

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO TREINTA Y CINCO (35) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C. -SECCIÓN TERCERA -

Bogotá D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil veintitrés (2023)

Radicado	110013336035201700089 00
Medio de control	Reparación directa
Demandante	Luis Alfredo Chávez Fernández
Demandadas	- Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad - Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. - Consorcio Express SAS

SENTENCIA

Agotadas las etapas y revisados los presupuestos procesales del medio de control de reparación directa, sin que se adviertan causales de nulidad que invaliden lo actuado, procede este Despacho Judicial a proferir sentencia dentro del asunto de la referencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

1. ANTECEDENTES

1.1. LA DEMANDA

El señor Luis Alfredo Chávez Fernández, a través de apoderado judicial, presentó demanda de reparación directa en contra de Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A.- y el Consorcio Express S.A.S., con el fin de que se declare su responsabilidad administrativa y patrimonial porque, en su sentir, abusaron de su derecho y posición dominante al obligar al aquí demandante a vender sus derechos económicos que tenía en la Concesión N° 009 de 2010 – Zona Usaquén.

1.2. PRETENSIONES

La parte actora solicitó se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

"(...) 1.1. Declarar que los entes público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., abusaron de su derecho y condición dominante al obligar al señor LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ, en su condición de pequeño propietario a vender sus derechos económicos en la CONCESIÓN 009 DE 2010 – ZONA USAQUEN, y destruir el vehículo de su propiedad, marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, con el único propósito ilegítimo e inconstitucional de concentrar la prestación del servicio de transporte público en unos pocos operadores privados.

1.2. Declarar que el ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S. son administrativamente responsables del grave daño antijurídico causado con la operación administrativa en la

implementación del SITP (Sistema Integrado de Transporte Publico) que llevó a la cancelación por vía de hecho de la tarjeta de operación del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, ordenada el día seis (06) de Abril de 2015, mediante el "Auto 21529 de 2015" de la Secretaria Distrital de Movilidad, desconociendo el tiempo de vida útil del automotor, los derechos adquiridos del propietario a explotar el servicio público de transporte urbano en las rutas concesionadas y durante el término de la CONCESIÓN PUBLICA 009 DE 2010 – ZONA USAQUÉN.

1.3- Declarar que el ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., deben reparar el daño antijurídico causado al señor LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ propietarios del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, pagando a título de indemnización el total de los perjuicios materiales sufridos y probados en el presente proceso.

1.4- Como consecuencia de las anteriores declaraciones, condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar a título de daño emergente al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ, en su condición de propietario y trabajador afectado, la suma de CIENTO CINCUENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS MONEDA LEGAL (\$ 157'000.000), correspondiente al mayor valor del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, cancelado por la cesionaria compradora EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." conforme a la estimación razonada y bajo la gravedad del juramento del precio comercial en la fecha en que fue cancelada la tarjeta de operación ordenada mediante el "Auto 21529 de 2015" del día seis (06) de abril de 2015, de la Secretaria Distrital de Movilidad.

1.5- Condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ, en su condición de propietario del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, numero CUP 13040, la respectiva indexación o corrección monetaria sobre la pretensión 1.4, correspondiente al Índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el Departamento Nacional de Estadística DANE o el índice que el señor Juez escoja para tal efecto, causados desde el día siete (07) de abril de 2015, día siguiente a la fecha en que fue cancelada la tarjeta de operación mediante el "Auto 21529 de 2015" de la Secretaria Distrital de Movilidad.

1.6- Condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ a pagar a título de lucro cesante, en su condición de propietario del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, numero CUP 13040, la suma de CUARENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS MIL PESOS MONEDA LEGAL (\$ 44'200.000), correspondiente a la estimación razonada y bajo la gravedad del juramento del valor de la ganancia neta mensual producida por el vehículo en condiciones normales de uso y explotación, y dejada de recibir desde el día seis (06) de abril de 2015, fecha en que fue cancelada la tarjeta de operación del vehículo hasta el día quince (15) de octubre de 2015 fecha en que fue pagada la cesión de derechos económicos por parte de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A.".

1.7- Condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ, en su condición de propietario del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, numero CUP 13040, la respectiva indexación o corrección monetaria sobre la pretensión 1.6, correspondiente al Índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el Departamento Nacional de Estadística DANE o el índice que el señor Juez escoja para tal efecto, causados desde el día dieciséis (16) de octubre de 2015, día siguiente a la fecha en que fue pagada la cesión de derechos económicos por parte de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER

MILENIO "TRANSMILENIO", hasta el día en que se efectuó el pago total de la sentencia que ponga fin al presente proceso.

1.8- Condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ a pagar a título de lucro cesante, en su condición de propietario y trabajador del vehículo marca CHEVROLET tipo MICROBUS, placas SSH 512, color AMARILLO, BLANCO y ROJO, modelo 2000, servicio PUBLICO, numero CUP 13040, la suma de SEIS MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA MIL PESOS MONEDA LEGAL (\$6'240.000), correspondiente a la estimación razonada del valor de la ganancia neta mensual producida por el vehículo en condiciones normales de uso y explotación, y dejada de recibir desde el día dieciséis (16) de octubre de 2015, días siguiente a la fecha en que fue pagada la cesión de derechos económicos por parte de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO", hasta el 31 de diciembre de 2020 fecha en que terminaría la vida útil del automotor.

1.9- Condenar al ente público DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y solidariamente el concesionario CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar al ciudadano LUIS ALFREDO CHÁVEZ FERNÁNDEZ a pagar a título de lucro cesante, en su condición de consorciado y, por lo tanto, acreedor de los derechos económicos sobre la CONCESIÓN PUBLICA 009 DE 2010 - ZONA USAQUÉN, la suma de CUATRO MILLONES QUINIENTOS SESENTA MIL PESOS MONEDA LEGAL (\$ 4'560.000) correspondiente a la estimación razonada y bajo la gravedad del juramento del valor de la ganancia neta mensual, descontado el costo del automotor, que produce un vehículo afiliado al Sistema Integrado de Transporte Publico SITP en condiciones normales de uso y explotación, y dejará de recibir en su condición de consorciado desde el día primero (01) de diciembre de 2021, fecha en se vencería el periodo de vida útil del automotor forzado a chatarrizar, hasta el día 31 de diciembre de 2034, fecha en se vence la CONCESIÓN PUBLICA 009 DE 2010 – ZONA USAQUEN. Del total de esta indemnización deberá descontarse lo recibido como pago forzado de los derechos económicos, es decir, la suma de NOVENTA Y CUATRO MILLONES CUARENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS (\$ 94'044.252).

1.10- Condenar a los entes públicos demandados DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A. y CONSORCIO EXPRESS SAS a pagar las costas y gastos de proceso, incluidos los honorarios profesionales del suscrito apoderado. (...)"¹

1.3. FUNDAMENTO FÁCTICO

El fundamento fáctico de la demanda, en síntesis, es el siguiente:

- El 28 de junio de 2010, entre el señor Jairo Enrique Gómez Quintero y el representante legal de Consorcio Express S.A.S. se celebró promesa de compraventa del automotor de placas SHH 512, en el que se pactó como obligación condicional la de transferir el derecho de dominio al comprador cuando le fuera adjudicado el contrato de concesión para la explotación de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 1) Usaquén. También, fue suscrita la proforma 6 B contentiva de la alternativa de modalidad de vinculación de los propietarios participantes en la propuesta del proponente Consorcio Express S.A.S. en la licitación TMSA LP – 004 – 2009.
- Para la misma época, el anterior propietario Jairo Enrique Gómez Quintero celebró promesa de compraventa del vehículo con la señora Diana Constanza Camargo Rippe y, en tal virtud, celebraron contrato de cesión de derechos que le pudieran corresponder ante la eventual adjudicación de la concesión al Consorcio Express S.A.S.
- Mediante Resolución N° 445 del 8 de noviembre de 2010 se adjudicó la Licitación Pública N° TMSA-LP-004 de 2009 a Consorcio Express S.A.S.

¹ Folios 56 – 41 del Cuaderno 1

- El 3 de septiembre de 2012 entre los señores Diana Constanza Camargo Rippe y Luis Alfredo Chávez Fernández celebraron contrato de compraventa del 50% vehículo de servicio público de placas SHH 512. El 15 de febrero de 2013 fue realizada la compraventa del otro 50% del vehículo de servicio público de placas SHH 512 entre las mismas partes.
- El 18 de febrero de 2013 la señora Diana Constanza Camargo Rippe cedió también los derechos que le pudiera corresponder en la concesión otorgada mediante la licitación pública No. TMSA LP -004-2009 al nuevo propietario Luis Alfredo Chávez Fernández.
- El 4 de mayo de 2015 llegando al paradero situado en el sector El Refugio del barrio Fontibón para realizar la acostumbrada ruta C54 le notificaron la Circular OPE – 6524 – 2015 la medida adoptada por la Secretaría Distrital de Movilidad consistente en la cancelación de las tarjetas de operación. Para el efecto, le hicieron entrega del Auto N° 21529 mediante el cual la Secretaría Distrital de Movilidad resolvió cancelar la tarjeta de operación N° 137138 perteneciente al vehículo de placas SHH 512 fundado en la pérdida de la vigencia de los actuales permisos de operaciones de ruta otorgados a las empresas de transporte público.
- Que, en su sentir, la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP – comprende una operación administrativa que implicaba la cancelación de tarjetas de operación a través de acto de ejecución como se hizo a través del Auto N° 21259. Por lo cual, señaló que el Distrito Capital de Bogotá modificó la capacidad transportadora global de la ciudad, lo que incidió en los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima de la empresa de transporte TPC Panamericanos S.A. conllevando a la suspensión de los servicios autorizados y por ende a la cancelación de las tarjetas de operaciones de los automotores afiliados, causando un daño antijurídico a sus propietarios.
- Manifestó que, *"ante el edicto imperial que lo despojaba de un solo tajo de todos sus derechos"*², dicho auto por tratarse un acto de ejecución no era susceptible de recursos ni podía ejercer ningún tipo de defensa.
- En tales circunstancias considera que, Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S., abusaron de su derecho y condición dominante al obligar al aquí demandante a vender sus derechos económicos en la Concesión N° 009 de 2010 – Zona Usaquén y la destruir su vehículo.
- Y que, se estableció como valor total de la cesión de sus derechos económicos la suma de \$94.044.252 con la imposibilidad de prestar el servicio por mas de 14 años debido a que se vio obligado a realizar los trámites de chatarrización y cancelación de la matrícula de su vehículo.
- Que, por el hecho de haberse adjudicado la concesión No. 009 de 2010 – Zona Usaquén, el señor Luis Alfredo Chávez Fernández tenía unos derechos económicos sobre dicha concesión, conforme lo certificó en su momento la cámara de comercio de Bogotá, hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2034, motivo por el cual podía continuar prestando el servicio con otro automotor hasta esa fecha. Así que dichas actuaciones transgreden el principio de igualdad ante las cargas públicas, el debido proceso y derecho a la defensa.

1.4. ARGUMENTOS DE LA DEMANDA

Como fundamentos de la demanda invocó los artículos 90 y 91 de la Constitución Política, los artículos 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2236 al 2264 y 2273 al 2281 del Código Civil, los artículos 131, 887 al 896 del Código de Comercio, los artículos 311 y 312 del Código Penal y los artículos 124 y 140 del CPACA.

² Ver manifestación realizada en la demanda obrante a folio 43 del Cuaderno 1

Con apoyo en la anterior, la parte demandante imputó el daño antijurídico por falla del servicio a Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S., i) por un hecho o una operación administrativa por parte de la Administración consistente en la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo de servicio público de placas SSH 512 con el único propósito ilegítimo e inconstitucional de concentrar la prestación del servicio de transporte público en unos pocos operadores; y por porque iii) las demandadas abusaron de su derecho y posición dominante al obligar al señor Luis Alfredo Chávez Fernández en su condición de pequeño propietario a vender los derechos económicos que poseía sobre el automotor de placas SSH 512 como consecuencia de la operación administrativa por la implementación del Sistema Integrado de Transporte – SITP -.

1.5. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

1.5.1. Secretaría Distrital de Movilidad

El apoderado judicial de la Secretaría Distrital de Movilidad dio contestación a la demanda y puso en entre dicho los hechos porque en su mayoría no le constan y se opuso a la prosperidad de las pretensiones. También propuso excepciones de mérito que denominó *"falta de legitimación en la causa por pasiva de la Secretaría Distrital de Movilidad"*, *"inexistencia de fundamentos de facto en contra de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Secretaría Distrital de Movilidad"*, *"ausencia de los requisitos que originan la responsabilidad extracontractual"*, *"no existe nexo de causalidad entre los supuestos daños y las actuaciones de esta Secretaría"* y *"eximente de responsabilidad de hecho de un tercero"* fundadas, principalmente, en que la operación administrativa consistente en la cancelación de la tarjeta de operación N° 1371318 tuvo origen en una de las causales reglamentadas en la Resolución N° 125 de 2014 y por la pérdida de vigencia de los permisos de operación con ocasión de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP-.

En esa medida, expuso que el auto 21529 de 2015, por medio del cual dispuso la cancelación de la tarjeta de operación, goza de legalidad puesto que la Secretaria Distrital de Movilidad lo expidió en ejercicio de la facultad otorgada por el artículo 10 del Decreto N° 309 de 2009 ante la pérdida gradual de la vigencia de los permisos de operación de rutas otorgadas a las empresas de transporte público colectivo. En este sentido, hizo énfasis en que la cancelación de la tarjeta de operación N° 1371318 ordenada mediante auto 21529 de 2015 se trata de una actuación legítima de la administración, fundada en que la empresa Transportes Panamericanos S.A. superaba la capacidad transportadora en los términos expuestos en la Resolución N° 125 de 2014 y, por ello, el Comité de Transición del SITP creado mediante Resolución 108 de 2011 en reunión celebrada el 26 de marzo de 2015, ante el silencio de la empresa, optó por seleccionar los automotores que debían ser retirados del servicio, escogiendo entre otros el de placas SHH 512.

En esa medida, considera que a la Secretaría Distrital de Movilidad no le asiste responsabilidad con ocasión de la operación administrativa consistente en la cancelación de la tarjeta de operación, porque, fue consecuencia de la omisión de la empresa Transportes Panamericanos S.A. quien no atendió el requerimiento de informar a la entidad cuales eran los vehículos desvinculados para así ajustar el número de capacidad de transporte automotor, conforme a lo exigido por la Resolución N° 125 de 2014. Por ello, el Comité de Transición del SITP se vio avocado a seleccionar los vehículos que debían retirarse del parque automotor.

