



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00

**Cartagena de Indias D. T y C, catorce (14) de diciembre de dos mil dieciocho (2018)**

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Acción</b>       | <b>ACCION POPULAR</b>  |
| <b>Radicado</b>     | <b>13-001-33-33-008-2018-00038-00</b>  |
| <b>Demandante</b>   | <b>ALBERTO MARIN ZAMORA</b>  |
| <b>Demandado</b>    | <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE, DISTRITO DE CARTAGENA, TRANSCARIBE S.A, DEPARTAMENTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA- DATT y ALIZANZA FIDUCIARIA S.A.</b> |
| <b>Tema</b>         | <b>Acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna.</b>   |
| <b>Sentencia No</b> | <b>0262</b>  |

**1. PRONUNCIAMIENTO**

Procede el Juzgado a dictar sentencia de la ACCION POPULAR presentada por la **ALBERTO MARIN ZAMORA**, en aras de proteger los derechos Acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna; por lo que solicitó que en el presente proceso se hicieran las siguientes:

**2. ANTECEDENTES**

**PRETENSIONES**

1. Que se amparen los derechos a goce de espacio público, utilización y defensa de los bienes de uso público, seguridad y salubridad pública.
2. Que como consecuencia de la anterior declaración, se ordene a **DISTRITO DE CARTAGENA Y TRANSCARIBE**, no suspender la ruta 6 y 36ª cuyo servicio lo prestan las busetas y microbuses de transporte colectivo, mientras no se de reemplazo efectivo del servicio de transporte brindado por **TRANSCARIBE** con Articulados, Busetones, Padrones y Alimentadores.

**HECHOS**

El demandante expone como fundamentos facticos de sus pretensiones los siguientes:

- 1) mediante escrito del 26 de diciembre de 2017, la empresa **TRANSCARIBE** le comunicó a **COINTRACAR**, mediante comunicado radicado **TC-DO-0701-1497-2017** de 23 de noviembre de la misma anualidad, el cumplimiento de la condición suspensiva establecida en la ruta urbana No. 36 Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia de acuerdo al plan de implementación del sistema integrado de transporte masivo.
- 2) En la misma solicitud se le informa al **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE- DATT**, la aplicación de la condición suspensiva de la ruta 36A, con fundamento en lo dispuesto en el decreto 0855 de 10 de julio de 2015 y 0100 de 22 de enero de 2016.



**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

3) De manera inconsulta con la comunidad, el día 17 de enero de 2018, el DATT notificó a la empresa cooperativa integral de transporte público- COOINTRACAR, la suspensión del transporte colectivo micro bus que cubre la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia.

4) Señala el actor que dicha ruta es importante y esencial para garantizar el acceso al servicio público de transporte de los miembros que componen las comunidades por donde circula esta ruta, pues el servicio que brindan los microbuses es hasta altas horas de la noche, casi 24 horas, lo cual facilita el desplazamiento de trabajadores a sus lugares de residencia y viceversa, con medianas condiciones de seguridad.

5) Por último, el accionante indica que TRANSCARIBE no cuenta con los vehículos necesarios para cubrir la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia, tal como se había acordado inicialmente en el proceso de implantación del sistema, además que el intervalo o frecuencia con la cual circulan estos vehículos y el horario en el que lo hacen, afecta el acceso al servicio de transporte de los miembros de estas comunidades.

### DERECHOS VULNERADOS

El accionante considera que se están vulnerando las siguientes normas:

Ley 472 de 1998, artículo 4 literal j) El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna.

El DATT y la alcaldía de Cartagena emitieron el decreto 0855 del 2015 donde se cancela la ruta 36 de transporte colectivo público, para ser reemplazada por el SITM. Por ello, el mentado decreto contiene una condición suspensiva, la cual se activaría al momento en que la empresa TRANSCARIBE contara con los suficientes vehículos que cubrieran la necesidad de transporte de los sectores afectados, sin embargo, solo cuenta con 09 vehículos de capacidad de 16 pasajeros sentados para cubrir la necesidad de transportar cerca de 100.000 habitantes que requirieran el servicio.

### CONTESTACIÓN

#### ➤ DISTRITO DE CARTAGENA

Señala que al Distrito no le asiste ninguna obligación toda vez que el SITM se encuentra cubierto, es eficiente y se tienen pruebas estadísticas y técnicas que dan fe de ellos. Igualmente existen voces de la misma población canalizada por GESTION DE TRANSCARIBE S.A. de la aceptabilidad de dicho sistema en dichos sectores.

También explica que aceptar el SITM a través de TRANSCARIBE S.A., es cumplir con el deber del Distrito en cuanto a adoptar medidas fehacientes a efectos de bajar la tasa de siniestralidad, debido a que la infraestructura vial hace más loable al sistema integrado.

Indica que no es cierto que los buses que circulan la ruta 36A prestan sus servicios las 24 horas del día tal como lo manifiesta el actor en los hechos, pues el decreto 3310 de 1999, solo permite el servicio desde las 05:00 hasta las 22:00 horas, por ende esta acción no puede ser un mecanismo para legalizar una práctica contraria a derecho, pues esta costumbre difiere con la ley. Aunado a ello, existe un proceso de socialización y gestión social sobre la puesta en entrada de dicho sistema por los mentados barrios.

Propuso como excepciones de mérito las de inexigibilidad de la obligación, potestad discrecional en la instalación de medida de prevención de accidentalidad; y ponderación entre el derecho a la vida y la libre locomoción- principio de las cargas públicas.





Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00

➤ **ALIANZA FIDUCIARIA**

Manifiesta en síntesis, que esa entidad no es la competente para determinar las rutas del servicio público colectivo del distrito de Cartagena, ni tiene relación alguna con los demandantes. Respecto a la notificación de cancelar una ruta de servicio público colectivo, eso no es cierto, toda vez que ALIANZA FIDUCIARIA, como sociedad propiamente dicha, no tiene injerencia ni participación alguna en el proceso de cancelación y/o definición de las rutas de servicio público colectivo en el Distrito de Cartagena.

Alega que la parte accionante olvidó que el responsable de las actividades que considera como trasgresoras de los derechos colectivos invocados, no es ALIANZA FIDUCIARIA, tal y como consta en el decreto 0855 de 2015, toda vez que son el DATT y TRANSCARIBE quienes en el ámbito de sus competencias legales determinan las rutas de transporte público colectivo que pueden operar en Cartagena, así como las rutas y la periodicidad del SITM, por ende no entiende por qué se vincula a esta acción a un tercero que no guarda relación de ninguna naturaleza con las acciones consideradas como violatorias de los derechos colectivos de los demandantes y que el único rol que tiene en desarrollo del Fideicomiso Fudo, es notificar de la decisión, que no es tomada por ella, sino por los miembros del comité fiduciario del fideicomiso Fudo, de dar inicio ante el DATT del proceso de desintegración y desvinculación física de los vehículos de transporte público colectivo en Cartagena, y que en todo caso, no es óbice para que pueda ser considerada como responsable por la cancelación de dicha ruta.

