

REPÚBLICA DE COLOMBIA



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

Bogotá, D.C., primero (1°) de marzo de dos mil veinticuatro (2024)

Radicado	11001333603520130011300
Medio de control	Reparación Directa
Accionante	María Teresa Tovar Rojas y otro
Accionado	Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional y otros

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 proceso de la referencia, de acuerdo con el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

I. ANTECEDENTES

1.1. LA DEMANDA

María Teresa Tovar Rojas y otro, a través de apoderado, presentaron demanda de reparación directa en contra de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional – Policía Metropolitana – Policía de Transmilenio, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transportes, Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y Metrobús S.A., con el fin de que se declare su responsabilidad administrativa y patrimonial por la lesión que sufrió en su pierna derecha debido a la caída dentro de un bus de Transmilenio junto con su nieto menor de edad, al ser empujada por otros pasajeros que también intentaban ingresar; esto, por la supuesta omisión en la adopción de medidas de seguridad al interior de las estaciones y portales de Transmilenio en el ingreso y egreso a los buses articulados y a la deficiente prestación del servicio de transporte.

1.2. PRETENSIONES

La parte actora solicitó las siguientes declaraciones y condenas:

“...PRIMERA: LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, LA NACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA- POLICIA METROPOLITANA DE BOGOTA; LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA DE TRANSMILENIO, LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE,

DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DE MOVILIDAD, TRANSMILENIO S.A., SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, METROBUS S.A., son administrativa y solidariamente responsables de los perjuicios materiales y morales causados al menor DAVID SANTIAGO BERNAL CASTAÑEDA y a las señora MARÍA TERESA TOVAR ROJAS, mayor de edad, domiciliada y residente en la ciudad de Bogotá, identificada, por falla del servicio.

SEGUNDO: Condenar, en consecuencia, a la LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, LA NACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA- POLICIA METROPOLITANA DE BOGOTÁ; LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA DE TRANSMILENIO, LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DE MOVILIDAD, TRANSMILENIO S.A., SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, METROBUS S.A., como reparación del daño ocasionado, a pagar a los actores, o a quien represente legalmente sus derechos, los perjuicios de orden material y moral, subjetivos y objetivados, actuales y futuros, los cuales se estiman como mínimo en la suma que resulte probada dentro del proceso, o en su defecto, en forma genérica.

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

CUARTA: La parte demandada dará cumplimiento a la sentencia, en los términos de los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo...”

En el escrito subsanatorio se precisó:

“...SEGUNDO: En relación con los perjuicios se precisan los siguientes:

Perjuicios materiales:

Daño emergente:

Se habla de daño emergente por las lesiones corporales. Es apenas obvio, si el daño origina gastos tendientes a tratar o sanar dichas lesiones, deben ser estos componentes de indemnización al respecto.

Este tipo de gastos o salidas patrimoniales pueden consistir en erogaciones futuras o pasadas. Desde luego, la identificación y determinación de la cuantía de estos perjuicios, dependerá de los dictámenes periciales de rigor.

En el caso de daño emergente es necesario realizar intervención quirúrgica a la señora MARÍA TERESA TOVAR ROJAS, la cual no ha sido practicada motivo por el cual no se ha cuantificado.

Adicionalmente el menor DAVID SANTIAGO BERNAL CASTAÑEDA, también sufrió golpes pero no fue valorado motivo por el cual no se ha cuantificado.

Se debe reconocer a favor de todos los demandantes.

Lucro cesante:

Es apenas obvio, que si el daño emergente origina lesiones corporales y para tratar o sanar dichas lesiones el lucro cesante puede ser futuro y presente, en cuanto a que como contraposición al desembolso que implica el daño emergente, este implica un no desembolso, en concreto a una pérdida sufrida o a una ganancia frustrada. Y teniendo en cuenta las lesiones

sufridas fueron generadas 15 días de incapacidad médico legal provisional y a partir de la cirugía se puede determinar la incapacidad médico legal definitiva.

Se debe reconocer a favor de la señora MARÍA TERESA TOVAR ROJAS, sin embargo, no ha sido generada la incapacidad médico legal definitiva, razón más que suficiente para no ser cuantificada en esta etapa.

Sin embargo se debe cuantificar con base en el salario mínimo que para 2012 era 566.700 y los 15 días corresponden a \$283.350.

Perjuicios inmateriales:

Daño Moral

Por otro lado, ha sido reconocido por la doctrina y la jurisprudencia que las lesiones corporales dan origen al perjuicio moral como consecuencia del malestar y padecimiento que la víctima experimenta con ocasión de dicha afección.

Generalmente en estos casos se está en presencia de accidentes de tránsito en el cual, como se dijo, se reconoce la respectiva compensación por el dolor y los sufrimientos derivados de tales eventos y por el malestar de carácter psíquico sufrido.

Pero los sufrimientos derivados de accidentes, o aquellos derivados de lesiones sean leves o graves, no son exclusivos para que se genere el reconocimiento del perjuicio moral, no debe por tanto confundirse la génesis del pretium doloris, bien puede generarse en el sufrimiento derivado de la muerte de las personas, de las lesiones corporales y el padecimiento o malestar psíquico que ellas ocasionan; además de las anteriores hipótesis, la "mera angustia", el sentimiento de zozobra, el "susto", la sensación de inseguridad, también pueden, sin necesidad de lesiones o muerte, configurar la compensación de este tipo de perjuicios sin perjuicio de las respectivas consecuencias de carácter patrimonial del hecho dañino (daño emergente o lucro cesante) y de las correspondientes indemnizaciones del Sistema General de Seguridad Social en Pensiones que pueda generarse con ocasión de un daño de estas características.

Para el Consejo de Estado Colombiano, dentro del rubro conocido como perjuicio moral, también hace parte una modalidad de daño conocido como perjuicio estético.

Usualmente, nuestra jurisprudencia administrativa reconoce este perjuicio en caso de cicatrices derivadas de la ocurrencia del hecho dañino en el caso en que estas sean visibles o en el caso en que estas hayan producido una deformación en la cara, así como en el caso de amputaciones, siendo independiente al daño ocasionado sobre la función aunque bien puedan presentarse conjuntamente. El perjuicio estético puede tener graves consideraciones sobre el sentir de la víctima en cuanto a su consideración sentimental; en palabras del Consejo de Estado:

"El denominado pretium pulchritudinis o precio de bellezaz viene a compensar el perjuicio estético que resulta del atentado infringido a la armonía física de la víctima. Entonces la pérdida de la integridad corporal da a lugar a la reparación independientemente de los daños materiales que se haya podido causar. Así mismo el perjuicio estético stricto sensu como una cicatriz en el rostro es suficiente para dar lugar al nacimiento de una acción de reparación, pero dicho perjuicio es puramente moral, aunque puede tener repercusiones patrimoniales si la víctima fuere rechazada de su trabajo o no pudiese ejercer una actividad en razón de dicho defecto."

Se debe reconocer a favor de todos los demandantes.

La cuantificación corresponde a la suma de 100 SMLMV que para el año 2012 eran \$56.670.000..."

1.3. FUNDAMENTO FÁCTICO

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

- El 26 de marzo de 2012, aproximadamente a las 7:40 a.m., luego de descender del alimentador Villa María, la señora María Teresa Tovar Rojas ingresó a la plataforma del Sistema Transmilenio, en el Portal de Suba, con su nieto D.S.B.C., de 3 años de edad. Se dirigió al sitio señalado para subir al bus de la ruta H15 y estando en la fila, con el menor en brazos, llegó el bus T-012 y parqueó para recoger los pasajeros, abrió las puertas y al tratar de ingresar, por la cantidad de personas que había en el momento, la gente empezó a empujar, y, por los empujones, al no poder maniobrar y por el espacio tan amplio que quedó entre el bus y la plataforma se incrustó el pie derecho de la señora Tovar Rojas en el espacio vacío y cayó dentro del bus. Indica que su nieto cayó aproximadamente a un metro de distancia también dentro del bus, empezó a llorar, y la gente los pisoteaba, pero algunas personas los ayudaron a levantar y se sentaron en una silla azul, sin que pudieran salir del bus en ese instante.
- Que ningún empleado o personal del sistema Transmilenio, ni el conductor del bus, ni la policía acudieron a auxiliarla ni cumplieron con los protocolos mínimos para ese tipo de incidentes dentro del sistema, pese a que se encontraban al interior del Portal Suba y en hora pico, en el que se supone debe haber personal de la Policía y personal administrativo del sistema Transmilenio, pero no llegó ningún equipo de atención de emergencias.
- Añadió que pese al escándalo y a la solicitud de los usuarios para que el conductor del bus parara y los auxiliara, éste hizo caso omiso, cerró las puertas y puso en marcha el vehículo hasta que paró en la Estación Transversal 91, donde esperaban dos auxiliares de Policía, quienes le informaron que debía acompañarlos al Portal de Suba a la enfermería, para hacer la valoración.
- Que no se cumplieron los protocolos para ese tipo de situaciones, pues únicamente fueron trasladados a la enfermería donde solicitaron sus datos personales, les preguntaron si tenían EPS, tomaron tensión y temperatura, realizaron limpieza de la herida que presentaba en la pierna derecha y llamaron una ambulancia para que los llevara a valoración por un médico. Que luego de dos horas de ocurrido el hecho, esto es, a la diez de la mañana fueron ingresados al Hospital de Suba.
- Que presentó denuncia ante la Fiscalía General de la Nación el 28 de marzo de 2012, siendo remitida a Medicina Legal, donde le expidieron una incapacidad médico legal provisional de quince días, luego de lo cual debía regresar para un nuevo reconocimiento médico legal.

1.4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

El apoderado de la parte demandante, de manera concreta, señaló que la actuación de las entidades demandadas Nación – Ministerio de Defensa – Policía Metropolitana – Policía de Transmilenio, Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y Metrobús S.A. había configurado una falla del servicio por el no cumplimiento de los protocolos mínimos para ese tipo de incidentes dentro del Sistema Transmilenio. No se dio cumplimiento a lo ordenado en la sentencia proferida dentro la acción popular promovida contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y Transmilenio S.A., en el sentido de ubicar personal de la empresa y de misión

Bogotá en las puertas de cada vagón, todos los días, en el horario de 6:00 a.m. a 8:30 a.m. y de 5:00 p.m. a 7:30 p.m. en coordinación con la Policía Nacional; implementar, de manera permanente, campañas educativas, informativa y de capacitación a la ciudadanía en general, que la concientice sobre los deberes que tiene, como usuaria del sistema Transmilenio, así como operativos que sancione eficazmente a los contraventores. Y frente al Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes manifestó que se configura falla del servicio, pues omitieron su deber de vigilancia, inspección y control de las entidades vigiladas.

Por tal razón, se quebrantaron los arts. 2 y 90 de la Constitución Política, el art. 86 del C.C.A. y se presentó omisión de socorro – Art. 131 Código Penal.

1.5. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

1.5.1. Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional

Se opuso a la totalidad de las pretensiones formuladas por la parte demandante, porque la Entidad no tuvo nada que ver con el accidente que sufrieron los demandantes ya que no se presentó ninguna participación activa u omisiva de los miembros de la Policía Nacional. Agregó que el sistema de Transmilenio siempre ha contado con presencia policial, pero por la gran cantidad de personas que accede al servicio, es casi que imposible que pueda estar en cada uno de los vagones del sistema, aunque sí está presente en puntos múltiples de la misma troncal en toda la ciudad. Alegó como eximente de responsabilidad el hecho de un tercero, la imprevisibilidad del accidente, inexistencia del daño; ruptura del nexo de causalidad, falta de legitimación en la causa por pasiva, hecho exclusivo de la víctima, inexistencia de prueba que determine responsabilidad de la Policía Nacional, no deficiencia en la seguridad de la Policía Nacional, hecho exclusivo de la víctima y excepción genérica.

1.5.2. Ministerio de Transporte

Se opuso a las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta que el fundamento fáctico no indica responsabilidad predicable a ese Ministerio, como tampoco da cuenta de cuál fue el actuar omisivo en que incurrió dentro del ámbito de las funciones legalmente establecidas (Decreto 087 del 17 de enero de 2011). Añadió que el Ministerio no lleva a cabo seguimiento a los contratos de obra, o contratos de concesión para la operación, toda vez que el rol de esa entidad está circunscrito al seguimiento y apoyo a la implementación de los sistemas de transporte financiados con recursos de la Nación. Propuso las excepciones que denominó inexistencia de nexo causal entre los hechos, las funciones y competencias del Ministerio de Transporte; falta de legitimación en la causa por pasiva e inexistencia de responsabilidad.