Así que, a la Secretaría Distrital de Movilidad no le consta cuáles fueron las condiciones del negocio jurídico con su anterior propietaria ni los términos de la afiliación a la empresa Transportes Panamericanos S.A. Por tal motivo, argumenta que el daño no es imputable a la entidad, debido a que la cancelación de la tarjeta de operación N° 1371318 fue producto del incumplimiento del deber de la empresa por tener un parque automotor superior al autorizado, y por la omisión de no remitir el listado de los vehículos de servicios públicos retirados del parque automotor. En consecuencia, pidió negar las pretensiones por no encontrarse los elementos estructurales de la responsabilidad del Estado.

1.5.2. Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.

La apoderada judicial de Transmilenio S.A. dio contestación a la demanda, oponiéndose a la prosperidad de las pretensiones. A su vez, propuso como excepciones de mérito las que denominó *"falta de legitimación en la causa por pasiva de Transmilenio S.A."*, *"inexistencia de prueba de hecho dañoso imputable a la entidad con ocasión de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público"*, *"la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. no ejerce ninguna posición de dominio"* y *"la decisión de cancelación de tarjetas de operación a vehículo de transporte público de colectivo fue sustentada en la normatividad vigente y era de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad"* fundadas en que Transmilenio S.A. en ningún momento ejerció posición dominante ni abusiva en contra del señor Luis Alfredo Chavez Fernández para que vendiera sus derechos económicos en el Contrato de Concesión N° 009 de 2010, pues el propietario lo hizo de forma libre y voluntaria.

En este sentido, explicó que, de conformidad con el pliego de condiciones de la Licitación Pública N° TMSA – LP – 004 de 2009, se estableció que los propietarios interesados en participar con los entonces proponentes podían vincularse a una de las 2 modalidades de vinculación, ya sea mediante un contrato que garantizara el control total (renta) o a través de un contrato de promesa de compraventa de vehículo (venta), sujeta a la condición de adjudicación del contrato de concesión. Asimismo, indicó que la modalidad de venta consistía en el pago al propietario del valor del vehículo y mediante diligenciamiento de la proforma N° 6 B –. Y que, el anterior propietario del vehículo de placas SHH 512, Jairo Enrique Gómez Quintero y el Consorcio Express suscribieron la proforma N° 6 B.

Mediante Resolución N° 445 de 2010 se adjudicó la licitación al Consorcio Express SAS y, en tal virtud, se suscribió el Contrato de Concesión N° 009 de 2010. Sin embargo, el anterior propietario Jairo Enrique Gómez Quintero para el mes de junio de 2010 celebró un contrato de cesión de derechos con la señora Diana Constanza Camargo Rippe, quien a su vez suscribió una cesión a Luis Alfredo Chavez Fernández. Y para el 15 de mayo de 2015, el último de los mencionados presentó postulación Transmilenio S.A. con el fin de ceder voluntariamente sus derechos económicos a favor de Bogotá Distrito Capital bajo la modalidad de venta.

En tal virtud, controvierte la hipótesis del demandante consistente en que Transmilenio S.A. abusó de su posición dominante para obligarlo a vender sus derechos económicos, pues fue el señor Luis Alfredo Chavez Fernández quien el 27 de mayo de 2015 presentó postulación a Transmilenio S.A. con el fin de ceder voluntariamente los derechos económicos derivados de la modalidad de vinculación de venta con el concesionario Consorcio Express, acorde con lo previsto en el pliego de condiciones, contrato de concesión y la normatividad vigente para acelerar el proceso de desintegración física de los vehículos. Por tal razón, la Subgerente Económica de Transmilenio S.A. corrió traslado de la información al Comité de Verificación; y mediante Acta N° 19 de julio de 2015 recomendó la procedencia de la postulación del vehículo SHH 512 por cumplir los requisitos señalados en el Decreto Distrital N° 580 de 2014 y las Resoluciones N° 006 y 216 de 2015, siendo informado el Concesionario. Después, el Concesionario Express mediante comunicación del 18 de agosto de 2015 certificó la vinculación del automotor y que hacía parte del acuerdo de Licitación Pública N° TMSA – LP – 004 de 2009 bajo la vinculación de la modalidad de venta. Fue por ello que, el 10 de septiembre de 2015, entre el señor Luis Alfredo Chávez Fernández y Transmilenio S.A. celebraron cesión de derechos N° 318.

Posteriormente, el 17 de septiembre de 2015 se realizó la desintegración del automotor y el 28 del mismo mes y año fue cancelada la matrícula. Luego, la Secretaria Distrital de Movilidad, mediante Auto N° 21529 de 2015 canceló la tarjeta de operación del automotor de placa SHH512; acto administrativo que no fue expedido por Transmilenio S.A., razón por la cual dicha cancelación es ajena a la entidad. No obstante, dicha determinación se encuentra sustentada en la capacidad transportadora superaba el límite fijado por la Resolución N° 125 de 2014.

Hizo la salvedad que la implementación gradual del SITP requería una reducción importante de capacidad transportadora de todas las empresas. Así se estableció en su artículo 3° dicha Resolución al disponer que la capacidad fuera disminuyendo en forma automática conforme al avance en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP y el retiro definitivo de las rutas del transporte público colectivo en la ciudad. Para dar cumplimiento a lo anterior, se dispuso que previamente cada una de las empresas de transporte público colectivo autónomamente desvincularían los vehículos que excedieran su capacidad transportadora.

También destacó que las empresas de transporte público debieron ajustar su parque automotor a la capacidad transportadora autorizada, puesto que la Resolución N° 125 de 2014 en su artículo 7° estableció que los contratos de vinculación que celebren las empresas a partir de la vigencia de tal Resolución deben tener prevista la posibilidad de que las empresas los den por terminados unilateralmente cuando se reduzca su capacidad transportadora por cualquiera de las causales previstas en el Decreto N° 115 de 2003 y las propiamente establecidas en la misma Resolución, quedando investida de la facultad de escoger cuáles contratos termina y cuáles mantiene a su mejor conveniencia.

En esos términos, solicitó a las empresas de transporte público colectivo dar cumplimiento a la Resolución N° 125 de 2014, consistente en ajustar el parque automotor al número autorizado y remitir el listado de los vehículos que serían desvinculados de la empresa. Sin embargo, ante la falta de respuesta de la mayoría de las empresas, el Comité de Transición del SITP en reunión del 26 de marzo de 2015 seleccionó los vehículos que deberían ser retirados del servicio, dado que excedían la capacidad transportadora de dichas empresas y no se requerían para prestar el servicio de transporte en la ciudad. En esas circunstancias, la autoridad de transporte fue quien finalizó la vigencia de sus tarjetas de operación, por lo que considera que no se trató de una decisión intempestiva, pues, desde el año 2006, las empresas, los propietarios y los conductores fueron informados del proceso de implementación del SITP en la ciudad.

En tales condiciones, Transmilenio S.A. le pagó una suma de dinero por la cesión de derechos efectuada. Razón por la cual, no estaba obligada a garantizar que el demandante continuara prestando el servicio hasta finalizar la vida útil de su vehículo cuando éste ya no se requiere en la ciudad, máxime que en el SITP la vida útil de los vehículos es de 12 años y por ello debía ser adquirido para ser desintegrado. Así que no es responsable de los perjuicios generados por la cesión de los derechos económicos, ni por la cancelación de la tarjeta de operación porque, contrario a lo afirmado por el demandante, lo que ha hecho el Estado es apoyar al accionante y a todos los propietarios que se encontraban en una situación similar, a través de diferentes mecanismos que permitieran mitigar el impacto frente a la inminente salida del actor del servicio de transporte de la ciudad.

1.5.3. Consorcio Express S.A.S.

La apoderada judicial del Consorcio Express S.A.S. dio contestación a la demanda en la que sostuvo que no le constan la mayoría de los hechos; asimismo, se opuso rotundamente a la prosperidad de las pretensiones de la demanda. Además, propuso como excepciones mérito las que denominó *"falta de legitimación en la causa por pasiva"* y *"Consorcio Express S.A.S. no abusó del derecho ni ejerció su condición de dominante en contra del aquí demandante"*, fundado en que el Contrato de Concesión N° 009 de 2010 adjudicado al Consorcio le permite la explotación preferencial y no exclusiva para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para las zonas de San Cristóbal y Usaqué.

Adujo que en la etapa precontractual de la licitación pública N° TMSA – LP – 004 de 2009 se estableció que el proponente debía acreditar los acuerdos de incorporación de la flota actual de participación de propietarios. En tal virtud, celebró contrato de promesa de compraventa del vehículo de placas SHH512 con el anterior propietario Jairo Enrique Gómez Quintero y que el prometiente vendedor se comprometió a transferir al comprador el automotor si el consorcio resultare adjudicatario dentro del proceso licitatorio. En esa

medida, los compromisos adquiridos con los propietarios que se vincularon a la propuesta bajo la modalidad de venta, fue la de recibir el vehículo en el momento pactado y realizar un único pago por dicho vehículo conforme a los valores establecidos en la proforma 8 cuyo precio fue conocido y aceptado expresamente por el propietario.

Explicó que la cesión de derechos económicos N° 318 de 2015 celebrada entre el demandante y Transmilenio S.A. respecto del automotor de placas SHH 512 y la cancelación de la tarjeta de operación expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad por tratarse de actuaciones administrativas que tuvieron a cargo, dichas entidades en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP – no resultan atribuibles al Consorcio Express S.A.S. porque no tuvo injerencia alguna dada su calidad de concesionario del Contrato de Concesión n° 009 de 2010 motivo por el cual el daño antijurídico no le resulta imputable.

En tales circunstancias, hizo énfasis que fue en los pliegos de condiciones de la Licitación Pública N° TMSA – LP – 004 – 09 en la Proforma 8 “*Estrategia de Participación, Sostenibilidad, y Permanencia de Propietarios*” en la que fue establecido el valor de compra de los vehículos por tipo y modelo, así como la modalidad de vinculación; por ello, el aquí demandante recibiría un único pago por el vehículo de placas SHH512 dentro de los 8 días siguientes a la entrega del automotor motivos. Todo esto evidencia que el Consorcio no ejerce ningún tipo de posición dominante en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros debido a que se rige por lo pactado en dicho contrato de concesión y la reglamentación distrital de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP –. En consecuencia, pidió se negaran las pretensiones de la demanda.

1.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.6.1. Parte Accionante

El apoderado judicial de la parte demandante reiteró los argumentos de la demanda. Como argumento adicional trajo a colación los testimonios Julio Alberto Cortés Castillo y Orlando Cohecha Lasso con los cuales se pretendía acreditar los perjuicios materiales causados al aquí demandante.

1.6.2. Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.

Reiteró en sus alegatos de conclusión los mismos argumentos expuestos cuando dio contestación a la demanda.

1.6.3. Consorcio Express S.A.S.

La apoderada judicial de Consorcio Express S.A.S. reiteró los planteamientos expuestos en la contestación de la demanda.

1.6.4. Secretaria Distrital de Movilidad

El apoderado judicial de la Secretaria Distrital de Movilidad se opuso nuevamente a la prosperidad de las pretensiones principalmente por falta de legitimación en la causa.

1.6.5. Ministerio Público

No emitió concepto.

II. CONSIDERACIONES

2.1. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

El artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo³, en adelante CPACA, consagra un criterio mixto para establecer los litigios que debe conocer la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

De un lado, fijó el criterio material, disponiendo que son de conocimiento de esta jurisdicción las controversias originadas en actos, contratos, hechos, omisiones u operaciones sujetos al derecho administrativo y las actuaciones de los particulares cuando ejerzan funciones administrativas, es decir, aquellos que se causen por el ejercicio de dicha función; y de otro, un criterio orgánico, según el cual basta la presencia de una entidad sujeta al derecho administrativo para que el proceso sea tramitado ante esta jurisdicción.

Igualmente, conforme al numeral 1º del artículo 104 ibídem la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo conoce de aquellos procesos en que se debate la responsabilidad extracontractual del Estado, asunto sobre el que versa el *sub judice*. Así las cosas, basta que se le impute responsabilidad a una entidad como las aquí demandadas, para que se tramite la controversia ante esta jurisdicción, por estar sometido al derecho público.

2.2. TRÁMITE DEL PROCESO

- La demanda fue presentada el 6 de abril de 2017 ante los Juzgados Administrativos de Bogotá⁴, y mediante auto del 17 de mayo de la misma anualidad este Despacho admitió la demanda⁵.
- La parte demandada fue notificada en debida forma y contestó dentro del término legal otorgado para tal fin⁶. Documentos de los cuales se corrió traslado a la parte demandante para que se pronunciara sobre las excepciones⁷.
- El 28 de agosto de 2019 se llevó a cabo la audiencia inicial en la que se resolvió declarar no probadas las excepciones previas de indebida escogencia del medio de control, falta de jurisdicción y falta de legitimación en la causa por pasiva⁸; contra dicha decisión las demandadas formularon recurso de apelación siendo concedido en el efecto suspensivo.
- Mediante auto de ponente del Magistrado Carlos Alberto Vargas Bautista proferido el 28 de octubre de 2019 fue confirmado aquel proveído⁹ siendo posteriormente corregido el 16 de enero de 2020¹⁰. Con posterioridad, en auto del 30 de julio de 2021¹¹ se dispuso obedecer y cumplir lo resuelto por el Superior Funcional.
- El 14 de abril de 2021¹² se celebró la continuación de la audiencia inicial, en la que se evacuaron los demás tópicos de fijación de litigio y decreto de pruebas.

³ CPACA artículo 104.