Propone las excepciones de mérito de falta de legitimación en la causa por pasiva, inexistencia de nexo causal entre la ALIANZA FIDUCIARIA y el demandante, legalidad de la actuación y falta de prueba en la que se acrediten las pretensiones de la demanda.

➤ **TRANSCARIBE S.A.**

Manifiesta que la falta de legitimación en la causa por pasiva se entiende como la capacidad de comparecer al proceso en calidad de demandado en virtud de una relación sustancial previa al proceso. Que la naturaleza jurídica del DATT es ser un departamento administrativo sin personería jurídica que pertenece al sector central del Distrito de Cartagena, en ese sentido no constituye una persona jurídica diferente al Distrito.

Por otro lado, alega que el servicio que presta el SITM tiene muchas ventajas sobre el antiguo esquema de transporte colectivo, entre ellas, el tema de seguridad vial, haciendo alusión a la denominada "guerra del centavo" practicada por el antiguo transporte público colectivo y a la competencia diaria y rivalidades existentes entre conductores y sparrings para que no les afectara en temas de sus Despachos "arcaicos" y cartulinas, que alcanzaban velocidades no permitidas en el Código Nacional De Transito, con tal de asegurar el producido diario. También señala como otra ventaja del SITM es las especificaciones técnicas de la flota, asegurando que antes del recorrido diario de cada vehículo, estos son revisados y se efectúan los respectivos mantenimientos, amen que permiten la accesibilidad a personas con movilidad reducida y las sillas preferenciales.

Indica que se han reducido las estadísticas de accidentalidad; los tiempos de recorrido del SITM frente al TPC son mejores; y el operador del SITM (conductor) es una persona idónea, capacitados en temas de seguridad vial, de tránsito y atención al usuario, no cobran pasajes, lo que implica que no se distraen en la vía y trabajan turnos reales de 08 horas diarias.

Respecto a la cobertura del SITM y la antigua ruta 36 de microbuses del TPC, señala que las rutas a102, a103 y a105 cubren por completo el recorrido de la ruta 36, y no queda ningún punto sin ser atendido por el sistema.

En cuanto al estado de la malla vial, aduce la accionada que las rutas precargas incluye habilitación de ciertas losas, que hace parte del recorrido de la ruta a103, las cuales serán



**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

aconditionadas para prestar un mejor servicio. Lo anterior de acuerdo al documento Conpes 3823. Actualmente el proyecto rutas precargas se encuentra en trámite de elaboración de los estudios técnicos y pliegos de condición que soportan el proceso licitatorio de la construcción de las rutas precargas, el cual se iniciara una vez sean recibidos los recursos antes enunciados por parte de la nación.

**➤ MINISTERIO DE TRANSPORTE**

No contestó la demanda.

**TRAMITES PROCESALES**

La demanda fue presentada el día 15 de enero de 2018, ante el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Cartagena, luego fue remitida a esta Jurisdicción, siendo repartida el 01 de marzo de 2018 y admitida por este Despacho en la misma fecha. El 02 de marzo de la misma anualidad el actor presenta reforma de la demanda, la cual es aceptada a través de auto 08 de marzo de 2018, en la misma providencia se acepta la coadyuvancia formulada y se corre traslado de la medida cautelar.

Posteriormente, el Tribunal Administrativo De Bolívar, en auto interlocutorio del 04 de julio de 2018, ordenó dejar sin efecto todo lo actuado en el presente asunto a partir del auto No. 64 de 23 de marzo de 2018, proferido por el Juzgado Octavo Administrativo de Cartagena, y de todas aquellas providencias proferidas con posterioridad a dicha fecha, incluyendo la decisión de resolvió sobre la medida cautelar deprecada.

Por ello el 03 de octubre de 2018, este Despacho concedió la medida cautelar solicitada y luego, mediante auto de 23 de octubre de 2018 se fijó el día 01 de noviembre hogaño 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.

A través de auto del 02 de noviembre de 2018, el proceso se abre a pruebas y el 23 de noviembre de 2018 se practica inspección judicial. Finalizada esta diligencia se cierra el debate probatorio y se corre traslado para alegar por el término de 5 días.

**ALEGACIONES****DE LA PARTE DEMANDANTE.****➤ ALBERTO MARIN ZAMORA**

Alega que la implantación del sistema de transporte TRANSCARIBE afectó al 70% de los usuarios del transporte público, además que las condiciones de las vías interna de los barrios por los cuales circula los vehículos encargados de prestar este servicio se encuentran en pésimo estado y no cuentan con servicios de paraderos.

Reitera que el SITM presta sus servicios de 06:00 am a 10:00 pm, siendo que la demanda de transporte en estos sectores inicia a las 04:00 am y finaliza a la 01:00 am del día siguiente. A esto se suma que no existe ruta directa para llegar a estos barrios, sino que hay que efectuar transbordo, lo que implica que el desplazamiento a las zonas de trabajo se vuelve tedioso y perjudica a los intereses de la comunidad.

Por otro lado, las decisiones inconsultas del Distrito, dejan en evidencia que las mismas se tomaron de forma improvisada, con falta de planeación y que resultado abusiva para la misma comunidad que integra los barrios Reina, Los Jardines, San Pedro Mártir, La Consolata, Villa Rubia, Villa Fanny, Ciudad Bolívar, Medellín, San Fernando, Sierrita, Nelson Mandela, Villa





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

Correlca I, Villa Corelca II, Socorro Y Simón Bolívar. adicionalmente, considera que el SITM no brinda una cobertura total del servicio que requieren estas comunidades, además que no cubre la demanda de los pasajeros que responda a la necesidades del servicio de transporte público, tampoco cuenta con la infraestructura necesaria para satisfacer de estas personas, en conclusión, no presta un servicio eficiente, cómodo y de calidad.

➤ **JUAN CARLOS CARCAMO GARCIA**

Arguye en síntesis, que la ruta 36 de microbuses de Cartagena era la única que brindaba el servicio de transporte a las personas que trabajaban desde tempranas horas de la madrugada 4 am hasta las 12 pm y muchas personas que necesitan su servicio de transporte por necesidades de trabajo , vendedores de bazurto, centro, avenida pedro de Heredia, comerciantes, vigilantes, cuidadores, rebuscadores que no cuentan con recursos adicionales, deben pagar otra clase de servicio y muchas veces no quieren entrar a estos barrios por cuestiones de inseguridad, y ahora el SITM trabaja de 6 am a 10 pm, por lo que se están viendo perjudicados.