1.5.3. Superintendencia de Puertos y Transportes

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones, pues esa Entidad no es responsable de los perjuicios materiales y morales demandados, por ende, no debe ser condenada a reparar el daño solicitado. Indicó que la Superintendencia de Puertos y Transporte (hoy Superintendencia de Transporte) no tiene entre su competencia inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. Que la competencia de dicha vigilancia es de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Movilidad y Transmilenio S.A. (Resolución 226 de 1999 expedida por el Alcalde Mayor de

Bogotá, D.C. – Acuerdo Distrital No. 04 de 1999 – Documento CONPES 3093 del 15 de noviembre de 2000). Presentó las excepciones denominadas falta de legitimación en la causa por pasiva, ausencia de causa petendi y ausencia de nexo causal.

1.5.4. Bogotá, D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad

Se opuso a las pretensiones de la demanda, pues, de los hechos relacionados en la misma, se desprende que se presenta falta de legitimación en la causa por pasiva de esa Secretaría y el hecho exclusivo y determinante de un tercero, dado que fueron los usuarios del Sistema Transmilenio S.A. quienes empujaron a la señora María Teresa Tovar Rojas; además de encontrarse caducada la acción. Que no están acreditados los elementos esenciales para la configuración de la obligación de reparar por parte de Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, ya que esa Entidad no ha desarrollado ninguna conducta irregular, activa u omisiva, que conlleve la causación del daño antijurídico alegado.

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

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones. Manifestó que las funciones asignadas por la Ley y sus estatutos a Transmilenio S.A., no contemplan el transporte público de pasajeros, la custodia de vehículos y la contratación de los conductores, pues ello corresponde legal y contractualmente a empresas privadas, motivo por el cual no está llamada a responder por tales actividades. Añadió que no le asiste el deber de asumir las consecuencias derivadas de hechos de terceros, quienes son los responsables de los daños alegados en la demanda, siendo materialmente imposible controlar la voluntad de cada uno de los usuarios del sistema. Presentó las excepciones que denominó diligencia en el ejercicio de sus funciones y ausencia de falla en el servicio o nexo de causalidad, pues Transmilenio ha venido cumpliendo exitosamente con el fallo del Consejo de Estado del once (11) de agosto de dos mil once (2011); ejercicio de la actividad riesgosa a cargo de una empresa privada y la indemnidad predicable de los contratos de concesión; hecho exclusivo y determinante de terceros que empujaron a la señora Tovar Rojas; falta de legitimación en la causa por pasiva; falta de pruebas que acrediten los daños materiales o morales e indebida representación.

1.5.6 Metrobús S.A. en liquidación

Se opuso a todas las pretensiones solicitadas en la demanda y a que se haga declaración alguna en contra de esa sociedad, por carecer de fundamentos fácticos y jurídicos. Que no existe evidencia de los hechos narrados en la demanda, pues la demandante no demostró la ocurrencia del hecho dañoso y la relación de causalidad. No existen más pruebas que las afirmaciones de la señora María Teresa Tovar, no hay evidencia de que se hubiera elaborado un informe de accidente de tránsito y tampoco existen testigos del suceso. Que tampoco demostró la demandante que su caída se hubiera producido como consecuencia del espacio dejado entre el bus articulado y la plataforma del Portal de Suba, pues, según sus manifestaciones, lo que conllevó a que se cayera fue el actuar de los demás usuarios, quienes al ingresar al bus la empujaron y pisaron, sin ningún tipo de consideración. Que tales hechos transcurrieron sin que mediara algún tipo de responsabilidad en cabeza del conductor del bus y de Metrobús S.A., quedando eximida de responsabilidad al estar demostrado que los hechos acontecieron por el hecho de un tercero.

Que según las respuestas emitidas por Transmilenio S.A. y la Policía Nacional, actuaron conforme a sus procedimientos internos, brindando la atención adecuada y oportuna a la señora Tovar Rojas. Presentó las excepciones que denominó: ausencia de responsabilidad en cabeza de Metrobús S.A. por culpa de terceros; inexistencia del daño; cobro de lo no

debido con el consecuente enriquecimiento sin justa causa; objeción a la estimación razonada de perjuicios y excepción genérica.

1.5.7. Allianz Seguros S.A.

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones formuladas en la demanda, dado que en el presente caso no se dan los presupuestos para que se concrete la responsabilidad de las entidades demandadas, en especial, no se concretan los supuestos que permitan imputar responsabilidad civil al asegurado Transmilenio S.A. No existe una conducta o función concreta asignada a Transmilenio que haya podido intervenir, positiva o negativamente, en la concreción del evento en virtud del cual se sustenta la demanda. Alega que se trató del hecho de un tercero, pues la propia parte demandante reconoce que fue empujada por terceras personas, sin que efectúe mención concreta relacionadas con actuaciones o actos que debieran haber sido ejecutadas por Transmilenio para concretar una falla en el servicio.

Que Transmilenio no puede ser considerado responsable en este caso por hechos de terceros, que devinieron en la caída de la que dice haber sido víctima la demandante. Añade que Transmilenio con en el escrito de contestación allegó las pruebas que acreditan que las gestiones que estaban a su cargo fueron ejecutadas de acuerdo con el alcance de su posible intervención para suministrar apoyo y atención a la usuaria. Presentó las excepciones que denominó ausencia de prueba de las omisiones alegadas en la demanda; ausencia de falla en el servicio; ausencia de responsabilidad por no encontrarse acreditados los elementos que la integran; hecho de un tercero; falta de legitimación en la causa por pasiva; improcedencia de reconocimiento de los perjuicios materiales reclamados. Frente al llamamiento en garantía presentó las excepciones de ausencia de cobertura ante la eventual condena de Transmilenio en virtud de los hechos e hipótesis de la demanda; coaseguro, límite de valor asegurado por evento y en el agregado anual, y deducible.

1.5.8. Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.

Se opuso a las pretensiones, porque en el presente asunto no existen los elementos de los que se pueda concluir que ha surgido una responsabilidad administrativa, pues el daño no puede imputarse Transmilenio. Si se demuestra que el daño se produjo por no haberse estacionado el bus a una distancia adecuada o haber sido empujada la demandante con el pequeño por los demás usuarios, estos hechos no podrían atribuirse a actuar alguno de Transmilenio, pues no es propietario del bus involucrado en los hechos, ni tiene guarda jurídica sobre el mismo y, además, el actuar de terceros no puede involucrar la responsabilidad extracontractual de Transmilenio. Presentó las excepciones que denominó falta de legitimación en la causa por pasiva; inexistencia de fuente de responsabilidad patrimonial del Estado en el daño que se reclama; cobro excesivo de perjuicios extrapatrimoniales inexistencia de prueba de perjuicio.

1.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.6.1. Parte demandante

Reiteró los hechos y pretensiones de la demanda, manifestando que éstos se encuentran probados. Que el hecho dañoso es imputable al Estado, en cabeza de sus órganos sin que exista causa exonerante de responsabilidad porque el daño no se produjo por culpa de la víctima, ni por la ocurrencia de una fuerza mayor o caso fortuito que sirvieran de fundamento para hablar con certeza del acaecimiento de un hecho imprevisible.

En relación con la denuncia 110016000026201200657 presentada en la Fiscalía General de la Nación, manifestó que se encuentra en estado "INACTIVO -Motivo: Archivo por imposibilidad de encontrar o establecer el sujeto pasivo art. 79 C.P.P, auto julio 5 de 2007 mp yesid ramírez bastidas", mas no por culpa de la denunciante aquí demandante.

Respecto del Proceso 2014 – 234 que cursó en el Juzgado 34 Administrativo del Circuito, indicó que si bien es cierto se origina con base en el mismo accidente, se refiere a otros hechos y otros demandados por cuanto se trata de una falla en el servicio por la indebida atención o presunta negligencia médica, que no se puede comparar con lo solicitado en esta demanda.

Finalmente, se refirió al fallo proferido por el Consejo de Estado dentro de la acción popular Expedientes Acumulados: 25000231500020020168501 y otros, y a las obligaciones que al respecto debía cumplir Transmilenio y la Alcaldía del Distrito Capital. Solicitó que se despachen favorablemente las pretensiones.

1.6.2. Por la parte demandada

1.6.2.1. Nación – Ministerio De Defensa – Policía Nacional

Solicitó que se despachen desfavorablemente las pretensiones. Indicó que, del material probatorio aportado, se pudo establecer que luego de sufrido el accidente por parte de la señora María Teresa Tovar Rojas, el conductor del bus involucrado se puso en marcha y por súplicas de los demás ocupantes se detuvo en la estación de la calle 91, en donde dos Auxiliares de Policía esperaban a la víctima y la acompañaron al Portal de Suba, dejándola en la enfermería para que fuera valorada por el personal especializado y se tomaran las determinaciones que del caso. Que ello evidencia que el accidente se produjo por hechos ajenos a la Policía Nacional y sin ninguna participación activa u omisiva de sus miembros, quienes como lo señala el apoderado de la demandante, la socorrieron y la llevaron a sitio adecuado para ser valorada. Que no aparece prueba alguna que señale la supuesta omisión de la Policía Nacional para prestarle socorro a la víctima, señora María Teresa Tovar Rojas.

Indica que la parte demandante no asumió la carga probatoria de acreditar los elementos esenciales para que pueda predicarse la responsabilidad patrimonial del Estado por falla en el servicio o por otro título de imputación; por tanto, no están llamadas a prosperar las pretensiones de la demanda, al menos en cuanto a la Policía Nacional.

1.6.2.2. Ministerio de Transporte

No presentó escrito de alegatos de conclusión.

1.6.2.3. Superintendencia de Puertos y Transportes

La Superintendencia reitero lo manifestado en el escrito de contestación de demanda, por cuanto considera que se configura falta de legitimación en la causa por pasiva, pues, si bien el objeto de la Superintendencia de Transporte es ejercer "...las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura", en el presente caso se ha de remitir a la regulación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), que se definen como "aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o

por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.”

Las empresas operadoras de los SETP son las responsables de la administración integral de la flota, así como su operación y programación en consideración a la demanda de pasajeros, de conformidad con los parámetros de calidad previstos por las autoridades de transporte, por lo que en caso que exista alguna falta en cuanto a la administración del servicio, la responsabilidad recaería en la respectiva empresa operadora.

De las funciones de inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte previstas en el artículo 44 del Decreto 101 de 2000 – vigente para la época de los hechos - no se encuentra que alguna de ellas haya sido incumplida y que pueda dar origen a los hechos ocurridos el 26 de marzo de 2012, cuando la demandante María Teresa Tovar sufrió una caída junto a su hijo David Santiago Bernal, al abordar el bus T-012 en el Portal de Suba del sistema de Transmilenio. Tampoco se puede evidenciar incumplimiento de sus funciones en cuanto a la atención posterior que recibió la demandante y su hijo después del accidente.

En suma, el objeto de la delegación asignada a la Superintendencia Transporte se traduce en una serie de facultades administrativas, que le permiten hacer seguimiento al servicio de transporte en general y a las empresas de transporte autorizadas en particular. Pero de acuerdo a las funciones asignadas a la Superintendencia de Transporte en la ley, no se encuentra que incumpliera alguna de ellas y que, además, ese hipotético incumplimiento se traduzca en el daño alegado por la parte demandante. Por lo anterior, solicitó que se nieguen las pretensiones de la demanda y que se absuelva a la Superintendencia de Transporte de responsabilidad.

1.6.2.4. Bogotá, D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad

Reiteró los argumentos de defensa expuestos en la contestación de demanda. En ese orden de ideas, solicitó que se denieguen todas y cada una de las pretensiones. Manifestó que en el caso concreto, los demandantes señalan que han sufrido prejuicios derivados del accidente de tránsito ocurrido en el Portal Suba, pero yerran al solicitar el reconocimiento de pretensiones de parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, sin atribuir de manera alguna la causa del accidente a la misma. Ello, por cuanto las actividades de prestación de del servicio público de transporte no son realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad. Tampoco puede aducirse la existencia de solidaridad entre las demás vinculadas y la Secretaría Distrital de Movilidad, pues no existe norma jurídica que lo determine, más aún cuando la secretaría no presta los servicios de transporte público de pasajeros en el Distrito Capital.