La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa. Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

1. Los relativos a la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable [...]

⁴ Folio 73 del Cuaderno 1

⁵ Folios 77 – 78 del Cuaderno 1

⁶ Folios 99 – 114, 131 – 151 y 185 – 206 del Cuaderno 1

⁷ Ver sellos consignado a vuelto folios 114, 151 y folio 206 del Cuaderno 1

⁸ Ver folios 239 – 242 del Cuaderno 1

⁹ Folios 246 – 254 del Cuaderno 1

¹⁰ Folios 264 – 266 del Cuaderno 1

¹¹ Documento Digital N° 002

¹² Documento Digital N° 002 del Expediente Digital

- El día 2 de marzo de 2022 se llevó a cabo la audiencia de pruebas recaudando las pruebas decretadas, esto es la incorporación de las documentales decretadas; asimismo, fueron recibidos los testimonios de Julio Alberto Cortés Castillo y Orlando cohecha Lasso. Se prescindió del dictamen pericial presentado por la parte demandante por no cumplir los requisitos y por presentarse de forma extemporánea. Igualmente, se prescindió del testimonio de Sandro Giraldo por cuanto en el curso de la audiencia fue advertida su conexión cuando se recibía la declaración de los otros testigos sin que acatará la orden de desvincularse a la misma. En tal virtud, encontrándose evacuadas las pruebas, el Despacho cerró el periodo probatorio y se corrió traslado para alegatos de conclusión¹³.
- El 3 de mayo de 2022, según constancia secretarial, el proceso ingresó al Despacho para proferir sentencia¹⁴.

2.3. PROBLEMA JURÍDICO

Según como quedó establecido en audiencia inicial¹⁵, el Despacho resolverá si son administrativa y patrimonialmente responsables Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S. por los daños y perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la cancelación de la tarjeta de operación N° 1371318 que tenía para explotar el servicio de transporte público a través del vehículo de placas SHH512 y, a consecuencia de ello, tener que chatarrizar el referido vehículo. Y si el demandante se vio obligado a vender sus derechos económicos en abuso de la posición dominante de las entidades demandadas.

2.4. CUESTIÓN PREVIA - DE LA TACHA DE TESTIGO

En audiencia del 2 de marzo de 2022 el apoderado judicial de la Secretaría Distrital de Movilidad formuló tacha del testimonio de Julio Alberto Cortés Castillo y Orlando Cohecha Lasso, porque, el primero tiene intereses de negocios con el demandante y, respecto del segundo, porque hay una amistad por más de 26 años.

El artículo 211 del CGP prescribe que cualquiera de las partes podrá tachar el testimonio de las personas que se encuentren en circunstancias que afecten su credibilidad o imparcialidad, en razón del parentesco, dependencias, sentimientos o interés en relación con las partes o sus apoderados, antecedentes personales u otras causas.

En el caso de la tacha formula en contra del testigo Julio Alberto Cortés Castillo por los negocios que tiene con el aquí demandante y por la amistad que tiene con Orlando Cohecha Lasso por más de 26 años, esos hechos *per se* no afectan la imparcialidad y credibilidad de su testimonio. Ahora, atendiendo a la narración de lo acontecido con la cesión de derechos económicos del automotor de placas SHH 512 y la cancelación de la tarjeta de operación, el Despacho no advierte manifestaciones dubitativas, ni reticentes que comprometan el mérito probatorio de la declaración. Inclusive el testimonio tachado no discrepa de la valoración con los demás elementos probatorios obrantes en el proceso, porque que de lo narrado coincide con los contratos de promesa de venta; así como de las cesiones de derechos realizadas por los antiguos propietarios a Luis Alfredo Chávez Fernández. En esa medida, es preciso señalar que el nexo comercial o de amistad para afectar la credibilidad de la declaración no puede partir de una suposición, sino que debe estar acreditado y que ello tiene incidencia en el *thema decidendum* del presente medio de control de reparación directa. En consecuencia, la tacha será desestimada y los referidos testimonios ha de ser valorados junto con los demás medios probatorios.

¹³ Documento Digital N° 093 del Expediente Digital

¹⁴ Documento Digital N° 107 del Expediente Digital

¹⁵ Documentos Digitales N° 037 - 038 del Expediente Digital

2.5. DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO

2.5.1. Del fundamento constitucional de la responsabilidad del Estado

El artículo 90¹⁶ de la C.P., constituye la cláusula general de responsabilidad del Estado Colombiano, de acuerdo con el cual se acogió la teoría del daño antijurídico; entendiéndolo no como "aquel que es producto de una actividad ilícita del Estado, sino como el perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo"¹⁷; siempre y cuando exista título de imputación por acción u omisión a una autoridad pública.¹⁸

De esta manera, para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado, se deben cumplir varios presupuestos, a saber: que el daño exista, sea antijurídico e imputable por acción u omisión al Estado. En consecuencia, se procede a realizar el estudio de todos los elementos dentro del presente caso, a fin de fundamentar la decisión a adoptar.

2.5.2. Del daño y sus elementos

El daño como primer elemento de la responsabilidad, es entendido como "la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrida por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja"¹⁹. Este concepto señala dos situaciones, la primera consiste en que el daño es la lesión del derecho ajeno; y la segunda, que el daño conlleva o genera una merma patrimonial, haciendo referencia a sus consecuencias negativas o adversas.

Ahora, sobre la importancia de acreditar el daño, Juan Carlos Henao²⁰ señaló:

*... "El daño, es entonces, el primer elemento de la responsabilidad, y de no estar presente torna inoficioso el estudio de la misma, por más que exista una falla del servicio. La razón de ser de esta lógica es simple: si una persona no ha sido dañada no tiene por qué ser favorecida con una condena que no corresponda, sino que iría a enriquecerse sin justa causa. El daño es la causa de la reparación y la reparación es la finalidad última de la responsabilidad civil."*²¹

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado²² ha indicado que éste existe en la medida que cumpla varias características: que sea cierto; es decir, que no puede ser hipotético o eventual; que sea personal, en atención a que quien lo haya sufrido sea quien manifieste interés en su reparación; subsistente, en razón a que no haya sido reparado; y antijurídico, en cuanto quien lo padece no tenga la obligación de soportarlo.

2.5.3. De la imputación fáctica y jurídica del daño

La imputación fáctica o material del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada, bien sea por acción u omisión, y el daño sufrido por la víctima.

En la actualidad, la imputación fáctica del daño se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del mismo, teoría que propende por identificar cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada, o si por el contrario dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar.

Respecto de la causalidad, los doctrinantes Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández, indican que "La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho que

¹⁶ El artículo 90: El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que les sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales años, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquel deberá repetir contra éste"

¹⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-333/96. Magistrado Ponente. Alejandro Martínez Caballero.

¹⁸ Ibidem

¹⁹ "Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del año a alguna de ellas:"

²⁰ Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

²¹ Jurista Colombiano, Magistrado de la Corte Constitucional y Rector de la Universidad Externado de Colombia.

²² El Daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y francés. Universidad Externado de Colombia. Págs. 36-37.

²³ Entre otras: Sentencia 14 de marzo del 2012. Rad. 21859 C.P. Enrique Gil Botero. Sentencia 1 de julio del 2015. Rad. 30385 C.P Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

se imputa a la Administración y el daño producido es, lógicamente, una condición indispensable para que pueda atribuirse a aquélla el deber de resarcir dicho daño".²³

Sobre los criterios para tener en cuenta para identificar la causa del daño, el Consejo de Estado ha señalado:

(...) "Tampoco puede considerarse que todos los antecedentes del daño son jurídicamente causas del mismo, como se propone en la teoría de la equivalencia de condiciones, o de la causalidad ocasional expuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 17 de septiembre de 1.935, según la cual: 'en estos casos si la persona culpable se hubiera conducido correctamente, el perjuicio no habría ocurrido', a la cual se refiere también un salvamento de voto del Dr. Antonio J. de Irisarri del 8 de octubre de 1986 (exp. 4587), en el cual se expresa que: 'con fines simplemente analíticos, para verificar esa relación de causa a efecto, puede examinarse qué ocurriría o habría ocurrido, si el suceso - causa no se hubiera dado. Si la respuesta es en el sentido de que el efecto no habría sucedido, ha de admitirse que aquél sí constituye causa de éste, porque justamente para que el efecto se dé en la realidad, tiene que ocurrir aquél. En la hipótesis contraria no existiría relación esa relación de causalidad'.

Tal posición llevaría a que en el clásico ejemplo citado por José Melich, el sastre que retrasa por negligencia la entrega de un abrigo de viaje tendría que responder por el accidente ferroviario que sufrió su cliente que debió por tal motivo aplazar su viaje. Como lo señala el doctor Javier Tamayo Jaramillo: 'deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría absurdamente, buscar responsables hasta el infinito'.

Lorenzetti puntualiza aquí: 'No basta, según esta idea, la mera supresión mental hipotética, esto es borrar mentalmente la causa para ver si el resultado se produce o no sin ella. Es necesario emitir un juicio acerca de la regularidad con que se producen los fenómenos (constancia posible) lo que nos proporciona la noción de "causa adecuada'.

Tal concepción debe entonces complementarse en el sentido de considerar como causas jurídicas del daño, sólo aquéllas que normalmente contribuyen a su producción, desechando las que simplemente pueden considerarse como condiciones. Tal como lo proponen los partidarios de la teoría de la causalidad adecuada, expuesta por el alemán Von Kries, 'sólo son jurídicamente causas del daño, aquellos elementos que debían objetiva y normalmente producirlo'.

H. Mazeaud, citado por José Melich Orsini, en 'La responsabilidad civil por los Hechos Ilícitos' (Biblioteca de la academia de ciencias políticas y sociales, Caracas, 1.995, pág. 211 a 215) expresa sobre el punto: 'Hoy día la mayor parte de los autores han abandonado la teoría de la equivalencia de condiciones: ellos no admiten que todos los acontecimientos que concurren al a realización de un daño sean la causa de tal daño desde el punto de vista de la responsabilidad civil. Parece, en efecto, que para ser retenido como causa desde el punto de vista de la responsabilidad civil, es decir, para ser susceptible de comprometer la responsabilidad civil de su autor, el acontecimiento debe haber jugado un papel preponderante en la realización del daño. Pero los jueces serán libres de apreciar si el acontecimiento ha jugado o no un papel suficiente en la producción del daño para ser retenido como causa del daño. No se puede ligar a la jurisprudencia por un criterio absoluto, ni aun por el criterio propuesto por los partidarios de la causalidad adecuada: el criterio de la normalidad. Todo lo que puede exigirse es que el acontecimiento haya jugado un papel preponderante, un papel suficiente en la realización del daño. Quienes no quieren adoptar el criterio de la normalidad propuesto por la teoría de la causalidad adecuada, son partidarios de la llamada tesis de la causalidad eficiente, esto es: que lo que debe investigarse es si el hecho ha jugado o no un papel preponderante, una función activa en la producción del daño'.

Ennecerus, citado en la misma obra, expresa: 'En el problema jurídico de la causa, no se trata para nada de causa y efecto en el sentido de las ciencias naturales, sino de si una determinada conducta debe ser reconocida como fundamento jurídico suficiente para la atribución de consecuencias jurídicas... Prácticamente importa excluir la responsabilidad por circunstancias que, según su naturaleza general y las reglas de la vida corriente, son totalmente indiferentes para que surja un daño de esa índole y que, sólo como consecuencia de un encadenamiento totalmente extraordinario de las circunstancias, se convierte en condición del daño. Así, pues, se labora con un cálculo y probabilidades y sólo se reconoce como causa, aquella condición que se halla en conexión adecuada con un resultado semejante'²⁴

Ahora bien, el criterio jurídico de la imputación es indispensable para la determinación de la responsabilidad, dado que no basta con establecer la relación fáctica entre el daño y la acción u omisión del demandado, sino que además es necesario identificar el régimen jurídico aplicable. Se debe observar, entonces, si en el caso bajo análisis se evidencia una falla del servicio por el incumplimiento de un deber legal o la concreción de un riesgo que genera la aplicación del régimen objetivo de riesgo excepcional o si, por el contrario, el

²³ Curso de Derecho Administrativo, Vol. II, 12ª Edición p. 412.

²⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de septiembre de 1997, exp. 11.764, M.P. Carlos Betancur Jaramillo.

Estado causó un daño a través de una actuación lícita, evento en el cual se emplea el régimen de daño especial.

En atención a lo señalado en la demanda, es importante traer a colación el criterio adoptado por el Consejo de Estado, respecto de la responsabilidad del Estado por la configuración de una falla del servicio.

"La Sección Tercera de la Corporación ha determinado que, en vista de que la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual, "sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar", la jurisprudencia no puede establecer un único título de imputación a aplicar en eventos fácticamente semejantes. En todo caso, tales consideraciones no implican el desconocimiento del derecho fundamental a la igualdad, reflejado en la construcción jurisprudencial de una argumentación específica constitutiva de un precedente – por parte de esta Corporación – en asuntos en los que se presenten daños antijurídicos similares.."

La falla en el servicio genera responsabilidad cuando se acredita la extralimitación de funciones, retardo en el cumplimiento de obligaciones, defectuoso cumplimiento o incumplimiento de obligaciones, u omisión o inactividad de la administración pública, es decir, cualquier irregularidad de la administración que ocasione un daño imputable al Estado".²⁵

2.6. CASO CONCRETO

Atendiendo al marco normativo y jurisprudencial reseñado, se procede a verificar si encuentra acreditada la existencia del daño, la conducta de las entidades demandadas y el nexo de causalidad entre estos, para así establecer si el daño alegado en la demanda les es imputable jurídicamente.