➤ **MAURICIO GARRIDO PAREDES**

Solicita que se estimen todas las pretensiones de la demanda y se adopten las medidas pertinentes que permitan proteger los derechos colectivos invocados en esta acción.

Alega que de acuerdo a las pruebas solicitadas y ordenadas por el Despacho no se logró demostrar la prestación de un servicio público de manera eficiente, que hayan consultado con la comunidad y con una infraestructura óptima.

También reitera que con la inspección judicial quedó demostrado las debilidades del SITM en cuanto al tiempo de recorrido, los transbordos y las frecuencias, no cuenta con los articulados necesarios para cubrir las rutas y sus horarios no satisfacen las necesidades de los habitantes de los barrios afectados

Quedó demostrado que la ruta 36 SIMON BOLIVAR- SAN FERNANDO de servicio colectivo es una de las más eficientes de la ciudad, con la particularidad que era la única que prestaba sus servicios hasta horas de la madrugada. Los paraderos se encuentran destechados, sin ninguna clase de protección, incrementado los peligros para la vida e integridad de los miembros de estas comunidades, y además, las vías por donde transitan están en mal estado y se afectan cada día más por el peso de los busetones.

➤ **COINTRACAR**

Requiere que se mantenga la medida cautelar hasta cuando el Distrito garantice el cumplimiento de su obligación de suministrar transporte a la comunidad afectada.

Sostiene que los testimonios practicados fueron claros y precisos en manifestar la falta de transporte a ciertas horas, que TRANSCARIBE no cumplía con esos horarios, que las frecuencias eran demoradas, que no se aceptaba a habitantes con bolsas grandes, que la economía de los miembros de la comunidad era informal y dependían de la compra y venta, que las vías no eran adecuadas para el tránsito de los vehículos del SITM, que no existen paraderos, que la economía de estas personas se veía afectada por gastos excesivos debido a la carencia de transporte.

En cuanto a los testigos solicitados por TRANSCARIBE, señala que su dicho no debe ser valorado por cuanto su testimonio es parcializado ya que su sustento económico se lo debe a la sociedad que lo llamo a testificar, amen que mintió cuando dijo que las vías se encontraban en óptimas condiciones y los paraderos cumplían con las normas internacionales.





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

**DE LA PARTE DEMANDADA:**

➤ **ALIANZA FIDUCIARIA**

Reitera los argumentos expuestos en la contestación de la acción popular, enfatizando en las excepciones de mérito de falta de legitimación en la causa por pasiva; inexistencia de nexo causal entre ALIANZA FIDUCIARIA S.A., y los accionantes; legalidad de la actuación; y falta de prueba en la que se acrediten las pretensiones de la demanda.

También recuerda que ALIANZA FIDUCIARIA S.A. como sociedad propiamente dicha no es responsable de la determinación de las rutas de servicio público colectivo del Distrito de Cartagena.

➤ **TRANSCARIBE S.A.**

Inicia sus alegatos recordando que durante la práctica de pruebas se recibieron 4 testigos, y que de las respuestas dadas a las preguntas que se le formularon, se puede concluir que no conocen como funciona el servicio de la ruta con exactitud. En cuanto a las declaraciones de VEJUCA, este fungió como perito y como alegador de los intereses de la parte accionante, por ende no se debe valorar al momento de fallar.

En cuanto al interrogatorio de parte efectuado al señor ALBERTO MARIN ZAMORA y al presidente de la sociedad COINTRACAR, quedó evidenciado que ambos conforman una unidad frente a sus pretensiones las cuales son de naturaleza económica y no son afines a los intereses de la acción popular. En dichas deposiciones se reveló un estado de cosas por fuera del marco de la legalidad, por ejemplo el horario en que prestaban sus servicios los microbuses, lo que conlleva a que esas circunstancias no pueden servir de sustento al fallador para acceder a las pretensiones del accionante.

Frente al testimonio del director de operaciones de TRANSCARIBE S.A., puntualizó que el SITM en la actualidad se ha desarrollado en un 33% en la ciudad de Cartagena, que las rutas cumplen con las necesidades de las comunidades, que el intervalo de las rutas a105 es de 12 minutos y que la capacidad de cada bus triplica a la que abarcan los microbuses. También dejó claro que las vías son aptas y que ya se están realizando los talleres con la comunidad mediante los programas de gestión social en los barrios donde se van a implementar las rutas nuevas.

Finaliza sus alegatos, aduciendo que no nos encontramos antes una acción que pretende el amparo de derechos colectivos, sino de una acción resarcitoria de contenido grupal.

**MINISTERIO PUBLICO:** Solicita, conforme los elementos probatorios allegados, que se acceda a las pretensiones de la demanda, toda vez que se demostró la vulneración de los derechos colectivos invocados en esta acción popular. En ese sentido, estima que se debe aumentar las frecuencias de los padrones o busetones del SITM en la zona, para lo cual debe haber sinergia entre el aumento de estos últimos y la disminución de los microbuses, pues el servicio prestado por los vehículos de COINTRACAR debe desaparecer en algún momento. El representante del Ministerio Publico manifiesta que se debe mejorar la señalización de los paraderos del SITM, pues en este tema el sistema presenta ciertas deficiencias, así como también tiene aspectos a favor. Sostiene que se debe exhortar al DISTRITO DE CARTAGENA, para que cumpla con sus funciones de vigilancia sobre las normas de tránsito y exija su cumplimiento a las personas naturales o jurídicas que presten el servicio de transporte público.

Igualmente requiere que se exhorte al Distrito de Cartagena para que adecue la malla vial que pueda verse deteriorada por la prestación del servicio público de transporte que presta el SITM. Finalmente, solicita que se declare la falta de legitimación en la causa frente a ALIANZA FIDUCIARIA S.A.



**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

**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.

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 MINISTERIO DE TRANSPORTE, DISTRITO DE CARTAGENA, TRANSCARIBE S.A, DEPARTAMENTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA-DATT y ALIZANZA FIDUCIARIA S.A amenazan y/o vulneran los derechos colectivos a Acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna; invocados por el accionante, al negarse a prestar un servicio público de transporte de calidad, idóneo, eficiente y digno para los miembros de las comunidades que integran los barrios la Reina, Los Jardines, San Pedro Mártir, La Consolata, Villa Rubia, Villa Fanny, Ciudad Bolívar, Medellín, San Fernando, Sierrita, Nelson Mandela, Villa Correlca I, Villa Corelca II, Socorro Y Simón Bolívar.