Que, teniendo en cuenta lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, no ha debido ser llamado como parte dentro de este proceso, pues carece de legitimación en la causa para hacerse parte dentro del mismo.

Reiteró el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad, y manifestó que proceso no fueron arrimados los medios de prueba que permitan concluir que la entidad actuó en menoscabo de las funciones establecidas para esta, causando con ello una falla en el servicio.

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

No presentó escrito de alegatos de conclusión.

1.6.2.6. Metrobús S.A. en liquidación

Manifestó que se ha de declarar probada la excepción de ausencia de responsabilidad en cabeza de Metrobús S.A. por culpa de terceros, pues de las pruebas aportadas al plenario se advierte que la señora Tovar Rojas sí sufrió unas posibles lesiones de tejidos blandos, según el dictamen de Medicina Legal, pero no está probado que esas lesiones hubieran ocurrido dentro del bus T012. Que según indicó la demandante en el interrogatorio de parte rendido, la información consignada en el registro o minuta, fue suministrada por ella misma, pues ningún funcionario tuvo conocimiento de los hechos, razón por la cual propuso la excepción de inexistencia del daño.

Que no hay claridad sobre el número del bus en el que se subió la señora María Teresa Tovar Rojas y que fue el escenario de su presunta caída, puesto que la demandante solicitó información a Transmilenio, citando el número T-102. Además, si los hechos ocurrieron no fue por negligencia de ninguna de las personas supuestamente involucradas, sino por terceros. Además, como los hechos ocurrieron dentro de los buses de la ruta H15, éstos pueden ser muchos y de varios operadores de Transmilenio, pero lo cierto es que cualquier conductor de un articulado está pendiente del buen manejo de su conducción, empero, se presentan situaciones -como una caída dentro de un bus lleno de pasajeros y como resultado de la acción de los mismos- lo cual escapa al conductor, por lo cual no se le puede atribuir responsabilidad. Añade que el conductor del bus donde ocurrieron los hechos transportó a la demandante a otra Estación en donde fue auxiliada y llevada nuevamente a la Estación de Suba donde hay enfermería; posteriormente, desde allí fue transportada por una ambulancia al Hospital de Suba, por lo que se infiere que el conductor cumplió con su deber, pues le dio el trámite adecuado a la situación.

Indica que, si bien la demandante presentó denuncia en la Fiscalía en la Sala de Atención de Suba, y se le expidió informe técnico médico legal, no es comprensible por qué consultado el SPOA de la Fiscalía se observa que la noticia criminal No. 110016000026201200657 esta archivada por imposibilidad de encontrar o establecer el sujeto pasivo -art. 79 C.P.P. Que ello quiere decir que posiblemente la demandante nunca se presentó al proceso en donde se debatía la responsabilidad de un posible conductor.

Por otra parte, manifiesta que la demandante también demandó por estos mismos hechos ante el Juzgado 34 Administrativo de Bogotá, con la finalidad de obtener una indemnización por parte de los demandados Bogotá D.C.– Secretaría de Salud, Hospital de Suba II Nivel E.S.E. Tribunal Seccional de Ética Médica y la Superintendencia Nacional de Salud, por las lesiones del menor, pero que en ese proceso no se aportó ninguna incapacidad y las pretensiones fueron desestimadas en primera y segunda instancia.

Añade que, si bien existió el Contrato de Concesión 041 de 2000 para la prestación del servicio público de Transporte entre Transmilenio y Metrobús, es claro que cuando Transmilenio entrega en Concesión la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, el Concesionario asume la prestación de dicho servicio por su cuenta y riesgo, pero lo hace bajo la vigilancia y control de Transmilenio, pues éste sigue siendo dueño del servicio. Así, Transmilenio solo debe ser exonerado cuando existe una causa extraña, como en este caso es el hecho exclusivo de un tercero, porque como lo dijo la demandante, las personas que ingresaban al bus la hicieron caer por entrar de manera atropellada al articulado. Finalmente, solicitó se declaren probadas las excepciones de ausencia de responsabilidad en cabeza de Metrobús S.A. por culpa de terceros, inexistencia del daño, cobro de lo no debido con el consecuente enriquecimiento sin justa causa.

1.6.2.7. Allianz Seguros S.A.

Reiteró lo manifestado en el escrito de contestación de demanda. Indicó que la simple aseveración de una supuesta falla del servicio y de omisión de socorro no son suficientes para que Transmilenio S.A. resulte condenado a pagar los perjuicios que aquí se reclaman, pues no se probó que existiera un daño y una conducta imputable a la Entidad demandada, en especial una relación de causalidad entre las conductas a cargo de la entidad demandada y los daños alegados.

En esas condiciones, Transmilenio S.A. no está llamado a responder por cuanto: a) no es propietario ni tiene a su cargo la flota vehicular, ni tampoco la explotación y/o prestación del servicio público de pasajeros; dicha actividad recae en los diferentes operadores privados con los que suscribe contrato de concesión; b) no existe prueba que demuestre que el vehículo denominado T012 no se estacionó correctamente, dejando una supuesta distancia entre el vehículo y la plataforma del Portal del Suba; incluso no hubo claridad respecto de la determinación e identificación del bus en el que se presentó el incidente; c) la afirmación consistente en que el bus articulado se estacionó sin tener en cuenta *"una distancia prudente y segura para al ingreso de pasajeros convirtiéndose en peligroso el acceso al articulado"* encuentra oposición probatoria en el mismo dicho de la demandante quien reconoce que las demás personas que se encontraban en la plataforma tuvieron ingreso al articulado. Nótese que en su dicho ella reconoce incluso que las demás personas también usuarios del sistema, seguían ingresando y sí lo hacían era por que claramente el bus se encontraba estacionado a una distancia en la que ello era posible realizarse; d) no se encuentra probado que la caída de la señora Tovar haya sido causada por el actuar del conductor del articulado; y e) no se encuentra demostrado la supuesta omisión de socorro por parte del personal de trabajo de Transmilenio S.A y de los Agentes de Policía, pues la misma demandante en su interrogatorio confirmó que fue auxiliada primero por los demás pasajeros, luego por los Agentes en la Estación de Transversal 91, posteriormente por la enfermera en el Portal de Suba y finalmente, por el profesional médico del Hospital de Suba. En definitiva, ante la imposibilidad de la incidencia del actuar de Transmilenio en el daño alegado, y de acuerdo con las funciones que le han sido asignadas, no hay lugar a predicar su responsabilidad por la caída que sufrió la demandante.

De otra parte, frente al llamamiento en garantía manifestó que, ante una eventual e hipotética condena en su contra, las llamadas en garantía deberán cubrir el monto, de acuerdo con el límite del valor asegurado y el deducible pactado; además, se debe tener en cuenta el coaseguro.

1.6.2.8. Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.

Manifestó que las pretensiones deben ser negadas, pues no existen los elementos de los que se pueda concluir que ha surgido una responsabilidad administrativa, dado que el daño no puede ser imputado a la demandada asegurada Transmilenio. De demostrarse los hechos de la demanda por no haberse estacionado el bus a una distancia adecuada, o haber sido empujada la demandante con el pequeño por los demás usuarios, estos hechos no pueden atribuirse a actuar alguno de la asegurada, pues Transmilenio ni es propietario del bus involucrado en los hechos, ni tiene guarda jurídica sobre el mismo y, además, el actuar de terceros no puede involucrar la responsabilidad extracontractual de la llamante en garantía.

Además, dentro de las funciones de Transmilenio no se encuentra ninguna atinente a la operación de buses articulados. En ese entendido, no puede imputarse a ningún título,

responsabilidad a la asegurada, y que si se llega a determinar cuál es el ente responsable de la guarda jurídica del bien, esto es, si se demuestra el hecho, la relación de causalidad y el daño, no sería la asegurada la obligada a reparar, sino el propietario del rodante el que el que estaría obligado a responder y solicitar a su asegurador el reembolso de las sumas a las que llegue a ser condenado. Que el origen del resultado no es el actuar de la demandada Transmilenio, por lo que se ha de declarar fundada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de Transmilenio, máxime que no hay informe policial.

Respecto del llamamiento en garantía formulado por Transmilenio, indicó que operó la prescripción, pues, conforme a las condiciones de la póliza, la cobertura se otorgó para indemnizar los perjuicios causados en un siniestro ocurrido "durante la vigencia de la póliza". La póliza culminó su vigencia el 24 de julio de 2012, la audiencia prejudicial fue el 29 de mayo de 2013. Desde la fecha de los hechos y desde la de la audiencia de conciliación, hasta la fecha de notificación del llamamiento en garantía, pasaron más de dos años.

Además, hay inexistencia de cobertura para hechos que no constituyen giro normal de las actividades del asegurado, conforme se desprende de las condiciones de la póliza que se anexa con el llamamiento, la póliza de responsabilidad civil extracontractual se contrató para amparar la responsabilidad civil extracontractual del asegurado con motivo de un siniestro a él imputable. Los hechos que el demandante alega le causaron un daño, no constituyen una actividad que corresponda a la actividad del asegurado, conforme a las funciones de Transmilenio - acuerdo 04 de 1999.

Que en caso de obligación de reembolso se pactó un coaseguro, y en el hipotético evento de ordenarse el reembolso por parte de Mapfre a Transmilenio de cualquier suma que pague a la parte demandante, conforme a los arts. 1092 y 1095 del Código de Comercio, los aseguradores deberán soportar la indemnización debida al asegurado en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, por lo que Mapfre solo podrá ser obligada a reembolsar el 40% de las sumas de una condena pues Allianz Seguros S.A. se obligó por el 60% restante.

1.6.2.9. Ministerio Público

No emitió concepto.

II. CONSIDERACIONES

2.1. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

El artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo¹, 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

¹ 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 [...]

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 ibidem 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 una entidad pública para que se trámite la controversia ante esta jurisdicción, por estar sometido al derecho público.

Este Juzgado es competente para conocer el presente asunto de acuerdo con el artículo 155 del CPACA², que dispone que los juzgados administrativos son competentes en los casos de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judiciales, cuando la cuantía no exceda de 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

2.2. TRÁMITE DEL PROCESO

- Mediante auto de 28 de agosto de 2013 se admitió la demanda presentada por María Teresa Tovar Rojas y otro contra la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transportes, Bogotá, D.C., – Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y Metrobus S.A. (fl. 92, c. 1).
- Las Entidades demandadas en forma oportuna contestaron la demanda y formularon medios exceptivos.
- Transmilenio S.A. llamó en garantía a Allianz Seguros S.A., Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. y Compañía de Seguros Generales Seguros Cóndor S.A. en Liquidación Forzosa. Por auto de 8 de junio de 2016 se negó el mismo. El apoderado de Transmilenio S.A. interpuso recurso de apelación contra la decisión y el Tribunal Administrativo de Cundinamarca revocó el auto mediante proveído de 18 de julio de 2017. El 4 de octubre de 2017 se admitió el llamamiento en garantía solicitado y se ordenó citar a las Aseguradoras (fls. 169-171, 175-177, cdno llamamiento).
- Las llamadas en garantía Allianz Seguros S.A. y Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. contestaron la demanda y el llamamiento en garantía en forma oportuna, formulando los medios exceptivos.
- Por auto de 17 de agosto de 2022 se declaró la ineficacia del llamamiento propuesto por Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., contra la compañía de seguros generales Cóndor S.A. hoy liquidada.
- Transmilenio también llamó en garantía a Metrobús S.A. Por auto de 8 de junio de 2016, se negó el mismo.
- Allianz Seguros S.A. presentó recurso de reposición contra el auto admisorio, el cual fue resuelto mediante proveído de 14 de noviembre de 2018 (folios 362-366, 395-396, c. 1).

² "Artículo 155. Competencia de los jueces administrativos en única instancia 6. De los de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judiciales, cuando la cuantía no exceda de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes..."

