infraestructura para la Prestación del Servicio Público de Transporte, de las personas residentes de los barrios Nelson Mandela, la Sierrita, Ciudadela 2000, en razón de su omisión y del clamor de la comunidad afectada, dicho servicio seguirá prestado por la busetas afiliadas a la empresa Coointracar.



SC5780-1-9





CUARTO: QUINTO: INTÉGRESE el Comité de Verificación con el Procurador Judicial 176 Administrativo, un representante del Distrito de Cartagena, un representante de Transcribe S.A., la actora y el Personero Distrital o su delegado.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


ENRIQUE ANTONIO DEL VECCHIO DOMINGUEZ
Juez

Firmado Por:

Enrique Antonio Del Vecchio Dominguez

Juez Circuito

Juzgado Administrativo

Contencioso 008 Administrativa

Cartagena - Bolivar

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

Código de verificación: **75bac3444b13357f38f0fa1c3a5c8d4ef651cbfca2956033508593c83f3bb4f3**

Documento generado en 16/12/2021 07:36:51 AM

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