**TESIS**

Conforme a lo relatado por los testigos ERICK URUETA BENAVIDES, ABEL ARRAEZ DIAZ, JANETH GARCIA SIERRA, AMIRA RODRIGUEZ GOMEZ Y OSCAR NOGUERA PIÑA, se colige que la suspensión de la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia, y la consecuente salida de circulación de los microbuses que la cubrían, ha generado graves perjuicios de índole colectivo a los miembros de estas comunidades, ya que la puesta en marcha del sistema de transporte masivo de TRANSCARIBE, no satisface las necesidades de dichos sectores de la ciudad, pues dicho sistema no cumple con las condiciones de eficiencia, oportunidad, seguridad y calidad. En otras palabras, los habitantes de estos barrios se sienten más cómodos con el servicio prestado por los microbuses que con el que brinda el SITM.

Según el análisis de lo dicho por los declarantes, a excepción del señor ALVARO TAMAYO JIMENEZ, todos fueron coincidentes al señalar que la malla vial no se encuentra en condiciones aptas para el tránsito de los busetones, articulados o alimentadores que componen el SITM; que no se cuenta con los paraderos que cumplan con estándares mínimos de calidad, pues se encuentran destechados, sin sillas y solo pueden ser identificados con una línea amarilla que se pinta a orillas del andén; y por último y más importante, la ruta A105 no garantiza cobertura total a los miembros de estos barrios, pues el intervalo de tiempo entre buses es de 20 o más minutos, razón por la cual, los usuarios prefieren desplazarse largas distancias o pagar una mototaxi hasta la avenida principal, lo que conlleva una erogación económica adicional, para luego abordar la ruta A106; aunado a que el horario en que el SITM presta sus servicios no es el acorde a las necesidades de estas personas en razón a sus condiciones económicas, laborales y sociales.

Por otro lado, no es cierto que no se hubiera socializado la implementación del SITM pues en el plenario existe prueba que demuestran las socializaciones hechas en colegios y barrios.

Lo dicho por los testigos se constató de manera directa por el Despacho, quien verificó que efectivamente los paraderos no cuentan con las condiciones mínimas para garantizar el acceso al servicio público de transporte de una manera eficiente y no cuentan con techos o sillas que permitan a los usuarios disfrutar de un mejor servicio y que los proteja ante las inclemencias del clima. También se evidenció que para llegar a los mencionados sectores se tiene que hacer un





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

transbordo en el Patio Portal y abordar la ruta A105, lo cual considera el Despacho como un recorrido injustificado, pues no existe motivación técnica válida que permita entender la necesidad de dirigirse hasta Patio Portal, para tomar otro bus, hacer un recorrido de regreso hasta Bomba del Amparo, y luego continuar hasta los barrios Socorro- San Fernando, Simón Bolívar y Medellín.

Igualmente, se hizo evidente durante la inspección judicial que el intervalo de recorrido entre microbuses es de 05 minutos aproximadamente, mientras que el de TRANSCARIBE es de 15 a 20 minutos, lo cual es desproporcionado en relación con el número de pobladores de estos sectores.

Por ello, considera el Despacho que para garantizar un servicio de transporte óptimo, eficiente y seguro, TRANSCARIBE S.A y el DISTRITO DE CARTAGENA, deben procurar la mejora de los intervalos de tiempo entre los buses que cubren la ruta A105. En cuanto a la exigencia del horario, esto es, que el servicio se preste desde las 04:00 am hasta la 01:00 am del día siguiente, esta Judicatura no puede desconocer que dicha pretensión se encuentra por fuera del marco normativo, toda vez que existe reglamentación al respecto, tal como la resolución 3310 de 30 de julio de 1999, expedida por la Alcaldía de Cartagena, que ordena que el servicio de transporte correspondiente a la ruta 36 se preste solamente entre las 05:00 a 22:00 horas.

En cuanto al estado de la malla vial, este Estrado Judicial se percató que si bien el estado de las carreteras no son perfectas, también es cierto que se encuentran aptas para la operación del SITM, sin embargo, se exhorta al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., para que efectúen las mejoras o mantenimientos necesarios a fin de evitar un detrimento en la malla vial de estos barrios.

En conclusión, se requiere la intervención activa e inmediata de las autoridades competentes que tienen la obligación constitucional y legal de afrontar esta problemática y darle una muy pronta, eficaz y efectiva solución. De esta manera se encuentran probados los hechos génesis de esta acción popular, es decir, la no prestación óptima, eficiente, segura y oportuna del servicio público de TRANSCARIBE en los barrios SAN FERNANDO, SIMON BOLIVAR, MEDELLÍN, VILLA CORELCA.

Frente a la presunta responsabilidad de ALIANZA FIDUCIARIA, se encuentra demostrado que efectivamente existe un accionamiento por parte de la Fiduciaria que indirectamente afecta la normal prestación del servicio de transporte por parte de los microbuses; por tal razón, el Despacho lo exhorta para que se abstenga de seguir comunicando, exigiendo o requiriendo, a los propietarios de los microbuses y a las empresas que administran los vehículos de transporte de la ruta 36, para que inicien el proceso de "chatarización".

Finalmente, el Despacho reitera que no desconoce la importancia, para el desarrollo de la ciudad y la mejora del servicio de transporte público, de la entrada en operación del SITM en cabeza de TRANSCARIBE, y mucho menos se opone a ella, pero enfatiza que el servicio no puede imponerse sin contar con la infraestructura suficiente y necesaria que garantice el acceso a todos los habitantes de la ciudad, y por ello insiste en la necesidad de mejorar el servicio hasta lograr un transporte óptimo, seguro, eficiente y de calidad para todos sus usuarios.

En consecuencia, es procedente conceder el amparo de los derechos colectivos a EL ACCESO A LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y A QUE SU PRESTACIÓN SEA EFICIENTE Y OPORTUNA, pues el material probatorio allegado al expediente demostró plenamente su vulneración a causa de la conducta omisiva de TRANSCARIBE S.A. y el DISTRITO DE CARTAGENA.

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





Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00

## 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:

*«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 literal 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 colectivos<sup>1</sup>.

**El deber de los Alcaldes de asegurar el goce de un ambiente sano, el goce del espacio público de conformidad con lo establecido en la Constitución y la ley y las disposiciones reglamentarias, el acceso a una infraestructura de servicios y el acceso a dichos servicios públicos y a la prevención de desastres técnicamente previsibles.**

La calidad de «jefe de la administración local» que le atribuye el artículo 314 de la Constitución Política a los Alcaldes, compromete su responsabilidad de «asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo» (numeral 3º del artículo 315 CP).

La ley 136 de 1994 Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios. Diario Oficial No. 41.377, de 2 de junio de 1994.

[...]

Artículo 3o. Funciones. Corresponde al municipio.

[...]