2.6.1. Sobre los hechos relevantes acreditados

De acuerdo con los medios de prueba obrantes en el proceso, aparecen demostrados los siguientes hechos relevantes:

1) Pruebas documentales

- El 10 de junio de 2010, mediante contrato de compraventa el señor Jairo Enrique Gómez Quintero transfirió el derecho de dominio a la señora Diana Constanza Camargo Rippe del automotor de placas SHH-512; asimismo, cedió los derechos que le pudieran corresponder por la propuesta presentada al Consorcio Express S.A.S.²⁶
- El 28 de junio de 2010 el señor Jairo Enrique Gómez Quintero y el representante legal de Consorcio Express S.A.S. celebraron promesa de compraventa del automotor de placas SHH 512 siendo pactada como obligación condicional la de transferir el derecho de dominio al comprador cuando le fuera adjudicado el contrato de concesión para la explotación de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 1) Usaquén²⁷. En la misma fecha, Jairo Enrique Gómez Quintero y el representante legal de Consorcio Express S.A.S. suscribieron la proforma 6 B contentiva de la alternativa de modalidad de vinculación de los propietarios participantes en la propuesta del proponente Consorcio Express S.A.S. en la licitación TMSA LP – 004 – 2009 aplicando la modalidad de venta²⁸.
- Mediante Certificado Único de Propiedad – CUP del vehículo SHH512 se da cuenta de la vinculación del vehículo a CONSORCIO EXPRESS S.A.S.
- Mediante Resolución N° 445 del 2 de noviembre de 2010, por cumplir con los requerimientos jurídicos, financieros, técnicos y económicos, exigidos en el Pliego de Condiciones y presentar la oferta más favorable, en lo referente a la ZONA DE

²⁵ Sentencia 28 de junio de 2019 (Rad. 45386), CP. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

²⁶ Folio 4 del Cuaderno 1

²⁷ Folios 5 – 7 del Cuaderno 1

²⁸ Ver folio 8 del Cuaderno 1

USAQUÉN, la Gerente General de Transmilenio S.A. adjudicó al proponente CONSORCIO EXPRESS S.A.S²⁹ la Licitación Pública N° TMSA-LP-004 de 2009 con el objeto de "SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRECE (13) CONTRATOS DE CONCESIÓN, CUYO OBJETO SERÁ LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA, DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP: 1) USAQUÉN, 2) ENGATIVÁ, 3) FONTIBÓN, 4) SAN CRISTÓBAL, 5) SUBA ORIENTAL, 6) SUBA CENTRO, 7) CALLE 80, 8) TINTAL – ZONA FRANCA, 9) KENNEDY, 10) BOSA, 11) PERDOMO, 12) CIUDAD BOLÍVAR Y 13) USME"

- Paralelamente, la señora Diana Constanza Camargo Rippe el 3 de septiembre de 2012 realizó compraventa del 50% del automotor de placas SHH-512 al señor Luis Alfredo Chavez Fernández³⁰. Y luego, el 50% restante fue vendido el 13 de agosto de 2013 al mismo comprador³¹.

- El 18 de febrero de 2015, Diana Constanza Camargo Rippe (cedente), Luis Alfredo Chavez Fernández (cesionario) y Consorcio Express S.A.S. (transportador cedido) celebraron negocio jurídico que denominaron "cesión de contrato de promesa de compraventa del vehículo de placas SHH 512", en los siguientes términos:

"(...) Quienes de manera conjunta se identificarán como las "Partes", se ha convenido celebrar la presente CESIÓN DEL CONTRATO PROMESA DE COMPRAVENTA DE VEHÍCULO DE PLACAS SHH512, suscrito con el propósito de participar en la adjudicación del Contrato de Concesión otorgado a Consorcio Express S.A.S. para la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP –

TIPO DE VEHÍCULO	MICROBUS
PLACA	SHH512
MODELO	2000
MOTOR	729993
CHASIS	9GCNKR55EYB542809
No. CUP	13040

CONSIDERACIONES

a. Que TRANSMILENIO S.A. (en adelante TRANSMILENIO) abrió la Licitación con el objeto de seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP, en alguna de las siguientes zonas: 1) Usaqué, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme.

b. Que el TRANSPORTADOR CEDIDO, con el propósito de participar en la Licitación suscribió, junto con otras empresas, una promesa de sociedad Futura que actuaría como proponente en la Licitación, y que, en caso de resultar adjudicataria de la misma, se constituiría dentro de los plazos estipulados con el fin de actuar como concesionario del Contrato de Concesión (en adelante el "Concesionario").

c. Que a CONSORCIO EXPRESS S.A.S. ("Transportador Cedido") le fue adjudicado el Contrato de Concesión por Transmilenio S.A., dentro de las rutas Usaqué y San Cristóbal, y que para efectos de su cumplimiento hará exigibles, si fuere el caso, los contratos celebrados con anterioridad a la adjudicación, con los propietarios de los vehículos que se vincularon dentro de la propuesta que se adjuntó al momento de la presentación de la Licitación.

d. Que el (los) "CESIONARIO (S)" manifiestan conocer y estar debidamente informado(s) de todo lo referente al contrato inicialmente firmado entre el "TRANSPORTADOR CEDIDO" actuando como "PROMETIENTE COMPRADOR" y el "CEDENTE", en especial lo referente a las obligaciones que la suscripción de este le conlleva y su estricto cumplimiento.

²⁹ Ver archivo digital denominado "1. Resolución de Adjudicación_445_USAQUÉN" contentivo en el DVD-R obrante a folio 164 del Cuaderno 1

³⁰ Folio 9 del Cuaderno 1

³¹ Folio 10 del Cuaderno 1

e. Que el CESIONARIO de manera expresa, manifiesta su interés en continuar la ejecución del contrato suscrito entre el CEDENTE y el TRANSPORTADOR CEDIDO, y en ese orden de ideas, en participar, junto con EL TRANSPORTADOR CEDIDO o sus cesionarios, en las labores correspondientes de aquellas zonas que se les haya adjudicado dentro del Contrato de Concesión.

f. Que el CESIONARIO se sujeta al cumplimiento de sus derechos y obligaciones que le emanan del "CONTRATO DE PROMESA DE COMPRAVENTA DE VEHÍCULO", y que de igual manera se somete a las cláusulas legales y contractuales, si llegare a incumplir El OBJETO del CONTRATO DE PROMESA DE COMPRAVENTA DE VEHÍCULO".

CLÁUSULAS

PRIMERA. - Por medio del presente acto el CEDENTE cede al (los) CESIONARIO (S), la totalidad de los derechos a su favor y de las obligaciones a su cargo que fueron adquiridos por el CEDENTE al momento de la firma del contrato de PROMESA DE COMPRAVENTA DEL VEHÍCULO DE PLACAS SHH512 en un 100% a favor del cesionario.

Con el propósito de cumplir con las obligaciones derivadas del Contrato de PROMESA DE COMPRAVENTA DE VEHÍCULO incluyendo la obligación de transferir la propiedad de la Flota al Patrimonio Autónomo que se constituya para aportar la Flota como capital social del Concesionario, el CEDENTE y el (los) CESIONARIO (S) se comprometen a suscribir la totalidad de los documentos necesarios para perfeccionar el traspaso de la flota a dicho Patrimonio Autónomo.

Del mismo modo, y adicionalmente de la obligación adquirida respecto del traspaso de la propiedad de la Flota al Patrimonio Autónomo, el CEDENTE se compromete a ejecutar, todas aquellas actuaciones tendientes a garantizar que el (los) CESIONARIO (S), cumplan con todas y cada una de las obligaciones cedidas. (...) ³²

- Mediante auto N° 21529 del 6 de abril de 2015³³, expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad, se resolvió cancelar la tarjeta de operación N° 1371318 del vehículo de placas SHH512 expedida el 30 de junio de 2013 fundado en los siguientes motivos:

"(...) DÉCIMO SEGUNDO: Que el Art. 10 del Decreto 309 de 2009 contempla. "Vigencia de los permisos de operación: A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaria Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

DÉCIMO TERCERO: Que el Art. 4 de la Resolución 125 de 2011, establece: "Las tarjetas de operación que se expidan o refrenden para los vehículos de transporte público colectivo, sólo estarán vigentes hasta la fecha que se comunique a la empresa a la que se encuentran vinculados los vehículos, que debe suspender el servicio por el inicio de la operación del Sistema, momento en el cual deberá tramitarse para los vehículos que puedan incorporarse a la operación SITP la tarjeta de operación en el servicio masivo, de acuerdo con los señalamiento de cantidad y tipología vehicular que haga en ese momento el ente gestor."

DÉCIMO CUARTO: Que el Art. 1 de la Resolución 125 de 2014, establece: "Capacidad Transportadora Global de la Ciudad. La capacidad transportadora máxima global de la ciudad de Bogotá D.C. es de 10350 vehículos."

(...)

DÉCIMO SEXTO: Que la Secretaría Distrital de Movilidad en su calidad de autoridad de tránsito y transporte, allegó oficio SDM – DSC – 40504 – 2015 del 06/04/2015, en el cual solicita la cancelación de las tarjetas de operación de los vehículos afiliados a la empresa TPC – TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A. a partir del 06/04/20165.

DÉCIMO SÉPTIMO. Que en virtud de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad en su calidad de autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital, procedió a cancelar las tarjetas de operación expedidas al vehículo de placa SHH512, en fecha vinculado a la empresa TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A. a partir del 06/04/2015. (...) ³⁴

³² Folios 11 – 13 del Cuaderno 1

³³ Folio 14 – 17 del Cuaderno 1

³⁴ Folio 16 y folios 120 – 121 del Cuaderno 1

Dicha Resolución hizo la salvedad que por tratarse de un acto de ejecución contra la misma no procedía ningún recurso.

- En cumplimiento de lo anterior, la Empresa Transportes Panamericanos S.A. mediante Circular N° OPE – 6524 – 2015 del 4 de mayo de 2015 comunicó a los propietarios sobre la cancelación de las tarjetas de operación, así:

"(...) Apreciado señores, reciban un cordial saludo, es mi deber informarles que la Secretaria Distrital de Movilidad mediante el comunicado adjunto ha decidido cancelar las tarjetas de operación de algunos vehículos a partir de la fecha de notificación.

Por lo tanto, lo invitamos a llevar feliz término el correspondiente proceso de chatarrización o cambio de empresa con su operadora del SITP asignada, dado que a partir de la fecha serán las autoridades de tránsito y transporte competente las encargadas de inmovilizarlos con las múltiples consecuencias legales que su desacato implica. (...)"³⁵

- El 7 de mayo de 2015³⁶, entre Luis Alfredo Chavez Fernández y el representante legal de Consorcio Express S.A.S. celebraron contrato de compraventa de automotor en el cual acordaron que el primero de los mencionados realizaría la venta real y material a favor del comprador del automotor de placas SHH 512. A su vez, en su cláusula segunda pactaron que con la venta le daba derecho al comprador para disponer del vehículo y que, en caso desintegrarse, utilizar los derechos desintegración para el cumplimiento de la meta de chatarrización estipulada en los pliegos de condiciones y contrato de concesión de la licitación pública N° TMSA-LP-004 de 2009.

También, las partes acordaron como precio total del vehículo la suma de \$94.044.253, pagaderos a los 15 días siguientes a la fecha en que el SIM expidiera la licencia tránsito a nombre del comprador y el vehículo sea chatarrizado por SIDENAL S.A.

- El 10 de septiembre de 2015 entre Luis Alfredo Chávez Fernández y el Distrito Capital celebraron cesión de derechos económicos en la que se pactó:

"(...) Que con el fin de adelantar los trámites necesarios para llevar a cabo la cesión onerosa y voluntaria de los derechos económicos a favor del Distrito Capital de Bogotá por parte de los propietarios provenientes del Transporte Público Colectivo – TPC -, el Alcalde Mayor de Bogotá otorgó mediante Escritura Pública No. 585 de 20 de marzo de 2015 de la Notaría 23 del Círculo de Bogotá, poder general, amplio y suficiente a (...), Subgerente Económico de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., para que en representación de BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL suscribiera y protocolizara los actos jurídicos indispensables para lograr tal fin.

Que el 27 de mayo de 2015, EL CEDENTE presentó su postulación ante TRANSMILENIO S.A., con el fin de ceder voluntariamente a favor de BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, sus derechos económicos derivados de la modalidad de vinculación en VENTA con el concesionario CONSORCIO EXPRESS, en concordancia con lo previsto en el pliego de condiciones, el contrato de concesión y la normatividad distrital dictada para acelerar el proceso de desintegración física de los vehículos.

Que la Subgerencia Económica de Transmilenio S.A., una vez revisada la postulación corrió traslado al Comité de Verificación para la revisión de los documentos aportados por los propietarios postulados y verificar el cumplimiento de las condiciones generales y criterios de priorización de éstos y, mediante Acta No. 19 de julio de 2015 recomendó la procedencia de la postulación con relación al vehículo de placas SHH 512, por cumplir con los requisitos señalados en el Decreto Distrital N° 580 de 2014 y las Resoluciones No. 006 y 216 de 2015.

Que el concesionario CONSORCIO EXPRESS mediante comunicación de 18 de agosto de 2015, certificó la vinculación del vehículo a su concesión y manifestó con el detalle contenido en el documento original, que "(...) en el certificado de existencia y representación

³⁵ Folio 18 del Cuaderno 1

³⁶ Folios 19 – 20 del Cuaderno 1

legal expedido por la cámara de comercio de Bogotá certifica que el siguiente vehículo se encuentra dentro de la flota del CONSORCIO EXPRESS:

PLACA	SHH512
MARCA	CHEVROLET
CHASIS	9GCNKR55EYB542809
No. MOTOR	72993
MODELO	2000
CLASE	MICROBUS
EMPRESA AFILIADORA	TRANSPORTE PANAMERICANO
PROPIETARIO ACTUAL	LUIS ALFREDO CHAVEZ FERNÁNDEZ

El vehículo hace parte del acuerdo de licitación No. TMSA 004 celebrada en el 2009 y asignado a USAQUEN con vinculación original en la modalidad de venta, con un valor de \$94.044.253.

(...)

15. Que la postulación del vehículo de placas SHH512 fue publicada en el diario Publímetro el 14 de agosto de 2015, con el de que terceros interesados en los derechos objeto de cesión manifestaran oposición a la negociación y aportaran las pruebas que hicieran valer, sin que a la fecha se hubiera presentado reclamación alguna en el término concedido para tal fin.

16. Que para amparar la presente cesión de derechos económicos, BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL cuenta con recursos del Fondo Cuenta Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en Bogotá de titularidad de la Secretaría Distrital de Movilidad y la administración de Transmilenio S.A. para que los mismos sean transferidos al pago de al cesión de los derechos económicos de los propietarios.

(...)

CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO. – EL CEDENTE transfiere al CESIONARIO, a título de cesión onerosa, los derechos económicos derivados de la modalidad de vinculación en venta del vehículo de placas SHH512 contenida en la Proforma No. 6B del 28 de junio de 2010 y la cesión de contrato de promesa de compraventa de 18 de febrero de 2015, suscritos con la sociedad CONSORCIO EXPRESS, de conformidad con las previsiones dadas en el pliego de condiciones de la Licitación Pública No. TMSA – LP – 04 de 2009, el Contrato de Concesión No. 009 de 2010, el Decreto Distrital 580 de 2014, las Resoluciones No. 006 y 216 de 2015. (...)³⁷

- A su vez, obra certificación de información de cancelación de matrícula de vehículo automotor de placas SHH512 efectuada el 26 de septiembre de 2015; asimismo, de la desintegración física del 18 de septiembre de 2015³⁸.