- El 7 de febrero de 2020 le fue concedido amparo de pobreza a Felipe Andrés Bernal en nombre propio y presentación de su menor hijo David Santiago Bernal Castañeda (folio 421, c. 1).
- El 17 de febrero de 2016 se corrió traslado de las excepciones presentadas, la parte demandante guardó silencio (folios 338-340, c. 1).
- El 18 de noviembre de 2022 se corrió traslado de las excepciones presentadas por las aseguradoras llamadas en garantía.
- Por auto del 29 de septiembre de 2021 se dispuso (i) tener en cuenta que la demandante señora María Teresa Tovar Rojas transfirió a título gratuito al también demandante abogado Felipe Andrés Bernal Tovar, los derechos que le correspondan o puedan corresponder en el presente proceso; (ii) el menor demandante David Santiago Bernal Castañeda rectificó su nombre y ahora se llama David Santiago Bernal Carreño, quien se encuentra representado por su padre, Felipe Andrés Bernal Tovar.
- El pasado 21 de noviembre de 2022 se instaló la audiencia inicial dentro del presente proceso y se adoptó una medida de saneamiento consistente en: a) aceptar la solicitud que hace Allianz Seguros referente a omitir la mención que en el escrito de contestación al llamamiento se hizo a la póliza 21215213, pues el objeto del llamamiento corresponde a la póliza 4729. b) Precisar que la parte demandante en este proceso está integrada por Felipe Andrés Bernal Tovar en nombre propio y el menor David Santiago Bernal Carreño, representado por su padre, a su vez, éste como cesionario de los derechos litigios de la señora María Teresa Tovar Rojas (Doc. No. 63, expediente digital)
- El 18 de enero y 22 de marzo de 2023 se celebraron las audiencias inicial y de pruebas. Se cerró el debate probatorio y se corrió traslado para alegar de conclusión y se rindiera el concepto por parte del Ministerio Público, de así considerarlo necesario (Docs. Nos. 98, 115, expediente digital)

2.3. PROBLEMA JURÍDICO

Según como fue indicado en la audiencia inicial, el Despacho se centrará en establecer si son administrativa y patrimonialmente responsables la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional, la Nación – Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transportes, Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y Metrobús S.A. por los perjuicios causados a María Teresa Tovar Rojas y David Santiago Bernal Castañeda, debido a las lesiones que sufrieron en el accidente ocurrido el 26 de marzo de 2012, cuando se encontraba en el Portal de Suba de Transmilenio para tomar un bus articulado.

En caso de que se establezca responsabilidad de los demandados, se resolverá lo concerniente a los llamados en garantía Allianz Seguros S.A. y Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.

2.4. DE LA CADUCIDAD DEL MEDIO DE CONTROL

La demandada Bogotá, D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad al contestar la demanda propuso la excepción de caducidad de la acción, alegando que el hecho generador del accidente sufrido por la señora María Teresa Tovar Rojas y el menor David Santiago Bernal Castañeda, ocurrió el 26 de marzo de 2012, y que, por ello, en principio, caducaría el 27 de

marzo de 2014. Que la solicitud de conciliación se presentó el 10 de abril de 2013, la constancia fue expedida el 29 de mayo de 2013, mientras que la demanda fue presentada el 23 de julio de 2014, de conformidad con el sello recibido en la Oficina de Apoyo Sección Tercera, según la documental que le fue remitida con la demanda. Que, así las cosas, la presentación de la demanda no se realizó oportunamente.

En lo que corresponde a la oportunidad para presentar la demanda de reparación directa, el literal i) del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece:

"Artículo 164. Oportunidad para presentar la demanda. La demanda deberá ser presentada: 1. En cualquier tiempo, cuando: (...)

i) Cuando se pretenda la reparación directa, la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia. Sin embargo, el término para formular la pretensión de reparación directa derivada del delito de desaparición forzada, se contará a partir de la fecha en que aparezca la víctima o en su defecto desde la ejecutoria del fallo definitivo adoptado en el proceso penal, sin perjuicio de que la demanda con tal pretensión pueda intentarse desde el momento en que ocurrieron los hechos que dieron lugar a la desaparición."

La Corte Constitucional, sobre el fenómeno de la caducidad de la acción, ha indicado:

"La caducidad es la extinción del derecho de acción por el simple transcurso del tiempo; "que si el actor deja transcurrir los plazos fijados por la ley en forma objetiva, sin presentar la demanda, el mencionado derecho fenece inexorablemente, sin que pueda alegarse excusa alguna para revivirlos. Dichos plazos constituyen entonces, una garantía para la seguridad jurídica y el interés general. Y es que la caducidad representa el límite dentro del cual el ciudadano debe reclamar del Estado determinado derecho; por ende, la actitud negligente de quien estuvo legitimado en la causa no puede ser objeto de protección, pues es un hecho cierto que quien, dentro de las oportunidades procesales fijadas por la ley ejerce sus derechos, no se verá expuesto a perderlos por la ocurrencia del fenómeno indicado³".

Así entonces, la demanda del medio de control de reparación directa debe ser presentada hasta el vencimiento de los dos años, contabilizados desde "el día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior"; si vencido dicho plazo el actor no presenta la demanda, se entiende que ha fenecido su derecho de acción y, por ende, pierde la posibilidad de solicitar judicialmente el resarcimiento del daño alegado.

En el sub lite, se observa que los hechos por los cuales se demanda en este proceso ocurrieron el 26 de marzo de 2012, por lo cual, el término de los dos años para que operara la caducidad corrió entre el 27 de marzo de 2012 y el 27 de marzo de 2014. Y como la demanda fue radicada el 23 de julio de 2013 (fl. 66, c. 1), se infiere que para esa fecha no había operado el fenómeno de la caducidad. En consecuencia, se declarará no probada tal medio exceptivo formulado por la demandada Bogotá, D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad.

2.5. DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

2.5.1. De la cláusula constitucional de la responsabilidad del Estado

³ Corte Constitucional Sentencia C-574 de 1.998.

El artículo 90⁴ 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"⁵; siempre y cuando exista título de imputación por acción u omisión a una autoridad pública⁶.

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 procederá 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 definido por el doctrinante Karl Larenz como "el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio"⁷. 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, en cuanto a la necesidad de acreditar el daño, Juan Carlos Henao señala:

*"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 porqué 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."*⁸

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado⁹ ha indicado que este existe en la medida que cumpla varias características, una de ellas es que sea cierto; es decir, que no puede ser hipotético o eventual; así mismo debe ser personal, en atención a que lo haya sufrido quien manifieste el interés sobre su reparación y subsistente, en razón a que no haya sido reparado.

2.5.3. De la imputación fáctica y jurídica del daño

Analizados los elementos circunstanciales para acreditar la existencia del daño, se continúa con el análisis de la imputación fáctica o material del daño, la cual tiene relación directa con 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

⁴ 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"

⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-333/96. Magistrado Ponente - Alejandro Martínez Caballero.

⁶ Ibídem

"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:"

⁷ LARENZ. "Derecho de obligaciones", citado en DÍEZ PICAZO, Luis. Fundamentos de derecho civil patrimonial. La responsabilidad civil extracontractual. T.V. 1ª ed. Navarra, Thomson-Civitas, 2011, p.329.

⁸ El Daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés. Universidad Externado de Colombia. Págs. 36-37.

⁹ 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.

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: *"La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho que 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"*.¹⁰

Sobre los criterios para tener en cuenta a la hora de 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, pag. 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

¹⁰ Curso de Derecho Administrativo, Vol. II, 12ª Edición p. 412.

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’*¹¹

Ahora bien, el criterio jurídico de la imputación también 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.

Sobre el fundamento de la responsabilidad catalogada como falla del servicio, el Consejo de Estado ha indicado:

*“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”*¹²

2.6. CASO CONCRETO

Atendiendo al marco normativo y jurisprudencial reseñado, procede el Despacho a relacionar los hechos probados y estudiar la existencia del daño, la conducta de la entidad demanda y el nexo de causalidad entre estos, para determinar si el daño alegado les es imputable jurídicamente a las entidades demandadas.

2.6.1. Hechos relevantes acreditados

De acuerdo con las pruebas debidamente incorporadas al proceso, obrantes en el proceso, se encuentran acreditados los siguientes hechos relevantes:

1) En cuanto al accidente de la señora María Teresa Tovar Rojas y su nieto

-El 26 de marzo de 2012, la señora María Teresa Tovar Rojas resultó lesionada, cuando al intentar abordar el bus T-012 de la ruta H15 de Transmilenio, en el Portal de Suba, sufrió un accidente, quedando incrustado su pie en el espacio vacío entre el bus y la plataforma, cayendo dentro del bus con su nieto de 3 años, a quien llevaba en brazos. La información de la caída de la señora María Teresa Tovar Rojas quedó consignada en las anotaciones realizadas por el Subintendente Manuel Gerónimo Uparela Alemán encargado del Portal de Suba y del señor Patrullero Yeisson Ferney Rey Ramos encargado de la estación Transversal 91 (folios 57 a 64, c. 1):

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

¹² Sentencia Sección Tercera del 28 de junio de 2019. CP Jaime Enrique Rodríguez Navas.

"...26-03-12 07:50 Anotación A esta hora y fecha se hace la respectiva anotación para dejar constancia del caso conocido con la señora MARÍA TERESA TOVAR ROJAS (...) Quien llega a la estación Tv 91 en un articulado de la ruta H15 y con número interno T 012 y manifiesta que al ingresar el articulado en el portal de Suba es empujada y cae en medio del articulado y la plataforma la señora viene acompañada de un menor de 03 años de edad ellos son trasladados nuevamente al portal suba para su valoración en la enfermería del mismo portal ..."

"...26-03-12 08:10 Anotación A la fecha y hora se deja constancia del caso que ocurrió supuestamente en la plataforma uno, donde a una señora la bajan del articulado ruta H15 de número interno T012, en la estación transversal 91, y manifiesta en el portal, donde hace la parada o ruta H-15, se cayó y metió el pie entre la plataforma y el articulado ocasionándole una herida en la pierna el caso lo conoce el señor Patrullero Rey quien se encuentra en la estación transv 91 y la traslada al Portal para ser valorada por la enfermera que se encuentra en turno. La señora manifiesta llamarse MARÍA TERESA TOBAR ROJAS(...) de 53 años, se llama (...) se envíe una ambulancia llega la 5063, con la médica Lucero Espitia, manifiesta que presenta trauma en miembro inferior derecho y cadera parte izquierda, y fue trasladada al hospital de suba (...) se deja constancia en ningún momento se informa por parte de operador o de los inspectores del caso o alguien manifiesta de lo sucedido, el caso ocurrió a las 07:50 horas sin tener conocimiento y tampoco nadie informó..."

En relación con el accidente, la Subgerencia Jurídica de Transmilenio S.A. en respuesta a petición presentada por la demandante, manifestó (folios 19 a 22, c. 2 pruebas contestación Transmilenio):

"...4. En la pretensión "CUARTA", se solicita "concretamente una respuesta clara, concreta y precisa del motivo por el cual no se aplicaron los protocolos y procedimientos descritos en el acápite de los hechos de acuerdo con las competencias de cada entidad..."

RESPUESTA: En cuanto a lo expuesto en su comunicación, hemos verificado a través de información obtenida al interior de nuestra Entidad que el día 26 de marzo del presente año, cuando según su mismo dicho fue empujada por otros usuarios que intentaban abordar el bus, usted inicialmente no solicitó la atención en el Portal pues continuó a bordo del móvil, lo cual no permitió que se le diera asistencia inmediata y luego se bajó en la siguiente estación, desde donde fue trasladada al Portal de Suba. El hecho de no haber tenido lugar el aviso inmediato de la novedad a un funcionario de Transmilenio S.A. o a la Policía y el haber seguido el bus su marcha fue la causa de que no se hubiera activado en ese mismo instante el protocolo existente para estos casos.

Que siendo aproximadamente la 08:00 a.m. usted fue conducida a la enfermería del Portal de Suba en la silla de ruedas, donde hizo un relato en cuanto a que al abordar el bus en el servicio H15 sufrió una caída provocada por la multitud de usuarios quienes la hicieron tropezar al empujarla cayendo al interior del móvil, el cual siguió su trayecto y que los usuarios lograron que el bus se detuviera en la transversal 91 con el fin de que descendiera del vehículo y buscara atención.