**2º. Ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el Progreso municipal».**

<sup>1</sup> 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)



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00

Ahora bien, en el presente asunto se debate la presunta vulneración del derecho colectivo al Acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna; por ende, es pertinente hacer unas consideraciones previas sobre el mentado derecho colectivo antes de descender al caso concreto. Así pues, en sentencia C- 981 DE 2010 la Corte Constitucional, realiza un resumen de lo expresado por el Consejo de Estado, en lo atinente a los elementos principales que componen el servicio de transporte, tanto público como privado, por lo que seguidamente nos permitimos traer a colación un aparte de dicha sentencia pero en lo referente al servicio de transporte público, en lo que se destaca lo siguiente:

*“Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte: “ i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.”*

### 3.1.2. La regulación del transporte público

*De acuerdo con la definición incorporada en la Ley 105 de 1993, “[e]l transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas 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 sujeto a una contraprestación económica (...).”*

*Entre los principios que, de acuerdo con la misma ley, rigen esa actividad, se encuentran los que establecen que “[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad” y que “[e]xistirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios (y) [s]e permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.”*

*A su vez, la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte”, en su artículo 5 precisa que “(...) el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”*



**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

*Disponen, tanto la Ley 105 de 1993 , como la Ley 336 de 1996 , que 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.*

*Tal como se ha señalado por el Consejo de Estado, “[e]sta autorización o habilitación que debe otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía administrativa, le permiten al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se va a realizar en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.”*

*De acuerdo con la Ley, las empresas habilitadas sólo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la ley 336 de 1996 .*

*En concepto mayo de 2006 la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte:*

- “- Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.*
- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;*
- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2º )-;*
- Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;*
- El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.*
- Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22), y*
- Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;*
- Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.*
- Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.”*

En síntesis, podemos concluir que el servicio de transporte publico consiste en mover personas o cosas de un lugar a otro a cambio de una contraprestación que generalmente es en dinero; la





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

prestación del servicio debe ser óptimo, eficiente, continuo, ininterrumpido y con plenas garantías de seguridad a favor de los usuarios, además siempre debe prevalecer el interés general sobre el particular, por ello, debe entenderse que es una actividad económica con un alto grado de intervención del Estado, quien estará encargado de vigilar, controlar y garantizar que el servicio se ofrezca con cumplimiento de las exigencias legales.

De otro lado, tenemos que la máxima corporación de la jurisdicción constitucional, mediante sentencia C-033 de 2014, definió el concepto de transporte, de la siguiente manera:

*“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)”.*

4.2. La Corte Constitucional<sup>2</sup> acorde con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993<sup>3</sup>, 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 1996<sup>4</sup> 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 regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política” (art. 3º)<sup>5</sup>.

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 ser 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**

<sup>2</sup> Cfr. C-981 de 2010.

<sup>3</sup> “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.”

<sup>4</sup> “Por la cual se adopta el estatuto nacional del transporte.”

<sup>5</sup> Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007.





Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00

**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”<sup>6</sup>.*

En el mismo fallo C-981 de 2010 que se acaba de citar, acudiendo a pronunciamientos del Consejo de Estado<sup>7</sup>, 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.** (Negrillas y subrayas fuera 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.

Bajo esta premisa, se atisba que esta actividad es necesaria para el desarrollo de la sociedad y para la consecución de los fines del estado, por ello, el Estado debe velar porque su prestación se encuentre regulada en normas positivas y conforme a los intereses de la comunidad, es decir, se garantice su eficiencia, optimización, continuidad, oportunidad y seguridad, sin que ello implique que el interés de algunos particulares prime sobre el interés general, pues no se debe olvidar que se trata de un servicio de carácter público.

## CASO CONCRETO

Manifiesta el accionante que de 17 de enero de 2018, el DATT notificó a la empresa cooperativa integral de transporte público- COINTRACAR, la suspensión del transporte colectivo micro bus que cubre la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia, ruta que es importante y esencial para garantizar el acceso al servicio público de transporte de los miembros que componen las comunidades por donde circula la misma, pues el servicio que brindan los microbuses es hasta altas horas de la noche, casi 24 horas, lo cual facilita el desplazamiento de trabajadores a sus lugares de residencia y viceversa, con medianas condiciones de seguridad; así mismo, afirma que TRANSCARIBE no cuenta con los vehículos necesarios para cubrir la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia, tal como se había acordado inicialmente en el proceso de implantación del sistema, además que el intervalo o frecuencia con la cual circulan estos vehículos y el horario en el que lo hacen, afecta el acceso al servicio de transporte a los usuarios que conviven en estos sectores de la ciudad.

Ahora bien, conforme las pruebas incorporadas y/o practicadas dentro del proceso, se destaca lo siguiente:

Es así como el testigo ERICK URUETA BENAVIDES, frente a su declaración espontánea y las respuestas brindadas antes los interrogantes elaborados por las partes, señaló en síntesis, que ha notado que no se ha prestado un servicio de forma eficiente y constante por parte del SITM, toda vez que con el servicio de microbús se prestaba desde las 04:00 am hasta las 02:00 am, que

<sup>6</sup> C-981 de 2010, ya citada.

<sup>7</sup> En el fallo C-981 de 2010 se reiteró lo consignado en el concepto 1740 de 2006, ya referido.





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

actualmente las personas deben esperar hasta las 6 o 7 am para poder movilizarse en los vehículos de TRANSCARIBE y tan solo hasta las 10 pm. Adiciona que los moradores de las zonas donde se ubican los barrios afectados por la supresión de la ruta, obtienen su sustento principalmente de la economía informal, por ello, el cambio de horario en la circulación del SITM complica su desplazamiento. Considera que se han afectado los derechos colectivos de las personas que habitan en estos barrios ante la evidente de problemática de movilidad e infraestructura, amén que no existen paraderos y vías adecuadas para el tránsito de estos vehículos, aunado a que las personas se han visto en la obligación de tomar taxis.

El testigo ABEL ARRAEZ DIAZ, como líder comunitario del barrio Villa Corelca, sector María Teresa de Calcuta, declaró que los miembros de estos barrios viven de la economía informal, por ende deben dirigirse al mercado de Bazurto a las 03:30 am o 04:00 am para adquirir los productos y revenderlos, las personas que salen de sus lugares de trabajo después de 11:00 pm no tienen transporte para regresarse a sus viviendas, y el sistema de microbús es el único transporte que permite llevar las bolsas o sacos, cuestión que no es permitida en el SITM; agrega que los buses de TRANSCARIBE pasan cada 20 minutos en promedio, mientras que los microbuses cada 7 minutos, por ello considera que el microbús es un transporte necesario. Refiere que las vías se encuentran en mal estado, no son aptas para la circulación de los busetones; no hay paraderos, solamente colocaron una línea amarilla sobre el andén para identificarlos y no tienen techos.