- De otra parte, del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 cuyo objeto consiste en la concesión para la explotación preferencial y no exclusiva para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 1) Usaquén, con operación troncal, suscrito entre la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. y la sociedad consorcio Express S.A.S., se encuentra:

"(...) 17.4. Respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios:

17.4.1. Incluir en la calidad y bajo las condiciones establecidas en su propuesta a los Propietarios que le transferirán la propiedad o el control de los vehículos de la Flota.

17.4.2. Garantizar el cumplimiento del compromiso de adquisición de Flota Usada y garantía de mantenimiento de oferta a Propietarios no incluidos en la oferta.

Teniendo en cuenta que el CONCESIONARIO deberá adquirir o incorporar el número de vehículos de la Flota actual de transporte público colectivo, establecidos en la tabla del

³⁷ Folios 22 – 25 del Cuaderno 1

³⁸ Folio 28 del Cuaderno 1

Anexo técnico del pliego de condiciones, deberá garantizar a los propietarios que no participaron en las propuestas cualquiera de las siguientes alternativas:

- *Participación en el negocio como parte del CONCESIONARIO en las condiciones definidas en la propuesta respecto de la vinculación y la renta fija mensual (por tipo y modelo de vehículo) durante los 24 años de Concesión, la cual se incrementará anualmente, de conformidad con el IPC. Para esto deberá acordar con cada Propietario la vinculación al ONCESIONARIO. En este caso la renta fija mensual podrá ser inferior máximo hasta en un 10% con respecto a la renta ofrecida a quienes participaron desde un comienzo en la propuesta. Los Propietarios que participaron en el proceso de selección en proponentes que no resultaron adjudicatarios, no serán sujetos del descuento señalado en la presente viñeta.*
- *Compra de los vehículos en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los mismos (por tipo y modelo). (...)³⁹*

CLÁUSULA 149. PROHIBICIÓN DE ABUSO DE LA POSICIÓN DOMINANTE Y NORMAS QUE PROTEGEN LA LIBRE COMPETENCIA

Se prohíbe al CONCESIONARIO el abuso de la posición dominante, la utilización de prácticas colusorias y demás prácticas restrictivas de la libre competencia, a partir de la presente concesión, y/o de ésta en conjunto con las concesiones que pudieran llegarle a ser adjudicadas como efecto de las licitaciones que se convoquen en el futuro relativas al sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP, y en general la utilización de cualquier tipo de prácticas que impliquen la restricción de la libre competencia o abuso de la posición dominante en los términos previstos en el Decreto 2153 de 1992, en la Ley 256 de 1996 y en las demás normas que regulen la materia.

Se entenderá que, en todo caso, constituirá abuso de la posición dominante o práctica restrictiva de la libre competencia, pactar, convenir o de cualquier forma practicar un tratamiento discriminatorio respecto de unos usuarios frente a otros o respecto de los demás Concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, y en general cualquier factor que afecte el libre uso del servicio por parte de todos los ciudadanos, en igualdad de condiciones.

Se presume que el CONCESIONARIO, solo o en conjunto con otros Concesionarios u operadores, ha incurrido en alguna de estas prácticas prohibidas, cuando por las circunstancias en que se realiza la conducta, resulta idóneo para mantener o incrementar la participación en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP de quien lo realiza o de un tercero, siempre que resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, a los usos honestos en materia industrial o comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del usuario, o la libre competencia en la prestación del servicio o afecte la prestación del servicio público a través del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, en las condiciones previstas en el presente Contrato.

CLÁUSULA 150. PRACTICAS PROHIBIDAS

Para prevenir el abuso de la posición dominante que pueda llegar a ejercer el CONCESIONARIO a partir de la presente concesión y/o de ésta en conjunto con las concesiones que pudieran llegarle a ser adjudicadas como efecto de las licitaciones que se convoquen en el futuro y/o de esta en conjunto con otras concesiones otorgadas a otros Concesionarios dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, y con el objetivo de proteger el derecho a la libre competencia, se prohíben al CONCESIONARIO entre otras, las prácticas a que se refieren las siguientes cláusulas. (...)⁴⁰

- En el informe rendido por el Gerente General de Transmilenio S.A.⁴¹ expuso, entre otras inquietudes, lo concerniente al promedio mensual devengado en moneda legal por Transmilenio S.A. a cada uno de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de

³⁹ Página 45 del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 obrante a folio 228 del Cuaderno 1

⁴⁰ Página 198 del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 obrante a folio 228 del Cuaderno 1

⁴¹ Ver Documento Digital N° 75 del Expediente Digital

Transporte Publico SITP a través del CONSORCIO EXPRESS S.A.S. y la vida útil de los vehículos vinculados al SITP, en los siguientes términos:

"(...) b) "Cuánto es el promedio mensual pagado en moneda legal por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio "Transmilenio S.A." a cada uno de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Publico SITP a través del CONSORCIO EXPRESS".

Respuesta: Durante el primer trimestre del año 2021, el promedio remunerado mensualmente a Consorcio Express por el componente de vehículos es \$12,200,745,595 que corresponde al promedio semanal de \$3,050,186,399. A su vez este último valor representa lo reconocido por el número de vehículos, que semana a semana son los mismos, cuyo promedio es 1,995 entre el componente troncal, zonal y alimentación.

c) Cuánto es el periodo de vida útil exigido por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio "Transmilenio S.A." para cada uno de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Publico SITP a través del CONSORCIO EXPRESS; Respuesta: Según el párrafo tercero de la cláusula primera del Otrosí 16 de 2019 al Contrato 08-2010:

- En general, para la flota del SITP la vida útil es de máximo 12 años.
- En caso de flota híbrida la vida útil máxima es de 15 años. La vida útil de los vehículos podrá extenderse hasta por 3 años, pero las condiciones de remuneración cambian según sea flota adquirida durante la ejecución del contrato, o flota del TPC. (...)⁴²

- A su vez, en la certificación expedida el 29 de abril de 2015 por el Subgerente General de Transmilenio S.A.⁴³ manifestó las modalidades de participación en los siguientes términos:

Que dentro del pliego de condiciones de la Licitación se estableció que los propietarios de vehículos del transporte público colectivo podrían vincularse con los proponentes mediante (i) un contrato que garantice el control total (en adelante "RENTA") o (ii) un contrato de promesa de compraventa o compraventa (en adelante "VENTA"), con el diligenciamiento de la Proforma 6B y sujetos a la adjudicación del contrato derivado de la licitación.

Que dentro de la modalidad de RENTA se previó que la renta mensual ofertada al propietario se pagaría cuando se hiciera entrega material del vehículo y hasta el final de la concesión, además que se ajustaría anualmente con la inflación del año anterior.

Que dentro de la modalidad de VENTA se previó que el pago al propietario se realizaría con la transferencia y registro de la propiedad y la entrega material del vehículo, pero no se estableció valor de ajuste o actualización.

Que los entonces proponentes presentaron su oferta y allegaron la Proforma 8 – ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y PERMANENCIA DE PROPIETARIOS, con la información referente a cantidad, modelo, tipología, valores de vehículos para acreditación de patrimonio y valores de renta fija mensual y de venta.

Que en el transcurso del año 2010 y 2011 TRANSMILENIO S.A. adjudicó trece (13) contratos de concesión.

Que durante la ejecución de los contratos de concesión adjudicados con ocasión de la Licitación Pública No. TMSA-LP-04-2009, TRANSMILENIO S.A. no ha emitido acto administrativo alguno sobre valores establecidos para la modalidad de VENTA ni derivados de la Proforma 8 o de manera específica para el año 2015. (...)⁴⁴

- Conforme a la Proforma 8 – ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y PERMANENCIA DE PROPIETARIOS – sobresale la tabla de valores de venta para el año 2015⁴⁵. Veamos:

Proforma 8 2015, con IPC de cinco años									
ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y PERMANENCIA DE PROPIETARIOS									
MODELO	MICROBUS			BUSETA			BUS		
	Valor renta fija mensual	Valor del vehículo para RENTA	Valor del vehículo para VENTA	Valor renta fija	Valor del vehículo para RENTA	Valor del vehículo para VENTA	Valor renta fija	Valor del vehículo para RENTA	Valor del vehículo para VENTA

⁴² Ver Documento Digital N° 75 del Expediente Digital

⁴³ Ver Documento Digital N° 49 del Expediente Digital

⁴⁴ Ver Documento Digital N° 49 del Expediente Digital

⁴⁵ Ver archivo contenido en el DVD – R a folio 228 del Cuaderno 1

1990	849.579	56.638.664	62.302.531	1.028.718	68.581.175	75.439.292	1.150.357	76.690.435	102.887.273
1990	873.382	58.225.483	64.048.032	1.065.209	71.013.953	78.115.348	1.195.537	79.702.446	106.618.935
1991	898.910	59.927.360	65.920.096	1.105.176	73.678.424	81.046.266	1.244.192	82.946.150	109.564.219
1992	926.290	61.752.636	67.927.899	1.148.619	76.574.588	84.232.047	1.296.323	86.421.548	112.511.124
1993	955.654	63.710.260	70.081.287	1.193.104	79.540.261	87.494.287	1.353.667	90.244.485	115.458.029
1994	987.147	65.809.828	72.390.810	1.241.815	82.787.672	91.066.439	1.414.487	94.299.115	118.404.471
1995	1.020.925	68.061.632	74.867.795	1.294.057	86.270.484	94.897.532	1.478.782	98.585.438	121.351.608
1996	1.057.151	70.476.710	77.524.381	1.350.088	90.005.841	99.006.425	1.548.290	103.219.302	124.298.745
1997	1.096.004	73.066.900	80.373.591	1.410.181	94.012.047	103.413.252	1.623.011	108.200.704	127.245.650
1998	1.137.674	75.844.901	83.429.392	1.474.632	98.308.797	108.139.676	1.700.154	113.343.597	130.192.556
1999	1.230.291	82.019.378	90.221.315	1.543.754	102.916.942	113.208.636	1.785.630	119.041.975	130.946.172
2000	1.282.422	85.494.775	94.044.253	1.617.890	107.859.305	118.645.235	1.877.304	125.153.577	137.668.935
2001	1.404.929	93.661.959	103.028.155	1.782.272	118.818.101	130.699.911	2.074.406	138.293.707	152.123.077
2002	1.466.965	97.797.682	107.577.450	1.871.811	124.787.409	137.266.150	2.185.127	145.675.121	160.242.633
2003	1.534.475	102.298.321	112.528.153	1.967.844	131.189.630	144.308.593	2.303.878	153.591.867	168.951.055
2004	1.607.458	107.163.878	117.880.265	2.070.840	138.056.024	151.861.627	2.431.240	162.082.628	178.290.891
2005	1.684.091	112.272.712	123.499.983	2.181.304	145.420.287	159.962.316	2.567.833	171.188.881	188.307.770
2006	1.766.197	117.746.463	129.521.109	2.299.776	153.318.423	168.650.266	2.714.334	180.955.634	199.051.198
2007	1.855.602	123.706.769	136.077.446	2.426.840	161.789.357	177.968.293	2.871.457	191.430.447	210.573.492
2008	1.950.480	130.031.992	157.338.711	2.563.117	170.874.445	206.758.078	3.039.971	202.664.737	222.931.210
2009	2.099.324	139.954.966	169.345.510	2.785.474	185.698.248	224.694.880	3.376.431	225.095.413	247.604.955
2010	2.267.270	151.151.364	182.893.151	3.008.312	200.554.109	242.670.471	3.646.546	243.103.047	267.413.350
2011	2.448.653	163.243.473	195.695.671	3.248.976	216.598.437	259.657.403	3.938.269	262.551.290	286.132.285

- Simultáneamente, obra certificación valor de vehículo⁴⁶ que da cuenta de encontrarse incluido dentro del acuerdo de la licitación N° TMSA 004 celebrada en el 2009 y asignado a USAQUEN con vinculación original en la modalidad de venta con un valor de \$94.044.252.

2) Testimoniales

- En audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 el testigo **Julio Alberto Cortés Castillo**⁴⁷ manifestó:

"(...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Sabe usted por qué razón fue llamado a rendir declaración en esta diligencia? Sí, señor. (...) **CONTESTO:** Bueno, lo que sé es que el señor Luis Alfredo tenía un vehículo. Afiliado a transportes Panamericanos, inscrito en consorcio Express para el nuevo sistema de transporte masivo de Bogotá, el cual fue coaccionado a firmar el Registro Único de Transporte o fuimos, pero en ese caso él, para ser parte de otras del nuevo servicio de del nuevo sistema de transporte en Bogotá. (...) Le cancelaron la tarjeta de operación y ese vehículo estuvo en un parqueadero durante 7 meses o 6 meses y medio. Como yo tenía negocios con el señor, él tuvo una caída totalmente por la parte de que ese era su medio de ingreso y era prácticamente su ingreso. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Exacto, pero entonces la pregunta es a usted en tiempo que fue transportador actuó como solamente conductor o como o como propietario de vehículo de transporte público? **CONTESTO:** Sí señor, como las dos, las dos. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿usted en este momento tiene demandado al Distrito Capital, Secretaría de movilidad y los demás con ocasión de casos similares al que aquí se está debatiendo? **CONTESTO:** No, señor, pero si voy a tomar las mismas acciones legales. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿O sea, tendría usted algún interés en las resultados de este proceso? ¿Ya que lo aquí resulte, puede de alguna manera su testimonio beneficiar directa o indirectamente al demandante? **CONTESTO:** Ah, no, señor, no, no, señor. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Usted se vinculó al sistema integrado de transporte y cuándo se dio esa vinculación? **CONTESTO:** Bueno, eso fue en el año dos en el año 2010. Me tocó vincularme porque fue, fui coaccionado prácticamente por parte de Transmilenio y Movilidad, fuimos todos los transportadores. Eso fue como en el año 2010, que fue cuando se creó los famosos contratos, la PROFORMA 6 B. Y que dijeron que nos pintaron como ahí, sí, como como se cómo hice la canción Pajaritos en el aire, que ya después los consorcios empezaron fue a usar con nosotros. Y no nos y no nos cumplieron lo que se decía, los contratos iniciales, es más. (...) Porque son tan arbitrarios y fueron tan arbitrarios, que me querían era comprar el vehículo y yo lo puse en renta y no me querían respetar el negocio y así. Así fue prácticamente con todos los transportadores. Que nos cogieron y nos expropiaron. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** Exactamente, ¿qué modalidades recuerda usted que había para la vinculación al