También se estableció que en la enfermería del Portal se le prestó la atención en primeros auxilios, fue asistida por la ambulancia No. 5063 de placas OBG 58 en la cual fue llevada al hospital de Suba. Que en el P.A.U. (Punto de Atención al Usuario), presentó la queja adicionando su dicho en cuanto a que el móvil se encontraba con espacio y separado respecto a la plataforma. En este punto se evidencia la aplicación del protocolo de atención de accidentes.

Igualmente, de conformidad con la información recaudada sobre los hechos tenemos conocimiento que el policía que atendió el caso no solicitó la presencia de las autoridades de tránsito ya que no se trataba de un accidente de tránsito, además porque usted misma accedió a que la ambulancia la atendiera por su EPS y posteriormente se le remitió al hospital de Suba por cuanto tenía un presunto trauma del miembro inferior derecho.

5. En relación con la pretensión "QUINTA" se pide "...información completa de la empresa a la cual se encuentra afiliado el bus T-102 y así mismo la información completa sobre el vehículo, así como la copia de los seguros del vehículo contractual, extracontractual y SOAT..."

RESPUESTA: El articulado T-102 de placas VEJ-229 que en el momento de los hechos era conducido por el señor ROBINSON ARIZA SARMIENTO, es de propiedad de la empresa METROBUS S.A., quien como concesionario presta el servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

(...)

La novedad quedó registrada en bitácora así:

26/03/2012 10:43:07 a.m.	ATENCIÓN POLICÍA	INSPECTOR WILLIAM V. REP 07:50 MARÍA TERESA TOVAR ROJAS C.C. 41776200 DE BTA DE 52 AÑOS TL. 3152025302 POLICIA 00394 AMBULANCIA 5063 DX TRAUMA MIEMBRO INF. DERECHO ES TRASLADADA A H. SUBA EPS UTENORTE
-----------------------------	---------------------	--

2) En cuanto al reporte del accidente ocurrido el 26 de marzo de 2012

La parte demandante no allegó reporte de accidente. En respuesta a la petición presentada por la demandante, la Policía Nacional – Metropolitana de Bogotá el 16 de abril de 2012, mediante radicado No. 5-2012-056293-MEBOG/SETRA TRANSMILENIO – 22, informó que lo acontecido a la señora María Teresa Tovar Rojas el 26 de marzo de 2012 en el Portal de Transmilenio de Suba no puede catalogarse como un accidente de tránsito, y que, por ende, no existió reporte de accidente. Además, informó que la empresa a la cual pertenece el bus articulado con número interno T-012 es Metrobús. (fls. 57-58, c. 1):

"...observando las grabaciones del Portal de Transmilenio de Suba ya que en la estación Transversal 91 no hay cámaras de seguridad, a la hora en la cual usted manifiesta que sufrió la caída en el segundo punto de los hechos 07:50 a.m. en ese instante se encontraba en esa misma plataforma el profesional de policía que estaba en servicio, el cual duró aproximadamente dos minutos en la parada de la ruta H-15 Portal Tunal y posterior a ello se trasladó a escasos 20 metros del lugar de los hechos hacia donde se encontraba detenida una patrulla policial claro está dentro del mismo Portal de Transmilenio, en donde había otro grupo de uniformados los cuales no tuvieron ningún reporte accidente, notando con extrañeza que usted indica que no había ningún funcionario que la auxiliara, a sabiendas que en el video claramente se evidencia lo contrario.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto el cuestionamiento que se hace es que usted no informó del accidente en el lugar de los hechos y en vez de ello tomó la decisión de continuar con su recorrido, a sabiendas que se le pudo prestar toda la colaboración necesaria ya que al interior del Portal Suba se cuenta con una enfermería en la cual hay funcionaria de la Secretaria de Salud, dispuesta para la atención oportuna de los diferentes eventos que surjan en la prestación del servicio al interior del sistema masivo.

(...)

...informo que dentro de la ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su Artículo dos (02) Definiciones, el Accidente de tránsito es un evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en MOVIMIENTO, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho, motivo por el cual en este caso no hubo omisión de ningún funcionario de la Policía Nacional, teniendo en cuenta que dentro del caso claramente lo dice el artículo

en mención el vehículo articulado tuvo que haber estado en movimiento para que el evento sea conocido como accidente de tránsito, lo cual no fue así ya que las lesiones se produjeron al ingresar al bus articulado estando este detenido.

3) De la atención médica brindada a la señora María Teresa Tovar Rojas y su nieto

La parte demandante no acompañó copia de Historia Clínica, ni ningún otro documento en el que conste la atención médica recibida el 16 de marzo de 2012, con ocasión de la lesión sufrida por la señora María Teresa Tovar Rojas. Sin embargo, la demandada Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. al contestar la demanda allegó copia de formato de incapacidad y de decisiones clínicas de la Unión Temporal del Norte – Bogotá, en los que se diagnosticó "politraumatismo" y le dieron 4 días de incapacidad (folios 17-18, c. 2 de pruebas).

De otra parte, en el Informe Técnico Médico Legal de Lesiones no Fatales radicación interna 2012C-01010513372 del 29 de marzo de 2012, elaborado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – Dirección Regional Bogotá, primer reconocimiento médico legal, se evidencia que una vez sufrió el accidente, la señora Tovar Rojas fue atendida en la enfermería del Portal Suba y, posteriormente, junto con su nieto, fueron trasladados en una ambulancia de la Secretaría de Salud al Hospital de Suba, para ser valorados. La demandante al salir del Hospital se dirigió a la Clínica Santa Mónica UT Norte, donde le ordenaron unas radiografías y un Eco Doppler. La señora Tovar Rojas gozó de una incapacidad médico legal provisional de 15 días (folio 18, c. 2 pruebas contestación Transmilenio):

"Examinada hoy 29 de Marzo de 2012 a las 08:57 horas en Primer Reconocimiento Médico Legal. ANAMNESIS: Refiere: "estaba con mi nieto a abordar un H15 para llevar a mi nieto al jardín la gente me empujó, yo me caí, me quedó el pie en el orificio que queda entre el bus y la plataforma, y mi nieto cayó dentro del bus como a un metro mío, quedó ahí acostado, las personas que entraron antes cogieron el niño, los que estaban detrás de mí me alcanzaron a pisar, el conductor arrancó, la gente se metió, la gente empezó a gritar pare pare que esta una señora con un niño golpeados, en el portal suba me llevaron a enfermería del portal, me hizo una curación y llamo una ambulancia de la secretaria de salud me trasladaron al hospital de suba, al niño lo valoraron en pediatría y que hasta el momento estaba bien a mí me hicieron una valoración física dijeron que eran lesiones en tejidos blandos, eso fue el Lunes 26/03/2012 a las 10 de la mañana a la una fui saliendo del hospital, yo fui a la clínica Santa Mónica UT norte, me mandaron unas radiografías y Eco Doppler"...PRESENTA: Escoriación irregular en forma semilunar de 9 x 1.5 cm en tercio distal cara anterior de pierna derecha, equimosis de 8 x 3 cm en tercio distal cara anterior de pierna derecha, equimosis de 4 cm en rodilla izquierda, equimosis de 7 x 2 m en fosa iliaca izquierda, equimosis de 2 cm en región periumbilical derecha, edema en región sacra, edema y dolor importante para la movilización de rodillas.

CONCLUSIÓN: MECANISMO CAUSAL: Contundente; Corto contundente. Incapacidad médico legal. PROVISIONAL. QUINCE (15) DÍAS...."

4) De la denuncia penal presentada por la señora María Teresa Tovar Rojas con ocasión del accidente

En el hecho 12 de la demanda se indica que la señora María Teresa Tovar Rojas, el 28 de marzo de 2012 instauró denuncia por los hechos ocurridos el 16 de abril de 2012 ante la Fiscalía General de la Nación – sala de atención al usuario de Suba. Referente a esa investigación, en el escrito de alegatos de conclusión presentado por ese extremo, se indica que en relación con la denuncia 110016000026201200657 se encuentra en estado "INACTIVO -Motivo: Archivo por imposibilidad de encontrar o establecer el sujeto pasivo art. 79 c.p.p auto julio 5 de 2007".

5) Del proceso adelantado ante el Juzgado 34 Administrativo del Circuito de Bogotá

Se encuentra probado que ante el Juzgado 34 Administrativo del Circuito de esta ciudad, con radicado No. 2014 – 234, cursó demanda de Reparación Directa, promovida por María Teresa Tovar Rojas en nombre propio y representación de su menor nieto, contra Bogotá – Secretaría de Salud, Hospital de Suba II Nivel E.S.E., Tribunal Seccional de Ética Médica, y Superintendencia Nacional de Salud, con la finalidad de que fueran declarados responsables por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de una falla en el servicio médico. Se profirió sentencia de primera instancia el 19 de diciembre de 2017, y de segunda instancia del 19 de marzo de 2021 por parte de la Sección Tercera, Subsección “B” del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, negando las pretensiones, porque se concluyó que no se pudo establecer la falla en el servicio alegada consistente en la falta de atención médica y diagnóstico sufrido por los demandantes (Docs. Nos. 31-31, expediente digital).

6) Lo referente a la Acción Popular contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y Transmilenio S.A., para la protección de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas

Ante la Sección Cuarta, Subsección “B”, del Tribunal Administrativo de Cundinamarca se adelantó acción popular contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y Transmilenio S.A., para reclamar protección de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, que estimó violados por el sobrecupo que se presentaba en los vehículos articulados del servicio de transporte masivo del sistema Transmilenio. El 11 de agosto de 2011 se profirió sentencia de segunda instancia en la que el Consejo de Estado encontró vulnerados los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas y el acceso a los servicios públicos.

7) Referente al procedimiento de atención de contingencias

Conforme lo dispuesto en la Resolución 69 de 2007 “Por la cual se modifican las Resoluciones 472 del 29 de Diciembre de 2006 y la Resolución 165 del 9 de Agosto de 2005, con el fin de actualizar el Manual de Procedimientos de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A”, se estableció el Sistema de Comando de Incidentes (SCI), como la combinación de instalaciones, equipamiento, personal, procedimientos y comunicaciones, operando en una estructura organizacional común, con la responsabilidad de administrar los recursos asignados para lograr efectivamente los objetivos operacionales de una contingencia. Y respecto de los Accidentes de pasajeros en plataforma cuando están abordando el bus, dispuso como protocolo o acciones, las siguientes:

- Informar al Auxiliar Operativo de Inspección de la Operación y Policía para verificar el estado de la persona lesionada.
- De existir una póliza que cubra este tipo de riesgos se deberá avisar a la aseguradora de acuerdo con el procedimiento establecido.
- Si la persona requiere asistencia, ordenar al conductor del bus que se detenga y evacue el móvil en la estación más cercana.
- Coordinar con los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación las acciones en plataforma.
- En caso de ser necesario, avisar al Servicio Médico.
- Coordinar retomar tabla.
- Regular la operación.

Los involucrados son: Técnico de Enlace, Técnico de Control, Líder, Auxiliar Operativo de Inspección de la Operación, Profesional Especializado de Control, Conductor, Empresa Operadora y Policía.

8) Del video interno del Portal Suba y de la Estación Suba Transversal 91 del 26 de marzo de 2012

Previa solicitud del demandante, Transmilenio S.A. suministró copia del video captado en el Portal Suba el 26 de marzo de 2012 en la parada H15 "26-03-2012 PORTAL SUBA SERVICIO H15 REQUERIMIENTO 004941", y manifestó que en la estación 91 no existen cámaras de video.

Al observar el video que corresponde a una plataforma del sistema Transmilenio, en el interregno 7:50 a 8:00 a.m., se tiene que siendo las 7:53:21 arriba a la plataforma una señora con un niño de la mano, se ubican en una fila para abordar un bus, el cual llega a las 7:54:44, y con normalidad recoge pasajeros, luego a las 7:55:18 arranca y se va. En ese lapso de 7:50 a 8:00, en el video no se observa alguna señora que lleve en brazos a un niño, como tampoco es visible novedad alguna. (CD fl. 32, c. 2 pruebas aportadas por Transmilenio)

9) Del Manual de Operaciones del Sistema Transmilenio S.A. y el Contrato de Concesión suscrito con Metrobús S.A.