La señora JANETH GARCIA SIERRA, como presidenta de la Junta De Acción Comunal del barrio Villa Corelca, declaró que son alrededor de 4000 mil habitantes quienes se desplazan en microbús para ir al mercado a comprar la comida, los niños tiene que ir a los estadios a practicar deportes o a estudiar y el sistema de TRANSCARIBE no es eficiente; refiere que el incremento del gasto ha sido evidente ante la puesta en marcha de TRANSCARIBE, cuestión que antes no sucedía con el microbús, pues no pueden transportar bolsas dentro de él, además, señala que los miembros de su comunidad tienen que desplazarse aproximadamente 8 cuadras desde su sector para abordar un bus de TRANSCARIBE, mientras que con el microbús solo tienen que avanzar 02 cuadras, lo cual implica un gasto económico adicional pues deben tomar transporte de moto para llegar hasta la venida y luego abordar el SITM. Agrega la testigo que las carreteras por donde transitan los buses de TRANSCARIBE están en mal estado y no cuentan con paraderos, solo hay una línea amarilla pintada en el andén para identificarlos

La declarante AMIRA RODRIGUEZ GOMEZ, como presidenta de la Junta De Acción Comunal del barrio Medellín, indicó en resumen, que han sufrido perjuicios por la entrada del SITM, los cuales son: el cambio de horario que supuso la entrada de TRANSCARIBE de 06:00 am hasta las 10:00pm, en comparación con el operado por los microbús; debido al trabajo informal de los habitantes de estos sectores tienen que ir al mercado de Bazurto a comprar los productos para luego revenderlos, por ello, el servicio que más los acomoda es el que ofrece el microbús, en el cual pueden traer bolsas o bultos; también se presentan situaciones de inseguridad por las distancias que tienen que recorrer los habitantes de estos barrios para abordar el bus de TRANSCARIBE; señala que el sistema no cuenta con la infraestructura necesaria para brindar un servicio de calidad; manifiesta que los miembros de estos sectores consideran que la ruta A105 del SITM es innecesaria en esa zona, ya que el intervalo de tiempo entre un bus y otro es de más o menos 30 minutos y pasan vacíos, porque las personas utilizan en su mayoría la ruta A106, es decir, los moradores de estos barrios prefieren caminar o pagar una moto que los lleve hasta la avenida para utilizar la ruta A106; explicó que lo anterior obedece a que la ruta A105 demora aproximadamente 30 minutos en pasar por los paraderos, luego 45 minutos más para llegar al Patio Portal, donde obligatoriamente deben hacer transbordo para abordar otro bus que los dirija al respectivo lugar de destino; también indicó que los paraderos no son aptos para prestar un servicio de calidad, pues no tienen techos, exponiendo a los usuarios a las inclemencias del clima, y que solo se encuentran demarcados con una línea amarilla en el andén.

El señor ALBERTO MARIN ZAMORA, en condición de accionante en la presente acción popular, aclaró que la ALIANZA FIDUCIARIA, no suscribió los decretos que ordenaron la suspensión o





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

eliminación de la ruta 36A de microbuses, pues ello es de competencia del Distrito de Cartagena con la finalidad de mejorar el sistema de transporte; sin embargo. Explicó que la vinculación de esa entidad obedeció a que luego de la cancelación de la ruta 36A de microbús viene el proceso de "chatarización", y por ello, la ALIANZA FIDUCIARIA, a través de edictos, comunicaba a los propietarios de los buses y a las empresas administradoras del servicio de transporte que debían aportar dentro de un término perentorio la documentación requerida para iniciar este proceso, so pena que perdieran el 25% del valor de la indemnización que entregaría el Distrito por la "chatarización" de los vehículos. Igualmente, refiere que la ALIANZA FIDUCIARIA efectuó esas notificaciones como vocera del Distrito y como entidad comprometida con el proceso de "chatarización" de los microbuses. Finalmente, el interrogado ALBERTO MARIN ZAMORA, expresa que la única responsabilidad que le endilga a la Fiduciaria es el hecho de haber llamado a los propietarios de los microbuses para "chatarizar" a sabiendas que existe una medida cautelar que permite la circulación de esos vehículos hasta que no se defina de fondo y de manera definitiva esta acción popular.

El señor OSCAR NOGUERA PIÑA, como gerente de la empresa COINTRACAR, expresó que fueron notificados de la orden proferida por el Despacho en cuanto a que debían seguir prestando el servicio de transporte y por ello les tocó rearmar varios vehículos que ya se encontraban en proceso de "chatarización", y en la actualidad están prestando el servicio a la comunidad de conformidad con una orden judicial; sin embargo, los propietarios de los vehículos aún están recibiendo notificaciones para que inicien el proceso de "chatarización". El declarante especificó que el intervalo de microbuses es de 04 minutos aproximadamente y que el horario autorizado por ley es de 05:00 am hasta 10:00 pm, pero en la práctica el servicio se presta de manera extendida desde las 03:00 am hasta las 02:00 am del día siguiente, debido a que hay conductores que laboran a esa hora dependiendo de la demanda y movilidad de pasajeros

Por su parte, el testigo ALVARO TAMAYO JIMENEZ, director de operaciones de TRANSCARIBE, explicó el diseño de la ruta del SITM A105, indicando que cuenta con 09 vehículos busetones, el ciclo de viaje es de 60 minutos, además la ruta es alimentada por otras tal como lo son la A102 y A103; que según información brindada por del DATT la ruta 36A era cubierta por 30 microbuses, mientras que los busetones del SITM triplican la capacidad de pasajeros del microbus, además cuenta con plataforma para discapacitados, los intervalos entre cada buseton es de 07 minutos en hora pico, y en hora valle de es de 12 minutos; con la implementación del SITM se redujo la accidentalidad, y adiciona que las carreteras por las cuales transita las rutas de TRANSCARIBE están aptas y operando de manera adecuada, los paraderos están diseñados de acuerdo a las normas internacionales y nacionales, tales como la ISO (Organización Internacional de Normalización), es decir, cuentan con la reglamentación y señalización adecuada. En cuanto a las preguntas efectuadas por las partes, se puede destacar que el declarante respondió que el término de desplazamiento desde el barrio Villa Corelca hasta el centro amurallado de la ciudad es de 40 minutos, y que el deponente trabaja al servicio de TRANSCARIBE desde marzo desde 2018, y que no estuvo presente durante la socialización de la implementación del SITM.