⁴⁶ Ver Documento Digital N° 80 del Expediente Digital

⁴⁷ Minutos 15:38 a 1:06:01 de la audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 obrante en el Documento Digital N° 94

sistema integrado? **CONTESTO:** Habían, dos modalidades en renta y en venta, ¿renta cómo es? De que 1 dejaba postulaba el vehículo y le apagaban 24 años de renta. No me acuerdo cuánto era para esa época el valor. (...) Los consorcios que hicieron, empezaron a coaccionar que este negocio no era lucrativo, que era malo, que se iban a quebrar, que esto fue lo peor que se inventó el Gobierno Distrital y empezaron a coaccionarnos de esa forma para que nosotros entregamos los vehículos. De una forma prácticamente como expropiándonos. (...) Sobre la venta es un precio que se daba que le compraban el vehículo. Para esa época, cuando lo recogiera, por ejemplo, en el 2010 iban a recoger vehículos, le decían. Traiga su vehículo y se lo pagamos. Pero las hablas cuando le fueran pidiendo el vehículo, según dice la proforma 6 B, los contratos iniciales, esos vehículos también iba, tenían aumento del IPC anual. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Usted en respuesta anterior manifestó que se vieron coaccionados, por qué considera usted que hubo coacción para la vinculación o firma de esos contratos? **CONTESTO:** Porque decían que el que no fuera a sacar el registro único de transporte, el certificado, el certificado único del transporte de propietario entonces sí no se vinculaba en ese momento, quedaba por fuera del sistema y cuando ya fueran a recogerle su vehículo y les contaban, por ejemplo, si el vehículo valía 100.000.000, le descontaban 60.000.000 o 70.000.000 por no vincularse dentro del del nuevo sistema. Ajá, entonces por eso yo digo que fue una coacción con complicidad del Distrito. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Quiénes lo obligaban? ¿Los obligaban a los transportadores a ir ante las notaría, a firmar el documento de la cual usted hacía referencia? **CONTESTO:** En este caso era consorcio Express. Transportes Panamericanos, que es uno de los mayores accionistas del consorcio Express. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD:** ¿Cuándo usted menciona que expropiaron los vehículos que tenía a su nombre, que eran de su propiedad, de qué forma a que a qué hace referencia de esa expropiación? ¿Tanto ha referido? **CONTESTO:** Porque era un negocio que uno tenía, era un negocio lucrativo. Primero que todo que tenía uno que escribir, sacar el certificado único de propietario segundo, que tenía que vincularse a un consorcio porque el transporte se iba a acabar, que si usted no se vinculaba su vehículo y (...) nos dijo un funcionario de transportes Panamericanos, dijo, allá pueden cuadrar su carro y no se les va a pagar nada. Ya eso es orden de Transmilenio. Allí no pueden dejar el frente de su casa. Eh, fue tan plebe lo que dijo eso fue allá puede ponerlo al frente de su casa y pueden sembrar una mata. ¿Qué he podido hacer? Inscribirse o inscribirse. (...) **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DE TRANSMILENIO:** Cuando usted menciona que los habían coaccionado, que los habían obligado, quiero que le informe o le aclare al despacho, ¿a quiénes se refiere particularmente, a qué empresas o qué entidades? **CONTESTO:** Bueno. Prácticamente nosotros nos sentimos coaccionados por las empresas. Y yo creo que las entidades como Transmilenio. Secretaría de Movilidad le dieron el aval a las empresas para que nos coaccionaran. (...) **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DE TRANSMILENIO:** ¿Ustedes en algún momento demandaron la normatividad que implementaba el sistema de transporte SITP? **CONTESTO:** No señora. No, porque no tenía conocimiento de la norma, la verdad. Yo únicamente me limitaba, era a trabajar y trabajar. (...) **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DEL CONSORCIO EXPRESS S.A.S.:** ¿Usted tiene claro que el contrato que firmó fue en renta y que en el caso del demandante se dio por venta situaciones totalmente diferentes? **CONTESTO:** Sí, señora. **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DEL CONSORCIO EXPRESS S.A.S.:** ¿Cuándo usted afirma que fue coaccionado, tiene una forma de probar esa situación en la que cuando relacione la situación de la notaría por parte de la empresa? **CONTESTO:** Sí, señora, claro. **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DEL CONSORCIO EXPRESS S.A.S.:** ¿Cómo probarías esa situación? **CONTESTO:** No solamente yo, habemos mucho. Todo el medio de transporte, todo el gremio del transporte. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Ustedes tenían claras cuáles podrían ser las causas para la cancelación de la tarjeta de operación? **CONTESTO:** Que cumpliera la vida útil. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Cuál otra? **CONTESTO:** No, señor, ninguno más que yo tenga conocimiento. (...)⁴⁸

- También en la misma audiencia de pruebas el 2 de marzo de 2022 el testigo **Orlando Cohecha Lasso**⁴⁹ manifestó:

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: ¿Usted conoce a Luis Alfredo Chávez Fernández? **CONTESTO:** Sí, señor, lo distingo, lo conozco aproximadamente hace unos 26 años. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Él aún sigue prestando el servicio como conductor o como transportador? **CONTESTO:** ¿En Panamericanos? no, porque, le quitaron el colectivo igual que a todos por fuerza mayor no los quitaron. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Por qué se lo quitaron? **CONTESTO:** Porque fuimos obligados a dejar los carros en eso del Transmilenio o bien sea en renta o en venta. (...) La verdad, fuimos robados en nuestra propia fe involuntariamente, porque no teníamos, porqué, entregar los carros ni venderlos. Si eso era el patrimonio de nosotros. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Qué tipo de negociación les ofrecían hacer para vender los carros o para vincularlos? **CONTESTO:** Ellos empezando, le pusieron el precio que quisieron. Y entonces desde ahí ya empezamos a perder y la única negociación que había era vender o dejarlo en renta y en venta. Lo que pasa es que, imagínese en esa época nosotros teníamos un ingreso aproximadamente nosotros como propietarios, dueños del colectivo y lo manejamos nosotros mismos, sacamos un ingreso fácil de 9.000.000 de pesos al mes y ellos nos estaban entregando dizque más o menos 1.400.000 o algo así, entonces pues eso no nos servía, nos dijeron, entonces toca vender. Y nos obligaron, pues a vender, porque qué más. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Quiénes obligaba a hacer esa operación? (...) **CONTESTO:** Pues las operadoras cuando empezó el SITP, porque si uno no lo vinculaba o no pegaba por fuera, y entonces que ya no

⁴⁸ Minutos 15:38 a 1:06:01 de la audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 obrante en el Documento Digital N° 94

⁴⁹ Minutos 1:15:52 a 1:36:10 de la audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 obrante en el Documento Digital N° 94

tenía, no, no, no teníamos derecho a manejar el carro con nada, entonces que o bien teníamos que venderlo o darlo en renta la operadora teníamos que vincularlo a una de tantas operadoras, de las cuales hasta fracasaron. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Eso implicaba que lo que le estaban diciendo era que cambiaban las formas de la modalidad de prestar el servicio de transporte con ocasión de la entrada en funcionamiento del SITP, es así? **CONTESTO:** Sí, señor. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Entonces la pregunta es, ¿la información se la dio la empresa a la cual está afiliado el vehículo y también gente o delegado del distrito del STP, Transmilenio de cualquier otra entidad? **CONTESTO:** Claro, Sí señor, sí así y eso hasta salía en los medios, claro. Total, nunca nos lo aclararon, lo único que nos aclararon a nosotros lo venden o lo ponen en renta no más. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿la inconformidad de los transportadores en general era porque los obligaban a vincularse de esa manera, venta o renta? **CONTESTO:** Claro que sí, eso era una y la otra era que no lo estaban valorizando nuestro patrimonio. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Se cumplieron las condiciones que les ofrecieron? **CONTESTO:** No, porque, nos demoraron, nos quitaron los carros y demoraron el pago de eso, imagínese, nos dejaron como más de 8 meses a unos otros más de 1 año sin con qué comer, con la familia. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Usted leyó y conoció la proforma 6 B mediante el cual se entregaba el vehículo por venta, se vinculaba al sistema por venta? **CONTESTO:** Sí. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Usted sabe si Luis Alfredo leyó el contrato de para entregar el vehículo por venta? **CONTESTO:** Pues yo me imaginaría que sí, pero él no, nunca estuvo de acuerdo, bueno. (...)"

- En la misma audiencia de pruebas el 2 de marzo de 2022 fue practicado el **interrogatorio de parte** al representante legal del **Consorcio Express S.A.S.**⁵⁰ quien absolvió el cuestionario de la parte demandante, y las formuladas por el Despacho:

"(...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Manifiéstele a la audiencia sin con ocasión de la adopción del nuevo Sistema de Transporte Integrado se les informó a los conductores de las empresas afiliadas sobre la nueva modalidad de prestación del servicio? **CONTESTO:** Las empresas del sistema colectivo le informaban a la gente, a los vinculados que podían participar si quisieran con la empresa a donde están afiliados, bajo dos modalidades, y en los requisitos y garantías y ventajas que daba la licitación, era que los operadores que llegaran a ganar alguna zona de las 13 que se licitaron, tenían la obligación de vincular a conductores que estaban trabajando en el sistema con ciertos requisitos, pero, sí, esos lo cada empresa en particular lo tuvo que exponer y la gente voluntariamente escogía vincularse o no a la empresa que pertenecía a otra empresa. Y adicionalmente doctor, esto salió en la prensa y esto hubo muchos, la licitación y hubo muchos comentarios y hubo mucha información. Además, los pequeños propietarios también tenían una, unos, digamos, una especie de sindicatos, asociaciones donde ellos participaron y exigían en ese pliego de condiciones algunas ventajas para sus personas, uno de los requisitos para presentarse en las licitaciones era que las empresas del transporte colectivo tuvieran que renunciar a sus rutas. Por eso dejaban en libertad, de renunciar a ese requisito, si no, no podían participar eso, eso, ese proceso fue largo y fue muy comentado y notificado. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Manifieste al despacho si el Consorcio Express S.A. celebró contrato de promesa de compraventa del vehículo SHH 512 con el propietario? **CONTESTO:** En ese contrato de promesa de compraventa, lo firmó el representante legal del Consorcio Express S.A.S. con el propietario de ese momento que era un señor de apellido Gómez. En la modalidad de venta y en ese momento, en el 2009, existían unas tablas para pagar de acuerdo al modelo. Esas tablas iban, digamos, tema modificaban con el IPC anualmente. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Manifieste al Despacho, si efectuada la adjudicación de esa ruta que se ganó, como dice usted, en sus términos, el Consorcio Express S.A.S. pagó 8 días después el precio del vehículo, ¿conforme lo indica la promesa de compraventa? **CONTESTO:** Es que el vehículo no fue entregado por los propietarios inicialmente, porque, el contrato establecía unos requisitos. Y el señor Gómez cuando comenzó la operación, ningún propietario quería en un momento entregar al comienzo. Ahora existía una diferencia entre un vehículo colectivo, que prestaba servicio tradicional, que en ese tiempo la vida útil era 20 años a partir de la fecha de la matrícula. Y en el Sistema Integrado, el tiempo máximo de trabajo o de prestación del servicio son de 12 años. Y para ingresar un vehículo usado, digamos lo que he proviniera del sistema colectivo, se necesitaba una serie de requisitos, y, tenía que hacer unas modificaciones, es tenerle validador. Y todo eso para vincularlo tenía unos costos grandes. Cualquier vehículo usado que se llegara a vincular tenía un presupuesto más o menos de gasto de esa época de 40.000.000 de pesos, porque tocaba sacar una tarjeta de operación, ponerle el validador para que pudiera vincularse, ser original y no podía tener ninguna modificación técnica. Entonces, no era rentable, digamos, para ningún operador vincular a un vehículo usado, porque tenía primero el término que eran máximo 12 años de vida útil. En cambio, por ejemplo, en ese tiempo vincular un modelo 80, le quedaría por ahí 1 año, año y

⁵⁰ Minutos 1:39:00 a 2:25:50 de la audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 obrante en el Documento Digital N° 94