El demandado Transmilenio S.A. aportó copia del Manual de Operaciones, Resolución 441 de 2011 y copia Contrato de Concesión No. 041 de 2000 para la prestación del servicio público de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros en el sistema Transmilenio, suscrito entre la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. -Transmilenio S.A.- y Metrobús S.A. (cuaderno 1 de pruebas, contestación Transmilenio S.A.)

10) Declaración rendida en la audiencia de pruebas

En el **interrogatorio rendido** en la audiencia de pruebas celebrada el 21 de marzo de 2023, **la demandante María Teresa Tovar Rojas**, manifestó (Doc. No. 115, expediente digital):

El 26 de marzo de 2012 iba a llevar a su nieto David Santiago Bernal Castañeda al jardín. Salió de su apartamento ubicado en Villa María, Suba, tomó el alimentador, llegó a Transmilenio – Portal de Suba y se disponía a abordar la ruta H15, que la llevaba a donde estudiaba su nieto. Al acceder al bus T-012 había una aglomeración de gente que la empujó para entrar, el bus no se arrimó adecuadamente a la plataforma, dejando un espacio, por lo cual su pierna derecha se incrustó, se cayó en el hueco que dejó el bus, su nieto se le safó de las manos y cayó dentro del bus un metro adelante. La gente le pasó por encima pisándola, un grupo de personas gritó que una señora se accidentó, la ayudaron a parar, pero el tumulto de la gente la metió al bus porque todos estaban con afán de entrar. De Transmilenio no había nadie que la ayudara, ni de Policía, ni ninguna Entidad, y el bus arrancó. Indicó que ella siempre entra por la puerta de discapacitados, que es la más cercana al conductor, la gente gritaba, se accidentó una señora, se accidentó un niño, todo el mundo se alarmó, pero el conductor no paró; por el contrario, arrancó con ellos adentro, pese a que las personas y el niño gritaban, solo paró en la estación 91 de Subazar. Allá la abordaron dos policías, los cuales la devolvieron al Portal de Suba, a Enfermería, donde le miraron las lesiones, la desinfectaron, le tomaron datos y llamaron una ambulancia que los llevó al Hospital de Suba. Que eso es lo que recuerda porque el accidente había sido hace mucho tiempo.

-Indagada sobre si alguna otra persona se accidentó en ese momento al abordar el bus, manifestó que no se dio cuenta porque iba pendiente de su nieto que se había caído delante de ella.

-Que en el momento del accidente no se percató de la placa del bus, pero al día siguiente del accidente ubicó a los agentes de Policía que la habían atendido y les preguntó si tenían apuntado el bus y le dijeron que era el bus era el T 012.

-Que no recuerda bien la razón por la cual al presentar una petición para que le fuera suministrada información sobre el accidente, indicó como número del bus comprometido T-102.

-A Medicina Legal fue a tres evaluaciones, donde le dieron quince días de incapacidad y que le quedó una lesión permanente en la pierna por el accidente, que también quedó una lesión en el segundo dedo del pie derecho, y que se debía determinar si tenía relación con ese accidente. Que ha estado atenta del proceso penal, pero no sabía que había sido citada, pues hubiera acudido, por ser la más interesada

-Que se adelantó otro proceso por una atención médica que no hubo en su momento para su nieto y que respecto de esta demanda no son los mismos hechos, pero sí el mismo origen porque fue en Transmilenio.

-Que ella no puede determinar si se presentó o no un accidente de tránsito, sabe que está involucrado el bus que no se arrimó a la plataforma, se cayó, hubo omisión de ayuda y socorro. Aunque todo el mundo gritaba y el niño lloraba, nadie de las Entidades la ayudó. Entiende que fue un accidente porque la llevaron a la enfermería y después de varias horas la atendieron. Que dos horas después del accidente, llegó al Hospital de Suba para valoración, determinaron que tenía lesiones de tejido blando y a las tres de la tarde les dieron salida.

2.6.2. De la acreditación del daño

El daño, como entidad jurídica, se define como *"el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio"*¹³.

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado¹⁴ 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.

En el caso *sub judice*, de acuerdo con lo referido en la demanda y las pruebas allegadas, particularmente, por Transmilenio S.A., se observa que en el formato de incapacidad y parte de la historia clínica de la Unión Temporal del Norte – Bogotá, se le diagnosticó a la señora María Teresa Tovar Rojas "politraumatismo". Igualmente, según el Informe Técnico Médico Legal de Lesiones no Fatales radicación interna 2012C-01010513372 del 29 de marzo de 2012, elaborado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se evidencia que una vez sufrió el accidente, la señora Tovar Rojas fue atendida en la

¹³ LARENZ. "Derecho de obligaciones", citado en DÍEZ PICAZO, Luis. Fundamentos de derecho civil patrimonial. La responsabilidad civil extracontractual. T.V. 1ª ed. Navarra, Thomson-Civitas, 2011, p.329.

¹⁴ 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.

enfermería del Portal Suba y, posteriormente, junto con su nieto, fueron trasladados en una ambulancia de la Secretaría de Salud al Hospital de Suba, para ser valorados. La demandante al salir del Hospital se dirigió a la Clínica Santa Mónica UT Norte, donde le ordenaron unas radiografías y un Eco Doppler, y le dieron incapacidad médico legal provisional de 15 días. En ese orden, se encuentra acreditado el carácter cierto y personal del daño, dado que existe certeza de la lesión sufrida por la señora Tovar Rojas el 26 de marzo de 2012.

Empero, no ocurre lo mismo respecto del daño que se dice sufrió el menor David Santiago Bernal Castañeda. La razón de ello estriba en que en la demanda no se indica exactamente cuál fue el daño sufrido por el menor, ni tampoco con los documentos allegados se evidencia que se le haya diagnosticado lesión alguna. Por consiguiente, al no estar demostrado el daño alegado, como primer requisito de la responsabilidad estatal, resulta inane analizar la eventual responsabilidad de las entidades demandadas, pues si no ha sido dañado, no hay lugar a pedir indemnización de perjuicios.

2.6.3. Atribución o imputación del daño

La imputación fáctica se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del daño¹⁵, teoría que permite establecer 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. Verificado el nexo de causalidad, se procederá a establecer el régimen jurídico aplicable, esto es, si el daño fue causado por la falla del servicio alegado en la demanda.

En el sub lite, la parte demandante le atribuyó el daño a la Policía Metropolitana, a Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de Movilidad, a Transmilenio S.A. y a la empresa Metrobús S.A. porque (i) el bus estacionó alejado de la plataforma del sistema Transmilenio, dejando un espacio, lo que hizo que la señora María Teresa Tovar Rojas metiera el pie en dicho espacio; (ii) no se cumplieron los protocolos mínimos para ese tipo de incidentes dentro del Sistema; (iii) no se dio cumplimiento a la sentencia proferida dentro la acción popular en la que se le ordenó a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y a Transmilenio S.A., que ubicaran personal de la empresa y de misión Bogotá en las puertas de cada vagón, todos los días, en el horario de 6:00 a.m. a 8:30 a.m. y de 5:00 p.m. a 7:30 p.m. en coordinación con la Policía Nacional; implementar, de manera permanente, campañas educativas, información y capacitación a la ciudadanía en general sobre los deberes que tiene, como usuaria del sistema Transmilenio, así como operativos que sancionen eficazmente a los contraventores. Respecto de las demandadas Ministerio de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transportes, atribuyó el daño por omitir el deber de vigilancia y control de las entidades vigiladas.

Pues bien, para establecer si el daño alegado en la demanda les es atribuible a las entidades demandadas, debe analizarse las funciones que cada una de ellas tiene respecto del Sistema de transporte Transmilenio.

1) De la atribución de responsabilidad al Ministerio de Transporte y a Superintendencia de Transporte

Al respecto, el **Ministerio de Transporte** manifestó que de los hechos narrados en la demanda no se advierte responsabilidad alguna predicable a ese Ministerio, pues no se precisó cuál fue la acción o la omisión en que incurrió, dentro del ámbito de las funciones

¹⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia de del 11 de septiembre de 1997; Sentencia Sección Tercera del 8 de marzo del 2007. Expediente 27434. CP. Mauricio Fajardo.

legalmente establecidas. Por tal razón, presentó la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva. Por su parte, la **Superintendencia de Transporte** indicó que legalmente no tiene entre su competencia inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. En esa medida, propuso también la excepción de falta de legitimación por pasiva en la causa.

En efecto, en cuanto a las funciones de inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte, según lo dispuesto en el primer inciso del artículo 4 del Decreto 2409 del 2018 *"Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones"*, el objeto de la **Superintendencia de Transporte** es ejercer *"...las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la Ley la delegación establecida en este decreto¹⁶"*, y la regulación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), prevista en el primer inciso del artículo 2.2.1.2.2.2. del Decreto 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"* se define como *"aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP."* (primer inciso del artículo 2.2.1.2.2.2. del Decreto 1079 de 2015)

De otra parte, las empresas operadoras de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) son las responsables de la administración integral de la flota, así como su operación y programación en consideración a la demanda de pasajeros, de conformidad con los parámetros de calidad previstos por las autoridades de transporte.

El artículo 44 del Decreto 101 de 2000 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones"*, vigente para la época de los hechos, disponía que la Superintendencia de Transporte cumpliría, entre otras, las funciones de *"Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte."* 2. *Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. (...)* 4. *Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras."* (...) 9. *Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte."*

¹⁶ "...El objeto de la delegación en la Superintendencia de Transporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.
2. Vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.
3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
5. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.

De conformidad con las funciones delegadas y otorgadas en la normativa vigente, la Superintendencia de Transporte velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector..."

De otra parte, al Ministerio del Transporte, según lo dispuesto en el Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", le corresponde formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. En particular, el artículo 2 de la citada norma establece las funciones que le corresponde cumplir a dicho Ministerio¹⁷.

Así, pues, en la medida en que el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte no les han sido asignadas funciones relacionadas con la organización y control del servicio prestado por Transmilenio, ni tampoco su actuar está relacionado con el daño alegado en la demanda, se declarará respecto de tales entidades su falta de legitimación en la causa por pasiva.

2) De la responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A., la Policía Nacional y Metrobús S.A.

En lo que concierne a la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A., la Policía Nacional y Metrobús S.A., en atención a que son actores dentro del esquema de organización y funcionamiento del Sistema de Transporte Masivo de Transmilenio, su legitimación en la causa por pasiva se encuentra acreditada. En esa medida, resulta

-
- ¹⁷ 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.
2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.
2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.
2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.
2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.
2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.
2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.
2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.
2.18. Las demás que le sean asignadas.
- PARÁGRAFO 1°.** Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.
- PARÁGRAFO 2°.** El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

necesario analizar si su conducta activa u omisiva dio lugar a la concreción del daño alegado en la demanda.

a) La actuación de Metrobús S.A

De Metrobús S.A. se dice en la demanda que tiene responsabilidad en el hecho dañoso porque el conductor del articulado T012 de la ruta H15 de Transmilenio, en el Portal de Suba, al hacer la parada no ubicó el automotor junto a la plataforma de acceso de pasajeros, quedando un espacio, lo que hizo que la señora María Teresa Tovar al ingresar al articulado con su nieto menor de edad, por el tumulto de gente que la empujó, pisara en el vacío y cayera dentro del vehículo y los demás usuarios (pasajeros) pasaran por encima.

En contraste a lo afirmado en la demanda, Metrobus S.A. en liquidación manifestó que la demandante no demostró la ocurrencia del hecho dañoso y la relación de causalidad, pues no existen más pruebas que las afirmaciones de la señora María Teresa Tovar. Además, no se elaboró informe de accidente de tránsito ni existen testigos del suceso, y la demandante tampoco demostró que su caída se hubiera producido como consecuencia del espacio dejado entre el bus articulado y la plataforma del Portal de Suba. Por el contrario, según sus manifestaciones, lo que conllevó a que se cayera fue el actuar de los demás usuarios quienes al ingresar al bus la empujaron y pasaron por encima, sin ningún tipo de consideración. Tales hechos transcurrieron sin que mediara algún tipo de responsabilidad en cabeza del conductor del bus y de Metrobus S.A., quedando eximida de responsabilidad al estar demostrado que los hechos acontecieron por el hecho de un tercero. Presentó las excepciones denominadas ausencia de responsabilidad en cabeza de Metrobús S.A. por culpa de terceros; inexistencia del daño; cobro de lo no debido con el consecuente enriquecimiento sin justa causa; objeción a la estimación razonada de perjuicios.