Así pues, de acuerdo a los testigos ERICK URUETA BENAVIDES, ABEL ARRAEZ DIAZ, JANETH GARCIA SIERRA, AMIRA RODRIGUEZ GOMEZ Y OSCAR NOGUERA PIÑA, se colige que todos manifestaron en similares circunstancias de tiempo, modo y lugar las dificultades que había implicado la suspensión de la ruta 36A Simón Bolívar- San Fernando- Avenida Pedro de Heredia, y la consecuente salida de circulación de los microbuses que la cubrían, puesto que en sus calidades de representantes comunales de los barrios afectados, expresan de manera certera y contundente que la puesta en marcha del sistema de transporte masivo de TRANSCARIBE, no satisface las necesidades de dichos sectores de la ciudad, pues dicho sistema no cumple con las condiciones de eficiencia, oportunidad, seguridad y calidad. En otras palabras, los habitantes de estos barrios se sienten más cómodos con el servicio prestado por los microbuses que con el que brinda el SITM.





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

En este orden de ideas, se vislumbra que los declarantes, a excepción del señor ALVARO TAMAYO JIMENEZ, fueron coincidentes al señalar que la malla vial no se encuentra en condiciones aptas para el tránsito de los busetones, articulados o alimentadores que componen el SITM; que no se cuenta con los paraderos que cumplan con estándares mínimos de calidad, pues se encuentran destechados, sin sillas y solo pueden ser identificados con una línea amarilla que se pinta a orillas del andén; y por último y más importante, la ruta A105 no garantiza cobertura total a los miembros de estos barrios, pues el intervalo de tiempo entre buses es de 20 o más minutos, razón por la cual, los usuarios prefieren desplazarse largas distancias o pagar una mototaxi hasta la avenida principal, lo que conlleva una erogación económica adicional, para luego abordar la ruta A106; aunado a que el horario en que el SITM presta sus servicios no es el acorde a las necesidades de estas personas en razón a sus condiciones económicas, laborales y sociales.

Es importante aclarar que los testigos señalaron que TRANSCARIBE ni el Distrito de Cartagena, realizaron jornadas de socialización sobre la implementación del SITM, sin embargo, dentro de la foliatura, existen fotografías y actas con firmas de los miembros de estos barrios, donde se evidencia que si se realizaron campañas de socialización en colegios con menores de edad y a nivel de barrios con personas mayores de edad.

Por otra parte, lo dicho por los testigos se constató de manera directa por el Despacho, quien practicó inspección judicial el día 23 de noviembre de 2018, iniciando el recorrido desde la estación Centro de Transcaribe a las 02:15 pm, llegando al barrio Medellín a las 03:26 pm. Durante el desplazamiento que duró una hora y quince minutos en hora valle, el Despacho observó que efectivamente los paraderos no cuentan con las condiciones mínimas para garantizar el acceso al servicio público de transporte de una manera eficiente, pues simplemente están identificados con una señal de tránsito color azul y con una demarcación color amarillo en el borde del ande, y no cuentan con techos o sillas que permitan a los usuarios disfrutar de un mejor servicio y que los proteja ante las inclemencias del clima. También se evidenció que para llegar a los mencionados sectores se tiene que hacer un transbordo en el Patio Portal y abordar la ruta A105, lo cual considera el Despacho como un recorrido injustificado, pues no existe motivación técnica válida que permita entender la necesidad de dirigirse hasta Patio Portal, para tomar otro buseton, hacer un recorrido de regreso hasta Bomba del Amparo, y luego continuar hasta los barrios Socorro-San Fernando, Simón Bolívar y Medellín. Así las cosas, estima esta Célula Judicial, que la ruta puede ser modificada de tal manera que no sea necesario llegar hasta Patio Portal, sino que el buseton se dirija de manera directa, sentido Centro- San Fernando, lo cual conllevaría un evidente ahorro de tiempo que se traduciría en optimización del servicio de transporte.

Igualmente, se hizo evidente durante la inspección judicial que el intervalo de recorrido entre microbuses es de 05 minutos aproximadamente, mientras que el de TRANSCARIBE es de 15 a 20 minutos, lo cual es desproporcionado en relación con el número de pobladores de estos sectores. En la misma diligencia se constató que muchos de los busetones transitaban vacíos, mientras que los microbuses pasaban llenos, lo cual concuerda con lo expresado por la testigo AMIRA RODRIGUEZ GOMEZ, cuando indicó que la ruta era innecesaria ya que los moradores de estos barrio poco la utilizaban, pues ello implicaba dirigirse obligatoriamente a Patio Portal y tomar otro vehículo, lo que genera mayor gasto de tiempo.

En ese sentido, considera el Despacho que para garantizar un servicio de transporte óptimo, eficiente y seguro, TRANSCARIBE S.A y el DISTRITO DE CARTAGENA, deben procurar la mejora de los intervalos de tiempo entre los buses que cubren la ruta A105. En cuanto a la exigencia del horario, esto es, que el servicio se preste desde las 04:00 am hasta la 01:00 am del día siguiente, esta Judicatura no puede desconocer que dicha pretensión se encuentra por fuera del marco normativo, toda vez que existe reglamentación al respecto, tal como la resolución 3310 de 30 de julio de 1999, expedida por la Alcaldía de Cartagena, que ordena que el servicio de transporte correspondiente a la ruta 36 se preste solamente entre las 05:00 a 22:00 horas En este orden de ideas, no es dable al Juzgado legalizar una actividad que es abiertamente contraria a





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

derecho y le corresponde al Distrito a través de su Departamento Administrativo de Tránsito Y Transporte, ejercer control y vigilancia sobre dicha práctica.

En cuanto al estado de la malla vial, este Estrado Judicial se percató que si bien el estado de las carreteras no son perfectas, también es cierto que se encuentran aptas para la operación del SITM, sin embargo, se exhortara al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., para que efectúen las mejoras o mantenimientos necesarios a fin de evitar un detrimento en la malla vial de estos barrios.

Corolario de lo expuesto, se requiere la intervención activa e inmediata de las autoridades competentes que tienen la obligación constitucional y legal de afrontar esta problemática y darle una muy pronta, eficaz y efectiva solución. De esta manera se encuentran probados los hechos génesis de esta acción popular, es decir, la no prestación óptima, eficiente, segura y oportuna del servicio público de TRANSCARIBE en los barrios SAN FERNANDO, SIMON BOLIVAR, MEDELLÍN, VILLA CORELCA.