medio, entonces no valía la pena. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Manifieste al despacho si ustedes iniciaron algún y si hicieron alguna acción judicial para exigir el cumplimiento de la promesa dentro del término estipulado 8 días, para la entrega del automotor? **CONTESTO:** Es que, en esa promesa de compraventa, inclusive, se estableció una cláusula cláusula compromisoria, en caso de incumplimiento, entonces la empresa no estaba interesada en un momento de recibir cargos, porque, no se necesitaban, porque, primero, mientras se importaron algunos carros, mientras se habilitaron unos terminales, porque, el único que entregaron en esa Concesión inicialmente fue el de patio 20 de Julio, porque, haya operado en buses en articulados y mucho posterior a los cuatro, comenzaron a prestarse también con buses biarticulados y no había, sino una Estación, que era la calle 80, que fue cuando comenzó la operación. La primera etapa en el 2000, el sistema de transporte masivo. Luego, entró la parte de suba y ha ido modificándose. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Cómo vincular, o cómo se demostraba al Distrito o cómo se demostraba en la licitación que ustedes tenían vinculado a los vehículos? ¿O que eran suyos? **CONTESTO:** No, es que no se exigía que era propiedad, sino unos requisitos que están en la licitación y que, en este proceso, Transmilenio presentó el pliego de condiciones que, reposa en el expediente, hay ustedes lo pueden leer. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA PARTE DEMANDANTE:** ¿Ustedes requerían de esos contratos de promesa de compraventa para poder participar dentro de la licitación? **CONTESTO:** pues, había unos requisitos y eso los cumplió el Consorcio Express y por eso le adjudicaron, así como le pasó a Transfin que, desafortunadamente posteriormente fracasó, o como le pasó Colbus, que eran agrupaciones de cooperativas de transporte urbano que se vincularon, se ganaron la licitación, pero no pudieron cumplir el requisito siguiente, que era el de la parte financiera. (...) **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD:** Señor Camilo, usted indica que, con posterioridad, se realizó el negocio comercial, según entiendo, con el señor Luis Alfredo, indíquele al Despacho, ¿cuál fue el valor de la compra del vehículo municipal postulado en venta? **CONTESTO:** Se estableció en el 2010, que fue cuando hubo la licitación, en junio 2010, se hizo el contrato de promesa de compraventa con el que era representante legal de consorcio Express S.A.S. que, para esa época, era el doctor Martínez. En ese tiempo, si se hubiera entregado, tenía un valor. Y año tras año que subía ese valor se iba incrementando en el IPC, esa sí era la tarifa final. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD:** (...) En el caso específico, el señor Luis Alfredo, usted indica que existió negocio. ¿Cuál fue el valor pagado producto de esa compra de vehículo? **CONTESTO:** En cuanto al señor Luis Alfredo, le cancelaron la tarjeta operación. Entonces, la empresa no estaba obligada a recibir ese carro. Y Transmilenio estableció una forma de comprar vehículos que, la persona podía ofrecernos y la ofreció, pero él contrato con la entidad respectiva, pero nosotros no con otros no. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD:** Para aclarar, entonces usted menciona que hubo o existió una negociación por eso, pero usted dice que esa persona nunca, nunca se llevó a su debido cumplimiento. ¿Es así? **CONTESTO:** No en ese momento, luego lo compró, se postuló a Transmilenio. Y allá un procedimiento lo compró la Alcaldía y le pagó el precio que estaba establecido en los anexos. Es más, ese precio, si usted lo mira que le dio pagar, que eran 95, el valor que sea 90. El valor comercial de ese carro. No debería tener valor, porque, era un carro con el que tenía más de 5 años de uso. En el tiempo debía tener 15 o 16 años, entonces ya estaba totalmente depreciado, contablemente. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD:** (...) ¿Indíquele al Despacho en esta última pregunta, si el señor Luis Alfredo Chávez ha presentado alguna demanda en contra de la entidad que usted representa producto del no cumplimiento de esa promesa de compraventa? **CONTESTO:** No es que nadie, en ese punto, nosotros no hemos incumplido, nosotros tampoco fuimos los causantes de que hubieran cancelado la tarjeta operación. **PREGUNTADO POR EL APODERADO JUDICIAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD:** No es la pregunta. ¿Si se ha presentado proceso civil en contra del Consorcio Express S.A.S., por parte de Luis Alfredo para el cumplimiento? **CONTESTO:** No, ninguno. (...) **PREGUNTADO POR LA APODERADA JUDICIAL DE TRANSMILENIO S.A.:** Quisiera de pronto que me aclarara el tema de, ¿quién realizó la postulación inicial del vehículo fue el señor Gómez o el señor Luis Alfredo Chávez a la propuesta inicial en el año 2009 en el 2010? **CONTESTO:** Que quien lo presentó es el señor Jairo Enrique Gómez Quintero, que era el propietario. Y en ese momento ese vehículo, el señor lo tenía vinculado a Transportes Panamericanos, no más. Ese señor, vendió cedió su contrato a otra persona y luego hasta tengo entendido que el señor Luis Alfredo Chávez, fue el propietario que posteriormente lo ofreció al Distrito. Y allá le pagaron el valor establecido. (...)” **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Para claridad de la audiencia, Se tiene en cuenta que, con la nueva modalidad de la prestación del servicio, empezaba o había cambio sustancial en la forma de estar prestando el servicio se cambia por empresas ahora a través de consorcios y a los cuales se

les adjudicaba una zona como usted lo refirió, entiendo ¿qué es así? (...) Con la nueva modalidad, ya no es por ruta, sino por zonas y ya para esas zonas se asigna una capacidad de sillas que usted decía que eso estaba representado en vehículos, sí. Y a esa nueva forma. ¿Cómo se hacía para entrar a vincular a quienes estaban prestando el servicio en la modalidad anterior, es decir, las empresas afiliadas entraban ellas directamente a participar o cada uno de los transportadores lo hacía motu proprio buscando dónde ubicarse? **CONTESTADO:** (...) Para poder participar, las empresas tenían que renunciar a rutas o se delegaba esa facultad a la Secretaría de Movilidad para cancelarlas. (...) La vinculación, el propietario tenía que transferir el vehículo al operador y el operador a partir de ese momento le daba una renta que estaba establecido por modelo y que se iba. (...) **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Ahora la pregunta es, ¿qué pasaba o mejor había la garantía de que todos los afiliados a Transportes Panamericanos, en este caso, pudieran participar en la nueva modalidad de explotación del transporte público? **CONTESTO:** Ellos tenían la libertad de vincularse con cualquier otro operador distinto. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Esta está claro que, podría ser por renta o por venta con los requisitos que se quiera para cada caso. ¿En concreto, está claro que para el señor Luis Alfredo la modalidad fue por venta y la venta fue por qué usted tiene conocimiento el vehículo? ¿Qué pasaba con ese vehículo? **CONTESTO:** El vehículo trabajó hasta que la Secretaría de Movilidad en uso de sus facultades legales, canceló la tarjeta de operación. Es que las tarjetas de operación en el sistema colectivo se expedían por 2 años. Eran renovables, porque es que el pequeño transportador, el transportador afilió el vehículo a la empresa que más le conviniera. Entonces podría estar vinculado al transporte Panamericanos hoy, posteriormente podría retirarlo al vencimiento de contrato e irse para Universal de transporte. Un ejemplo para otras empresas, eso era muy variable. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Bueno, entonces queda claro que la tarjeta de operación era por 2 años, cada 2 años se renovaba. Entonces, ¿puede ser una causa de la de la cancelación de la tarjeta de operación porque se venció la licencia para operar? **CONTESTO:** No, porque, en un momento dado, porque la capacidad transportadora pudo ser disminuida a Transportes Panamericanos o les cancelaron rutas, y, entonces sobraban los carros, porque es que las rutas, la Secretaría de Movilidad, las otorgaba y ponía unas un número de vehículos, eso entonces si le ponían 30 vehículos y cancelaron una ruta sobraban esos carros y tenían que cancelarles las tarjetas. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Otra razón pudo ser porque el vehículo ya cumplió su tiempo de vida? **CONTESTO:** Podría ser doctor, pero el caso este de Luis Alfredo. En el modelo que figura es 2000, hay que mirar cuál fue la fecha de matrícula, que eso lo haría en la tarjeta de propiedad. Eso lo certificaría en un certificado de tradición que dice cuándo es la matrícula. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Entonces quiere decir que sí, por ejemplo, un vehículo. Por decir 2000, modelo 2000 y en el momento en que se dio la licitación y se asignaba la nueva zona y cuando empezaba a operar, ¿se tenía en cuenta el tiempo que llevaba operando el vehículo y de ahí se descontaba el tiempo de vida que le quedaba? **CONTESTO:** Eso sí era, una función que le correspondía verificando a la Secretaría de Movilidad. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿Pero más o menos? **CONTESTO:** Lo que pasa es que, para el operador, para cambiarlo y vincularlo al sistema de transporte masivo requería primero presentarse, hacerle todas las modificaciones, cambiar de colores toda una serie de requisitos, dejarlo en óptimas condiciones y estaba aprobado por Transmilenio S.A. y una vez que lo vinculaban, sí se le podía expedir la tarjeta de operación. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Sí, pero la pregunta que le hago es, un vehículo que, por ejemplo, esté a media vida, le dice, le podían decir ya este vehículo no puede estar, toca, es por venta. **CONTESTO:** No, esa forma se hizo fue en el momento antes de la licitación, Doctor, en la licitación cada cual escogió libremente. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Es que la pregunta es, ¿Cuándo para poder vincularse por venta o por renta para el caso de venta es que se tenía en cuenta, entre otras, la vida del vehículo? **CONTESTO:** No, Doctor, ese no era el requisito. No, porque había unas tablas en que establecían modelo y sobre ese modelo, si diciendo que sea colectivo, buseta, o bus, tenía un valor. Entonces, ese era el valor que se reconocería si se vinculaba con cualquier operador, que se ganara la licitación. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** Es que es que creo que no me está entendiendo la pregunta, dice usted, el ¿vehículo tiene una vida de 24 años? **CONTESTO:** Sí deben de 20 años, máximo bueno, 20 años. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** ¿El vehículo que yo voy a poner en renta para vincularme al sistema tiene 18 años, me lo reciben así? **CONTESTO:** Pues en el momento en que se visitó ese vehículo se necesitaba para aceptarlo en una propuesta, entonces tuviera 2 años así estuviera 2 años de vida, no más, sí, claro y así. **PREGUNTADO POR EL DESPACHO:** La pregunta que yo hago, es porque creí que se estaba entendiendo que el vehículo se aceptaba en renta, siempre y cuando tuviera una vida útil para prestar el servicio, de lo contrario era obsoleto. **CONTESTO:** No, lo que el sistema que planteó el Distrito era que, todos esos vehículos pasarán y se vincularán en cómo se vinculan vendiéndolo o dándolos en renta, ya el operador le correspondía chatarrizarlos, lo que sea, o adecuarlo para prestar el servicio si valía la pena.

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: *Sí, pero la pregunta que yo hago, es ¿si mi vehículo tiene y le faltan 2 años para declararlo y salir del servicio, y lo podía vincular así por renta?*
CONTESTO: *Sí, claro, en el daño 2009 se podía, doctor.*
PREGUNTADO POR EL DESPACHO: *Porque, podría entenderse que, ¿cómo el vehículo ya tiene dos 2 años de vida, no más, entonces ya obligatoriamente tiene que venderlo?*
CONTESTO: *No, doctor, ese era un requisito de la licitación.*
PREGUNTADO POR EL DESPACHO: *¿Podría en ese caso, entonces, si se vinculaba de esa manera, si tuviera, pues tiempo de vida corto, el vehículo podría reemplazarse ese vehículo con otro para prestar el servicio licitado?*
CONTESTO: *El operador al chatarrizarlo podía reemplazarlo por otro y lo reemplaza por un vehículo nuevo, pero eso es de propiedad de ya del operador. Aquí la diferencia del colectivo era que las empresas del colectivo eran empresas afiliadas no propietarias de los vehículos. Y aquí ahora es propietario propietarios porque tienen la disposición del vehículo antes no se tenía.*
PREGUNTADO POR EL DESPACHO: *En el caso del señor Luis Alfredo, ¿usted supo si la venta se dio porque él lo hizo voluntariamente o porque sencillamente se vio obligado porque redujeron la capacidad de sillas de vehículos?*
CONTESTO: *Ese fue un negocio que el señor lo propuso voluntariamente. Yo creo que nadie lo ha forzado a nadie en ninguna operación. Y si lo forzaron, habría un delito y ya han debido ponerlo en conocimiento, pero ese no fue la situación cada operador Debe cumplir lo que ofreció. (...)⁵¹*

2.6.2. De la acreditación del daño

De acuerdo con las pruebas allegadas al proceso, se tiene certeza de la existencia del daño, por cuanto está demostrada la cancelación de la tarjeta de operación N° 1371318 del 6 de abril de 2015 mediante auto N° 21529 del 6 de abril de 2015 expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la cesión de derechos económicos N° 318 de 2015 efectuado por Luis Alfredo Chávez Fernández a Bogotá Distrito Capital el 10 de septiembre de 2015 por un valor de \$94.044.252 por la chatarrización del vehículo de placas SHH 512. En esa medida, se encuentra acreditado el carácter cierto y personal del daño alegado en la demanda.

Sin embargo, no basta acreditar el daño para que *per se* pueda declararse la responsabilidad de la entidad demandada, pues es necesario demostrar que el daño irrogado les es atribuible jurídicamente por acción u omisión.

2.6.3. Atribución o imputación del Daño

La imputación del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada y el daño sufrido por la víctima; lo cual, lleva a formar la atribución jurídica del mismo, es decir, determinar el fundamento de la responsabilidad, bajo el régimen subjetivo u objetivo.

En el juicio de responsabilidad estatal debe analizarse la imputación desde el ámbito fáctico y jurídico. En la imputación jurídica se debe determinar la atribución conforme a un deber jurídico que opera conforme a los distintos títulos de imputación consolidados por la Sección Tercera del Consejo de Estado: la falla o falta en la prestación del servicio — simple, presunta y probada—; daño especial: daño especial o anormal (desequilibrio de las cargas públicas) y riesgo excepcional.

La parte demandante funda su pretensión indemnizatoria en la supuesta responsabilidad de Bogotá D.C. - Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y Consorcio Express S.A.S. por (i) abuso del derecho y posición dominante al obligar al señor Luis Alfredo Chávez Fernández a vender sus derechos económicos que tenía sobre el automotor de placas SHH 512 en la Concesión N° 009 de 2010 – Zona Usaquén; y (ii) por la operación administrativa consistente en la implementación del Sistema Integrado de Transporte – SITP –, lo que conllevó a la cancelación de la tarjeta de operación 1371318 desconociendo la vida útil del automotor, los derechos del propietario que le permitían en explotar el servicio público de transporte urbano en el marco del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 – Zona Usaquén

⁵¹ Minutos 1:39:00 a 2:25:50 de la audiencia de pruebas celebrada el 2 de marzo de 2022 obrante en el Documento Digital N° 94

Entonces, para establecer si se encuentra acreditada la responsabilidad administrativa y patrimonial de las entidades demandadas, resulta pertinente establecer la manera como fue diseñado e implementado el Plan Maestro de Movilidad en el Distrito Capital de Bogotá, para luego analizar lo ocurrido respecto del demandante en este proceso.

En lo que corresponde al Plan Maestro de Movilidad, se encuentra que fue adoptado por el Distrito Capital mediante Decreto N° 319 de 2006, en el que se determinó que el Transporte Público en Bogotá D.C. es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia es de responsabilidad del Distrito Capital, a través de la Secretaría Distrital de la Movilidad como autoridad de transporte público. Tal Plan Maestro definió el objeto y alcance del denominado Sistema Integrado de Transporte Público "SITP", al que corresponde garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá. En esa medida, el SITP comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Posteriormente, el Decreto 486 de 2006, le asignó a TRANSMILENIO S.A. la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el actual sistema de transporte público masivo bajo las condiciones previstas en el mismo Plan Maestro de Movilidad, en la Ley 310 de 1996 y sus normas reglamentarias y modificatorias.

Luego, el Decreto 309 de 2009 adoptó para la ciudad de Bogotá como modelo de transporte público el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, dentro del cual reiteró las competencias definidas en el Plan Maestro de Movilidad. Igualmente, a la Secretaría Distrital de Movilidad le reiteró su competencia para actuar como la autoridad de dicho Sistema, cuyas funciones están dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial. A la empresa Transmilenio S.A. le asignó el rol como Ente Gestor, encargándole, entre otras funciones, la de realizar el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte público masivo.