Como ya se indicó, el Despacho encontró acreditado el daño, pues está probado dentro del expediente que la señora María Teresa Tovar Rojas resultó lesionada, cuando al intentar abordar el bus T-012 de la ruta H15 de Transmilenio, en el Portal de Suba sufrió un accidente, quedando incrustado su pie en el espacio vacío entre el bus y la plataforma, cayendo dentro del bus con su nieto de 3 años. En efecto, la información de la caída de la señora María Teresa Tovar Rojas quedó consignada en las anotaciones realizadas el 26 de marzo de 2012 a las 07:50 y 08:10 a.m., por el Subintendente Manuel Gerónimo Uparela Alemán, encargado del Portal de Suba, y el Patrullero Yeisson Ferney Rey Ramos, encargado de la estación Transversal 91.

La copia del Informe Técnico Médico Legal de Lesiones no Fatales Radicación Interna 2012C-01010513372 del 29 de marzo de 2012, elaborado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – Dirección Regional Bogotá, también permite tener por probado que la señora María Teresa Tovar Rojas sufrió daño por este hecho, pues presentó *"Escoriación irregular en forma semilunar de 9 x 1.5 cm en tercio distal cara anterior de pierna derecha, equimosis de 8 x 3 cm en tercio distal cara anterior de pierna derecha, equimosis de 4 cm en rodilla izquierda, equimosis de 7 x 2 m en fosa iliaca izquierda, equimosis de 2 cm en región periumbilical derecha, edema en región sacra, edema y dolor importante para la movilización de rodillas"*

Así mismo, del video captado en el Portal Suba el 26 de marzo de 2012 en la parada H15 "26-03-2012 PORTAL SUBA SERVICIO H15 REQUERIMIENTO 004941", se tiene que siendo las 7:53:21 arriba a la plataforma una señora con un niño pequeño de la mano, se ubican en una fila para abordar un bus, el cual llega a las 7:54:44, y con normalidad se lleva a cabo la operación de ascenso de pasajeros; luego a las 7:55:18 el bus arranca y se va. En ese lapso de 7:50 a 8:00 del video, no se observa una señora que lleve en brazos a un niño, como

tampoco novedad alguna. Lo que sí queda probado es que el vehículo estacionó en la plataforma en el carril izquierdo, en el sitio y distancia apropiado para la operación de ascenso y descenso de pasajeros, conforme lo dispuesto en el Manual de Operaciones Sistema Transmilenio (CD fl. 32, c. 2 pruebas aportadas por Transmilenio).

En esas condiciones, no hay duda de la caída que la señora María Teresa Tovar Rojas sufrió al abordar el bus articulado, pero no hay certeza de que tal caída haya sido propiciada por el espacio vacío que quedó entre la plataforma del sistema Transmilenio y la plataforma de ingreso del articulado, pues tal hecho no está demostrado dentro del proceso. Por el contrario, de lo que no hay oposición es que hubo una intervención directa de los demás pasajeros al empujarla, hacerla caer y pasar por encima. En tal virtud, no resulta procedente imputarle responsabilidad a la demandada Metrobús S.A. por la actuación del conductor del bus articulado T 012.

b) La actuación de la Policía Nacional

Sobre lo ocurrido, la Policía Nacional manifestó que no tuvo participación en el accidente que sufrieron los demandantes, y solo conoció del mismo cuando por llamado que recibió en la estación Transversal 91, unos policiales atendieron a la señora María Teresa Tovar, quien relató lo sucedido, de lo cual se dejó constancia en el informe del 26 de marzo de 2012 a las 07:50 y 08:10 a.m., elaborado por el Subintendente Manuel Gerónimo Uparela Alemán, encargado del Portal de Suba, y el Patrullero Yeisson Ferney Rey Ramos, encargado de la estación Transversal 91.

Según lo anterior, se evidencia que para el día de los hechos - 26 de marzo de 2012- sí había presencia de la Policía Nacional dentro del Sistema Transmilenio. No obstante, dentro del proceso no aparece acreditado que por los hechos ocurridos ese día, se haya solicitado apoyo o intervención y alguno de los policiales haya omitido atender tal solicitud. Es más, la víctima ni siquiera hizo alusión sobre tal presencia policial. En todo caso, cuando fue advertida de tal hecho, en la estación subsiguiente los policiales procedieron a atenderla y escucharla y disponer la activación de los protocolos establecidos para esos casos. Adicionalmente, dentro del proceso no aparece acreditado que algún agente de la Policía ese día haya sido asignado para la estación Transversal 91 de Transmilenio para garantizar la seguridad de los usuarios del sistema de transporte masivo y no hubiera cumplido con la función encomendada. En esas condiciones, el daño alegado no le es imputable a la Policía Nacional, razón por la cual no resulta procedente declarar su responsabilidad.

c) La actuación de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. y de Transmilenio

En lo que concierne a la Secretaría Distrital de Movilidad, esta entidad manifestó que no se reúnen los elementos esenciales para la configuración de la obligación de reparar ya que no ha desarrollado ninguna conducta irregular, activa u omisiva, que conlleve a la causación del daño alegado en la demanda.

Por su parte, Transmilenio manifestó que las funciones asignadas por la Ley y sus estatutos no contemplan el transporte público de pasajeros, la custodia de vehículos y la contratación de los conductores, pues ello corresponde legal y contractualmente a empresas privadas, motivo por el cual no está llamada a responder por tales actividades. Añadió que no le asiste el deber de asumir las consecuencias derivadas de hechos de terceros, quienes son los responsables de los daños alegados en la demanda, siendo materialmente imposible controlar la voluntad de cada uno de los usuarios del sistema. Por ello, presentó las

excepciones que denominó diligencia en el ejercicio de sus funciones y ausencia de falla en el servicio, pues Transmilenio ha venido cumpliendo exitosamente con el fallo del Consejo de Estado del once (11) de agosto de dos mil once (2011); ejercicio de la actividad riesgosa a cargo de una empresa privada y la indemnidad predicable de los contratos de concesión; hecho exclusivo y determinante de terceros que empujaron a la señora Tovar Rojas; falta de legitimación en la causa por pasiva; falta de pruebas que acrediten los daños materiales o morales e indebida representación

Pues bien, a lo dicho por la Secretaría Distrital de Movilidad, es pertinente recordar que, a ella como máxima autoridad de transporte distrital, le corresponde dirigir y orientar la política pública de la prestación del servicio de transporte público y, en particular, del servicio masivo de transporte a través del sistema Transmilenio, para que el servicio sea prestado en forma eficaz y eficiente (artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006 en concordancia con artículo 2 del Decreto 567 de 2006). En tanto que Transmilenio S.A., como gestor y director del Sistema, tiene a su cargo todo lo relacionado con la organización y operación del mismo, para que el servicio sea prestado en las mejores condiciones (Acuerdo 004 de 1999).

Además, respecto de la protección de los usuarios del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo, se advierte que los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 y 5 de la Ley 336 de 1996 establecen, respectivamente, que "la seguridad de las personas constituye la prioridad del Sistema y del Sector del Transporte", y que el servicio de transporte público debe prestarse en condiciones de "calidad y seguridad de los usuarios", y que el mismo debe garantizar la "protección de los usuarios".

Lo aquí señalado resulta relevante, pues, incluso antes de la época en que ocurrieron los hechos de la demanda, eran recurrentes las quejas de los usuarios de Transmilenio por las irregularidades que se presentaban por el sobrecupo y por el mal comportamiento ciudadano al abordar los buses articulados. Tales irregularidades fueron puestas en conocimiento de la administración de justicia, al punto que Consejo de Estado Sección Primera, Radicado 25000231200020020168501 (AP), en sentencia del once (11) de agosto de dos mil once (2011) declaró que efectivamente por cuenta del mal servicio de transporte público masivo prestado por el Sistema Transmilenio se estaban vulnerando los derechos colectivos de los usuarios. Para corregir y revertir tal situación, la referida Corporación le dio órdenes precisas al alcalde de la época (Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría de Movilidad) y a Transmilenio para que, entre otras cosas, (i) *"durante el tiempo que sea necesario y, de manera obligatoria, mientras implementa e instala los sensores y alarmas audibles de peso, todos los días de 6:00 am a 8:30 am y de 5:00 pm a 7:30pm, en coordinación con la Policía Nacional, ubique personal de la empresa y de Misión Bogotá en las puertas de cada vagón de las estaciones que interconectan las diferentes zonas del sistema, de las troncales donde es posible hacer trasbordo a vehículos alimentadores (...) para evitar que se presente sobrecupo en los alimentadores y articulados de Transmilenio; 2) Liderar(a) la implementación, de manera permanente, de una campaña educativa, informativa y de capacitación a la ciudadanía en general, que la concientice sobre los deberes que tiene, como usuaria del sistema Transmilenio. Especialmente los deberes de "(i) observar conductas de respeto, consideración, corrección, buen trato y las que la solidaridad y la convivencia pacífica imponen; (ii) acatar y cumplir con el deber de ceder el turno en las filas de entrada y salida y las sillas a las personas discapacitadas, mujeres embarazadas, personas con niños en brazos, niños y ancianos; (iii) acatar el deber de observar las conductas y comportamientos que propendan por el ordenado, eficaz y seguro funcionamiento del sistema y que hagan efectivo el deber de solidaridad con quienes por su condición, más lo necesiten. 3) En forma inmediata (...) adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar que las personas discapacitadas, o con alguna limitación sensorial o física, las mujeres embarazadas, las personas con niños en brazos, los niños y los ancianos tengan preferencia para abordar y salir en todas las puertas de los vehículos articulados y alimentadores del*

sistema, y a sillas destinadas en forma exclusiva a este grupo poblacional, de modo que puedan entrar y salir de los vehículos, por cualquiera de las entradas”.

Sobre lo ordenado por el Consejo de Estado, el 27 de abril de 2012, Transmilenio S.A. envió informe de cumplimiento del fallo (folios 33 a 278, c. 2 pruebas contestación Transmilenio) para lo cual indicó, entre otras cosas, que todas las puertas de acceso a los buses, tanto troncales como alimentadores, tienen el carácter preferencial para el acceso de personas con movilidad reducida, que incluyen a las personas en condición de discapacidad, adultos mayores, mujeres en estado de gestación, personas con niños en brazos, niños menores de siete años, entre otros. Además, cuenta con el grupo de Amigos en TransMilenio, que son 251 personas ubicadas en los portales y estaciones de gran demanda, cuya función es informar, organizar y capacitar a los usuarios sobre el correcto uso del Sistema y el cumplimiento de las normas establecidas en él. Estas personas han sido capacitadas para dar un trato especial y preferencial a las personas que presentan discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores. Igualmente, que instaló equipos audiovisuales y sonoros que emiten mensajes que exhortan a los pasajeros a (i) conferir prelación en las colas y en las entradas y salidas de los buses, así como las sillas a las personas con niños en brazo, las mujeres embarazadas, los niños, los ancianos, los discapacitados y/o las personas que padecen algún tipo de incapacidad o limitación sensorial; (ii) a movilizarse dentro de los vehículos, de tal manera que no permanezcan aglutinados en las puertas; (iii) observar una conducta conductiva al ordenado, solidario, eficaz y seguro funcionamiento del sistema; y (iv) observar conductas de respeto, consideración, corrección, buen trato y la que la solidaridad y lo convivencia pacífica les imponen.

Pues bien, pese a que Transmilenio rindió informe de cumplimiento a lo ordenado por el Consejo de Estado, lo cierto es que algunas de las medidas adoptadas no fueron tan efectivas o no fueron debidamente implementadas. Obsérvese que una de tales órdenes era adelantar campañas permanentes de cultura ciudadana para que los usuarios del sistema adoptaran una conducta de respeto, consideración y buen trato y dieran prelación a las personas que presentaban algún tipo de incapacidad, mujeres embarazadas o con niños en brazos. No obstante, ello no ocurrió en el caso de la señora María Teresa Tovar, pues justamente lo que le ocasionó la caída y posterior lesión fue la falta de cultura ciudadana, no solo porque no le dieron prelación dado que llevaba consigo a un menor de edad, sino porque la multitud la arrolló y pasó por encima.