Frente a la presunta responsabilidad de ALIANZA FIDUCIARIA, es pertinente denotar que ninguno de los testigos atribuye responsabilidad alguna a dicha entidad como causante de la vulneración a los derechos e intereses colectivos de los miembros de estos barrios, pues en primer lugar, los declarantes desconocen que función desempeña esa entidad, y en segundo lugar, manifestaron al unísono que quien debe velar por que el servicio de transporte de preste de manera óptima y eficaz es TRANSCARIBE en asocio con el DISTRITO DE CARTAGENA. No obstante lo anterior, el señor ALBERTO MARIN ZAMORA, manifestó que si bien es cierto que ALIANZA FIDUCIARIA no participó en la expedición de los decretos que suprimieron la ruta 36 San Fernando- Simón Bolívar- Medellín; también lo es, que dicha entidad, actuando como vocera del Distrito, siguió notificando a los propietarios de los vehículos, presionándolos para iniciar el proceso de "chatarización", pese a que existía una medida cautelar proferida por una autoridad judicial que permitía la circulación de los microbuses para garantizar de manera transitoria el acceso de los miembros de estas comunidades al sistema de transporte público. En vista de lo anterior y teniendo en cuenta que con la presentación de esta acción popular se aportó comunicación de fecha 11 de diciembre de 2017, en la cual la ALIANZA FIDUCIARIA notifica al señor REINALDO MARRUGO LOPEZ sobre el inicio del proceso de "chatarización", lo cual demuestra que efectivamente existe un accionamiento por parte de la Fiduciaria que indirectamente afecta la normal prestación del servicio de transporte por parte de los microbuses; el Despacho considera apropiado exhortar a ALIANZA FIDUCIARIA para que se abstenga de seguir comunicando, exigiendo o requiriendo, a los propietarios de los microbuses y a las empresas que administran los vehículos de transporte de la ruta 36, para que inicien el proceso de "chatarización".

Finalmente, el Despacho reitera que no desconoce la importancia, para el desarrollo de la ciudad y la mejora del servicio de transporte público, de la entrada en operación del SITM en cabeza de TRANSCARIBE, y mucho menos se opone a ella, pero enfatiza que el servicio 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 a los habitantes de barrios residenciales como SAN FERNANDO, SIMON BOLIVAR, MEDELLÍN, VILLA CORELCA y CIUDADELA 2000, por ello insiste en la necesidad de mejorar el servicio hasta lograr un transporte óptimo, seguro, eficiente y de calidad para todos sus usuarios. Por este motivo, se hace necesario conservar la medida cautelar decretada en auto interlocutorio del 11 de octubre de 2018, bajo la condición que la medida operará sólo hasta que la empresa TRANSCARIBE S.A. garantice la prestación del servicio público de transporte colectivo con la suficiente infraestructura que provea un servicio eficiente y eficaz a los habitantes de los barrios atrás mencionado, conforme la condición suspensiva establecida en el Decreto 0855 de 2015.

En consecuencia, es procedente conceder el amparo de los derechos colectivos a EL ACCESO A LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y A QUE SU PRESTACIÓN SEA EFICIENTE Y OPORTUNA, pues





**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

el material probatorio allegado al expediente demostró plenamente su vulneración a causa de la conducta omisiva de TRANSCARIBE S.A. y el DISTRITO DE CARTAGENA, quienes conocen la problemática planteada, pero no han ejecutado ni materializado las actuaciones necesarias para brindar una solución definitiva.

**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: DECLARESE NO PROBADAS** las excepciones propuestas por las entidades demandadas, según las consideraciones de la parte motiva de esta sentencia.

**SEGUNDO: AMPÁRANSE** los derechos colectivos a EL ACCESO A LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y A QUE SU PRESTACIÓN SEA EFICIENTE Y OPORTUNA, conforme se explicó en las consideraciones de esta providencia.

**TERCERO: ORDÉNESE** al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., que dentro de los doce meses siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia, inicie las gestiones de tipo administrativo, presupuestal y contractual que se requieran, para realizar, diseñar o adoptar un estudio técnico que permita cambiar e implementar un recorrido de la ruta de TRANSCARIBE, sentido Centro- San Fernando, sin necesidad de llegar hasta Patio Portal, sino que el transbordo se pueda efectuar en una de las Estaciones que se encuentran en la avenida Pedro de Heredia, conforme se explicó en la parte motiva de este proveído.

**CUARTO: ORDÉNESE** al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., que dentro de los doce meses siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia, inicie las gestiones de tipo administrativo, presupuestal y contractual que se requieran, para garantizar que los intervalos de tiempo entre busetones del SITM que cubren la ruta de los barrios San Fernando- Simón Bolívar- Medellín, se reduzcan al intervalo que manejan los microbuses que cubren la ruta 36.

**QUINTO: ORDÉNESE** al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., que dentro de los doce meses siguientes a la ejecutoria de la presente sentencia, inicie las gestiones de tipo administrativo, presupuestal y contractual que se requieran, para realizar las contrataciones para la construcción de los paraderos y demás obras necesarias de manera que se garantice un servicio digno y de calidad para los usuarios, de acuerdo a lo expuesto en las consideraciones de esta decisión.

**SEXTO: EXHORTESE** al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., para que efectúen de manera constante las mejoras o mantenimientos necesarios sobre las carreteras por las cuales circulan los busetones, padrones o articulados de TRANSCARIBE, a fin de evitar un detrimento en la malla vial de los barrios San Fernando- Simón Bolívar- Medellín.

**SEPTIMO: EXHORTESE** a ALIANZA FIDUCIARIA S.A., para que se abstenga de seguir notificando, exigiendo o requiriendo, a los propietarios de los microbuses y a las empresas que administran los vehículos de transporte de la ruta 36, para que inicien el proceso de "chatarización", hasta que se suspenda o revoque la medida cautelar proferida por este Despacho mediante auto del 11 de octubre de 2018.

**OCTAVO:** Mantener la medida cautelar decretada por el Despacho mediante auto del 11 de octubre de 2018, consistente en mantener la condición suspensiva de la ruta 36 Simón Bolívar – San Fernando – Avenida que presta la empresa la empresa Cooperativa Integral de Transporte de Cartagena COINTRACAR; en los mismos términos y condiciones señaladas allí, haciendo la



1937



**Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00038-00**

salvedad que la medida operará sólo hasta que la empresa TRANSCARIBE S.A. garantice la prestación del servicio público de transporte colectivo con la suficiente infraestructura que provea un servicio eficiente y eficaz a los habitantes de los barrios ya señalados.

**NOVENO: PREVENGASE** al DISTRITO DE CARTAGENA y a TRANSCARIBE S.A., para que se abstenga de volver a incurrir en las omisiones causantes de la violación de los derechos colectivos al ACCESO A LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y A QUE SU PRESTACIÓN SEA EFICIENTE Y OPORTUNA. Adviértasele que el incumplimiento de una orden judicial proferida en una acción popular acarrea sanción de multa conmutable en arresto, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiere lugar. (Ley 472 de 1998, artículo 41).

**DECIMO:** Niéguese las demás pretensiones incoadas en esta acción popular.

**DECIMO PRIMERO: INTÉGRESE** el Comité de Verificación con el Procurador Judicial 175 Administrativo, un representante del Distrito de Cartagena, de Transcaribe S.A., el actor, los representantes de la comunidad y el Personero Municipal o su delegado.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**ENRIQUE ANTONIO DEL VECCHIO DOMINGUEZ**  
Juez