Así, entonces, en el año 2010, el Gerente General de Transmilenio S.A., con apoyo en los estudios y diseños pertinentes, expidió la Resolución N° 064 por medio de la cual ordenó la apertura del proceso de Licitación Pública N° TMSA-LP 004 de 2009 con la finalidad de seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión para la prestación del servicio en las trece zonas en que fue dividido el Distrito Capital, cuyo objeto sería la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP, así: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona – Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme.

En tal virtud, la implementación del SITP fue realizada en 4 fases:

- Fase 1 SITP Preparación para la implementación del SITP: Se iniciaron los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.
- Fase 2 SITP. Implementación gradual de la operación: Una vez terminada la fase 1, fueron adjudicadas las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se inició gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

- Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP: Una vez terminada la fase 2 se dio inicio a la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad. En esta fase se realizarían mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales, en el marco de la capacidad fiscal del Distrito y se continuaría el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y renovación de vehículos.

- Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos: En esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

Cabe señalar que la capacidad máxima de operación de buses en el SITP se estableció en 10.350 vehículos, por lo cual, las empresas concesionarias a las que se les adjudicaba el contrato de concesión respectivo para la prestación del servicio de transporte público en su zona, se les asignaba una capacidad máxima de buses y debían prestar el servicio con buses propios, los cuales debían ser estandarizados. También es importante tener presente que en el Pliego Licitatorio dispuesto por Transmilenio S.A.⁵² se estableció que la participación de los propietarios se realizaba bajo 2 modalidades: (i) venta del automotor, para lo cual el propietario debía firmar la Proforma 6 B en la que se obligaba a transferir y registrar la propiedad y a realizar la entrega material del vehículo al concesionario; y la de (ii) renta en la que se asignaba a los propietarios vinculados una renta fija mensual ofertada conforme a los términos establecidos en el pliego de condiciones de la precitada licitación.

También, en el artículo 10° del Decreto 309 de 2009 se estableció que a partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes. Efectivamente, mediante auto N° 21529 del 6 de abril de 2015⁵³, expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad, a partir de esa fecha, se resolvió cancelar la tarjeta de operación N° 1371318 del vehículo de placas SHH512.

De lo anterior, queda claro que con la Licitación Pública N° TMSA-LP 004 de 2009 Transmilenio S.A. se iniciaron los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI, para lo cual, el Consorcio Express S.A. presentó su propuesta para operar la Zona de Usaquén, y, en efecto, le fue adjudicada dicha zona. En esa medida, para operar debía hacerlo con vehículos propios o con los vehículos de los propietarios que operaban las antiguas rutas, siempre que no sobrepasara el cupo máximo de vehículo permitidos y atendiendo a que los vehículos cumplieran los requisitos estandarizados para prestar el servicio en la nueva modalidad del SITP. En el caso puntual del vehículo de placa SHH512 se indicó que se vinculaba a la empresa Consorcio Express en la modalidad de venta, en atención a su antigüedad, pues era modelo 2000, dado que el tiempo estimado de vida útil en esta nueva modalidad era de 12 años.

Sobre la modalidad en que fue vinculado el vehículo de placa SHH512, aparece acreditado que el 28 de junio de 2010 el antiguo propietario Jairo Enrique Gómez Quintero aplicó para la modalidad de venta en los siguientes términos:

"Características Básicas del Acuerdo:

- 1. La modalidad de vinculación acordada entre las partes es: contrato de promesa de compraventa.*
- 2. El propietario se obliga a transferir y registrar la propiedad y a realizar la entrega material del vehículo al concesionario sin ninguna condición o salvedad diferente a la adjudicación del contrato.*

⁵² Ver Documento Digital N° 49 del Expediente Digital

⁵³ Folio 14 – 17 del Cuaderno 1

3. *El valor del vehículo será: La suma de dinero que, en función al modelo y al tipo de vehículo que componga la Flota, esté contenida en la Proforma No. 8 de los Pliegos de Condiciones de la Licitación en la casilla "Valor de vehículo para venta".*
4. *Las partes no celebraron ningún acuerdo adicional que tenga consecuencias económicas para el proponente.*
5. *Las partes podrán acordar, libre y espontáneamente, un peritazgo técnico en cualquiera de los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA – habilitados por el Ministerio de Transporte, para que determine el estado del vehículo al momento del Acuerdo y al momento de la entrega material del mismo. Si las partes lo acuerdan, la revisión técnico mecánica será válida como primer Peritazgo (al momento del Acuerdo). Solo en este evento y de existir diferencias de la venta fija mensual o del valor de compraventa del vehículo, según la modalidad de vinculación acordada con el propietario. (...)"⁵⁴*

También se encuentra acreditado que Jairo Enrique Gómez Quintero (anterior propietario) celebró promesa de compraventa del vehículo con la señora Diana Constanza Camargo Rippe y, por lo mismo, celebraron contrato de cesión de derechos que le pudieran corresponder ante la eventual adjudicación de la concesión al Consorcio Express S.A.S., que, como se indicó, se trataba de derechos de venta. Así, que, para ese entonces, el aquí demandante no ostentaba la calidad de propietario del vehículo de placas SHH 512.

Ahora bien, téngase presente que Transmilenio S.A., mediante Resolución N° 445 del 8 de noviembre de 2010 adjudicó la Licitación Pública N° TMSA-LP-004 de 2009 a Consorcio Express S.A.S., y posteriormente, el 3 de septiembre de 2012, Diana Constanza Camargo Rippe y Luis Alfredo Chávez Fernández celebraron contrato de compraventa del 50% del vehículo de servicio público de placas SHH 512. Luego, el 15 de febrero de 2013 fue realizada la compraventa del otro 50% de dicho vehículo, entre las mismas partes.

En tal virtud, el 18 de febrero de 2013 la señora Diana Constanza Camargo Rippe cedió también los derechos que le pudiera corresponder en la concesión otorgada mediante la Licitación Pública No. TMSA LP -004-2009 al nuevo propietario Luis Alfredo Chávez Fernández. Entonces, se evidencia que fue voluntad de Luis Alfredo Chávez Fernández adquirir el automotor de placas SHH 512 en tales condiciones, puesto que el anterior dueño ya había aplicado a la modalidad de participación de venta y no de renta a favor del Consorcio Express Ltda. Eso quiere decir que la expectativa del negocio que realizó consistía en obtener el producto de la venta del referido automotor y no precisamente en participar dentro del Consorcio Express como propietario en renta.

Tal aserto tiene fundamento en el hecho en que era de pleno conocimiento del antiguo propietario Jairo Enrique Gómez Quintero que los derechos que le correspondían por el referido vehículo eran de venta y no renta, pues él mismo así lo aceptó cuando suscribió la proforma 6 B contentiva de la alternativa de modalidad de vinculación de los propietarios participantes en la propuesta del proponente Consorcio Express S.A.S. en la licitación TMSA LP – 004 – 2009. De modo que el negocio que hizo con los compradores del mencionado automotor era exactamente para que ellos recibieran los derechos que le correspondían por la venta del automotor, tal como había sido pactado mediante las respectivas promesas de compraventa, máxime que el vehículo era modelo 2000 y, que por ello, no encajaba en las condiciones para seguir prestando el servicio, pues la vida útil en nuevo sistema es de 12 años. Asunto diferente es que los nuevos compradores, entre ellos, el aquí demandante haya creído que el negocio consistía en seguir operando con ese vehículo en el nuevo sistema del SITP, pero la realidad es que no fue así.

Justamente, para dar cumplimiento a lo pactado respecto del referido automotor, el 10 de septiembre de 2015, Luis Alfredo Chávez Fernández y el Distrito Capital celebraron cesión de derechos económicos en la que se indicó: "*Que el 27 de mayo de 2015, EL CEDENTE presentó su postulación ante TRANSMILENIO S.A., con el fin de ceder voluntariamente a favor de BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, sus derechos económicos derivados de la modalidad de vinculación en VENTA con el concesionario CONSORCIO EXPRESS, en concordancia con lo previsto en el pliego de*

⁵⁴ Ver folio 8 del Cuaderno 1

condiciones, el contrato de concesión y la normatividad distrital dictada para acelerar el proceso de desintegración física de los vehículos.

Que (...) una vez revisada la postulación corrió traslado al Comité de Verificación para la revisión de los documentos aportados por los propietarios postulados y verificar el cumplimiento de las condiciones generales y criterios de priorización de éstos y, mediante Acta No. 19 de julio de 2015 recomendó la procedencia de la postulación con relación al vehículo de placas SHH 512, por cumplir con los requisitos señalados en el Decreto Distrital N° 580 de 2014 y las Resoluciones No. 006 y 216 de 2015. El vehículo hace parte del acuerdo de licitación No. TMSA 004 celebrada en el 2009 y asignado a USAQUEN con vinculación original en la modalidad de venta, con un valor de \$94.044.253.

En virtud de tal negociación, le fue cancelada la licencia de operación y la matrícula de vehículo al referido vehículo el 26 de septiembre de 2015, así como la desintegración física el 18 de septiembre de 2015.

Bajo tal panorama, en manera alguna se evidencia el abuso del derecho y de la posición dominante de la Secretaría de Movilidad y de Transmilenio, pues lo ocurrido respecto del plurimencionado vehículo fue consecuencia de la modalidad en que fue vinculado al SITP, es decir, en la modalidad de venta, más no de renta. Asunto este que fue expresado mediante la voluntad del antiguo propietario al suscribir la proforma 6B, lo cual fue corroborado con la declaración en audiencia de pruebas por el representante legal de Consorcio Express. De modo que al vender el referido vehículo, los nuevos compradores solo podían tener como expectativa legítima recibir el producto de la venta, más no acceder a seguir prestando el servicio de transporte público a través de Consorcio Express, a quien se le había concesionado el derecho de explotar tal servicio. Asunto diferente es que el aquí demandante con la compra del automotor haya creído (o quizás le hayan prometido, pero que no aparece demostrado) que tal negocio jurídico también le daba derecho para seguir prestando el servicio de transporte público con el referido automotor.

Lo cierto es que dentro del proceso no aparece acreditado que el antiguo propietario Jairo Enrique Gómez Quintero haya sido inducido en error sobre la modalidad en que vinculó al SITP el vehículo. Además, obsérvese que Transmilenio, como gestor del sistema de transporte masivo, fue muy claro al indicar la manera en que podían ser vinculados los propietarios de los vehículos con que se venía prestando el servicio de transporte a través de las empresas afiliadoras: Bajo la modalidad de renta o de venta. La primera, siempre que los vehículos fueron adaptados para cumplir con los requisitos de estandarización y cumplieran con el requisito de vida útil que en el nuevo sistema es de 12 años. Y la segunda, cuando voluntariamente se accediera a tal modalidad o que atendiendo a la vida útil del automotor, no se justificara hacer la inversión para adaptarlo a los requisitos estandarizados exigidos para la prestación del servicio.

En tales condiciones, el reproche que hace la parte demandante respecto del abuso de la posición dominante de las entidades demandadas no está llamado a ser atendido, pues tal hecho no aparece acreditado. Por el contrario, lo que aparece acreditado es que la venta del automotor fue consecuencia de la modalidad en que el antiguo propietario decidió vincularlo voluntariamente a la nueva modalidad prevista en el SITP.

Ahora, en lo que corresponde al reproche por haberle cancelado la tarjeta de operación al automotor, tal argumento tampoco está llamado a ser atendido. Y ello es así porque el aquí demandante Luis Alfredo Chávez Fernández le cedió al Distrito Capital los derechos económicos derivados de la modalidad de vinculación en venta con el concesionario Consorcio Express, en concordancia con lo previsto en el pliego de condiciones, el contrato de concesión y la normatividad distrital dictada para acelerar el proceso de desintegración física de los vehículos. Es decir, el Distrito Capital le compró los derechos económicos del automotor, para luego proceder con su desintegración física (chatarrizado), tal como había sido aceptado por su antiguo propietario. De modo que lo realizado fue la culminación normal de lo inicialmente pactado respecto de la venta del automotor. Por ello, ipso facto devino la cancelación de la tarjeta de operación.

Como se observa, en ninguno de tales negocios jurídicos o procedimientos administrativos se observa irregularidad alguna que lleve a inferir abuso de la posición dominante de las entidades demandadas. Más bien lo que se evidencia es que todo se hizo conforme a lo presupuestado en el pliego licitatorio y la adjudicación de la concesión realizada por Transmilenio S.A. para la implementación gradual del SITP. En tales condiciones, como la parte demandante no logró demostrar la falla en el servicio, cuya carga le correspondía, según lo previsto en el artículo 167 del C.G.P., se denegarán las pretensiones de la demanda.

2.7. COSTAS

En cuanto a la condena en costas, en aplicación del criterio objetivo valorativo señalado por el artículo 188 de la ley 1437 de 2011, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, debe verificarse si hay lugar a condena en costas a la parte vencida.

Se habla de un criterio «*objetivo*» porque en toda sentencia se «dispondrá» sobre costas, es decir, se decidirá, bien sea para condenar total o parcialmente, o bien para abstenerse. Y es «*valorativo*» porque se requiere que en el expediente el juez revise si las mismas se causaron y en la medida de su comprobación, tal y como lo ordena el CGP. En consideración a lo anterior, dado que no aparece acreditado, el Despacho se abstendrá de condenar en costas a la parte vencida.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo del Circuito de Bogotá - Sección Tercera**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: DESESTIMAR la tacha del testigo formulada contra la declaración de Julio Alberto Cortés Castillo y Orlando Cohecha Lasso, por las razones expuestas.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva.

TERCERO: NO CONDENAR en costas, conforme a lo indicado.

CUARTO: Por Secretaría del Juzgado, procédase a la notificación de la sentencia en la forma dispuesta en el artículo 203 de la Ley 1437 de 2011.

QUINTO: En firme esta providencia, por Secretaría, **liquídense** los gastos del proceso y en caso de existir remanentes, entréguense a la parte interesada. **Archívese** el expediente, haciéndose las anotaciones del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


JOSÉ IGNACIO MANRIQUE NIÑO
JUEZ

dmap

Firmado Por:
Jose Ignacio Manrique Niño
Juez
Juzgado Administrativo
035
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

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: **fb8ef2c5bd11e28a6b2a1685f32527230a731680f6ea817279747af0101b0970**

Documento generado en 22/09/2023 04:38:07 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>