Tal hecho lleva a inferir inexorablemente que se incumplieron no solamente las normas que regulan la buena prestación del servicio, en las que se pregonaba que es prioridad la seguridad de los usuarios, sino también a lo ordenado por el Consejo de Estado sobre el acompañamiento permanente, en coordinación con la Policía, para ubicar personal de la Transmilenio y de Misión Bogotá en las puertas de cada vagón de las estaciones para evitar que se presente sobrecupo en los alimentadores y articulados de Transmilenio; lo mismo que implementar campañas educativas permanentes de cultura ciudadana a los usuarios del servicio sobre el deber que tienen de darle prelación en las filas de entrada y salida y las sillas a las personas discapacitadas, mujeres embarazadas, personas con niños en brazos, niños y ancianos. *Pero lamentablemente*, ese 26 de marzo de 2012 en la estación del Portal de Suba, entre las 7 y las 9 de la mañana, hora de mayor afluencia de pasajeros, no había ninguna persona de Transmilenio ni de Misión Bogotá que estuviera orientando a los usuarios sobre el deber de darle prelación, entre otras, a las mujeres con niños para facilitar su entrada al bus articulado.

Bajo tal panorama, existe certeza de que el daño, esto es la caída y lesión de la señora Tovar, tuvo como causa adecuada y directa el haber omitido por parte de Transmilenio y la Secretaria de Movilidad su deber de implementar las campañas educativa a los usuarios de

Transmilenio sobre su deber de respeto, consideración y prelación a personas que, como la referida señora, llevaba consigo a un infante. Y ello lleva a inferir que hubo falla porque el servicio de transporte público masivo funcionó mal, dado que fue desatendido el contenido obligatorio establecido en el ordenamiento jurídico y específicamente en la acción popular a la que se ha hecho referencia.

En esas condiciones, no es de recibo el argumento de tales entidades al afirmar que el daño ocurrió por el hecho de un tercero pues fueron los otros usuarios del servicio quienes empujaron e hicieron caer a la señora Tovar. Por el contrario, está demostrado que el accidente se generó debido al tumulto que se hace en horas pico (6 a.m. a 9 a.m. y 5 p.m. a 8 p.m.), siendo esa situación de la que las entidades demandadas estaban advertidas, por lo cual debían brindar solución efectiva para evitar accidentes como el que es objeto de análisis en este proceso. En esa medida, si bien no se desconoce la intervención de los demás usuarios que empujaron e hicieron caer a la señora Tovar, lo cierto es que había una orden directa para que Transmilenio, de manera particular, como gestora y organizadora del sistema, adoptara acciones efectivas en orden a la mejor prestación del servicio de transporte público masivo, de modo que se garantizara la seguridad de los usuarios. Por esa razón, no se configura la causal eximente de responsabilidad del hecho de un tercero, porque era un riesgo debidamente advertido, previsible y evitable, frente a lo cual, dentro del proceso nada aparece acreditado que se haya hecho algo para evitarlo.

En conclusión, según se demostró, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y Transmilenio S.A. son las entidades encargadas de organizar y operar el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros de Bogotá, por lo cual debían adoptar las medidas necesarias para garantizar la eficiente y eficaz prestación del servicio y la seguridad de los usuarios. Pero como en el caso de la señora María Teresa Tovar Rojas ello no ocurrió, el daño que le fue causado a ella es atribuible jurídicamente a tales entidades, por lo cual deberán responder e indemnizar los perjuicios causados, a la luz de lo previsto en el artículo 90 de la Constitución Política.

Respecto del monto de los perjuicios a los que haya que indemnizar, atendiendo al grado de participación en la causación del daño y la atribución jurídica del mismo, Transmilenio S.A. responderá por el 70% de la condena, dado que es el encargado directo de organizar y e implementar el Sistema de Transporte Público Masivo en Bogotá; en tanto, que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) responderá por el 30%, pues como máximo órgano del Sistema de Transporte Público debía orientar y hacerle seguimiento a las políticas sobre la regulación y control al servicio de transporte público masivo, entre otras, por la no implementación de medidas de prevención para evitar accidentes como el que fue objeto de análisis en el sub lite. En todo caso, la persona favorecida con la indemnización de perjuicios puede exigir el pago a una de las dos entidades, y la que pague lo de la otra, esta tendrá la posibilidad de repetir contra aquella lo pagado.

2.7. DE LA INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS

2.7.1. Daño moral

La parte actora solicitó que se reconozcan 100 smlmv por daño moral a favor de María Teresa Tovar Rojas y al menor David Santiago Bernal Castañeda porque también sufrió golpes, pero no fue valorado motivo por el cual no se ha cuantificado.

En lo que concierne al daño moral, ha reiterado la jurisprudencia del Consejo de Estado que consiste en la afectación en el plano moral o psíquico del individuo reflejado en el dolor o padecimiento sufrido como consecuencia de la lesión a un bien. En tal virtud, cuando están acreditados los requisitos, la indemnización que se reconoce a quienes sufren un daño antijurídico tiene básicamente una función satisfactoria más no preparatoria del daño causado. Es decir, no busca otorgar una medida patrimonial exacta frente al dolor, sino que corresponde al Juez tasar discrecionalmente su cuantía atendiendo a la modalidad e intensidad del daño irrogado, teniendo en cuenta los criterios trazados por la Sección Tercera de dicha Corporación.

En el caso de la señora Tovar Rojas, se observa que Medicina Legal le concedió 15 de días de incapacidad por las lesiones ocurridas el 26 de marzo de 2012, por lo cual, es dable inferir que le causó una afectación a su patrimonio moral. Sin embargo, es menester señalar que el criterio unificado del Consejo de Estado ha establecido que para su reconocimiento se debe tener en cuenta la disminución de la capacidad laboral que determine la Junta de Regional de Calificación de Invalidez u otro ente idóneo, pero en el caso que nos ocupa no se allegó tal prueba, razón por la cual, este funcionario judicial, en aplicación del principio arbitrio uris le reconocerá a la referida señora cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En lo referente al menor David Santiago Bernal Castañeda no se le reconoce indemnización por este concepto, dado que la misma señora Tovar Rojas en medicina Legal manifestó que él estaba bien. De lo cual se infiere que no sufrió el daño alegado.

2.7.2. Daños materiales

Se solicitó en la demanda que se reconozca el daño emergente y el lucro cesante. No obstante, no se indicó en qué consistió el daño emergente alegado.

Respecto del lucro cesante indicó que ello era por los 15 días de incapacidad que le había otorgado Medicina Legal, pero para más allá de tal afirmación no indicó a qué se dedica laboralmente la señora Tovar Rojas ni allegó prueba alguna que así lo demostrara.

En consecuencia, al no estar debidamente probado los perjuicios alegados por daño emergente y lucro cesante, se denegará tal reconocimiento indemnizatorio.

2.8. DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Respecto del llamamiento en garantía, es preciso señalar que se trata de una figura procesal en virtud de la cual, dada la existencia de un derecho legal o contractual que vincula al llamante y al llamado, permite que éste último sea traído al proceso como tercero, con el propósito de exigirle que pague la condena de perjuicios que llegare a sufrir el llamante como consecuencia de una sentencia condenatoria en su contra (art. 225 CPACA).

En el caso concreto, Transmilenio S.A., en virtud de la póliza de responsabilidad civil extracontractual RCE 4729, llamó en garantía a Allianz Seguros S.A. y a Mapfre Seguros Generales de Colombia; igualmente, llamó en garantía a Metrobús S.A. y a Cóndor Compañía de Seguros en Liquidación, en virtud del Contrato de Concesión 041 de 2000 y de la póliza de responsabilidad extracontractual CO0104333, respectivamente.

Pues bien, en lo que corresponde al llamamiento que hizo Transmilenio S.A. a Metrobús S.A. y a Cóndor Compañía de Seguros en Liquidación, tales entidades no están llamadas a

responder, dado que el daño probado por el cual se ordena la reparación de perjuicios en este proceso no deviene por actuar alguno de Metrobús. En esa medida, no puede ser afectada la póliza CO0104333 que era la que había sido contratada por Metrobús para garantizar la indemnidad de Transmilenio S.A.

En lo que concierne a la póliza de responsabilidad civil extracontractual RCE 4729, se observa que el asegurado es el Instituto de Desarrollo Urbano y/o Transmilenio S.A., en el que obra como asegurador Allianz Seguros S.A., quien tiene a su cargo el 60%, y como coasegurador a Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. en un 40%. El objeto del seguro consiste en *"Amparar los perjuicios patrimoniales (daños materiales incluyendo daño emergente y lucro cesante) y extrapatrimoniales (incluidos el daño moral, fisiológico y daño a la vida de relación que cause Transmilenio S.A. a terceros, generados como consecuencia de la responsabilidad civil extracontractual originada dentro o fuera de sus instalaciones"*. La referida póliza tenía vigencia entre el 14/12/2011 al 24/07/2012.

Según lo anterior, dado que el daño moral por el cual fue condenado Transmilenio S.A. estaba cubierto por dicha póliza, y como ocurrió el 26 de marzo de 2012, es decir, dentro de su vigencia, se infiere que tanto Allianz Seguros S.A. como Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. están llamados a responder por el porcentaje asumido por cada uno. En esa medida, no están llamadas a prosperar las excepciones de no cobertura del seguro previsto en la póliza y de prescripción del derecho derivado del seguro. Respecto de aquella, porque dicho riesgo sí estaba asegurado, como se evidencia en el objeto del seguro; y respecto de esta, porque Transmilenio S.A. tuvo conocimiento del hecho el 10 de abril de 2013, cuando fue convocado por la víctima a audiencia de conciliación extrajudicial, en tanto que el llamamiento en garantía fue efectuado el 13 de enero de 2015,

Nótese que el artículo 1081 del Código de Comercio dispone que *"La prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro o de las disposiciones que lo rigen podrá ser ordinaria o extraordinaria. La prescripción ordinaria será de dos años y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción. La prescripción extraordinaria será de cinco años, correrá contra toda clase de personas y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho"*.

Por su parte, el Consejo de Estado¹⁸ ha señalado que cuando se trata de responsabilidad extracontractual que se ventile a través de demandas de reparación directa, la prescripción que rige para el asegurado es la ordinaria, por lo cual los dos años con que cuenta para llamar en garantía al asegurador empiezan a correr a partir del momento en que es citado el asegurado por la víctima del daño a audiencia de conciliación y hasta el momento en que se radique el llamamiento en garantía. En el caso concreto, como los dos años fenecían el 10 de abril de 2015, y el llamamiento fue radicado el 13 de enero de 2015, para ese momento no había ocurrido la prescripción de los derechos derivados del seguro.

¹⁸ Consejo de Estado Sección Tercera Subsección A .21 de noviembre de 2022. Radicado 08001-23-31-003-2011-00949-01 (60840). M.P. Marta Nubia Velásquez Rico. "En este caso, el cómputo de la prescripción inició su conteo a partir del 5 de mayo de 2011, momento en que la IPS tuvo conocimiento de las pretensiones de los demandantes por vía extrajudicial, pues ese día se presentó solicitud de conciliación extrajudicial y uno de sus requisitos, de conformidad con el artículo 6 del Decreto 1716 de 2009125, era remitir previamente una copia de la petición a las entidades convocadas. Bajo esa lógica, cuando Liberty Seguros fue llamada en garantía -enero de 2012-, la acción derivada de la póliza no había prescrito, pues no había vencido el término de 2 años establecido en el artículo 1081 del Código de Comercio. Por lo anterior y como no prospera el único argumento de apelación en torno a este punto, se impone confirmar lo que decidió el Tribunal Administrativo".

2.9. 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 condenar 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 Código General del Proceso. En consideración a lo anterior, dado que no aparece acreditada su causación, 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: DECLARAR no probada la excepción de caducidad del medio de control, conforme lo indicado en la parte motiva.

SEGUNDO: DECLARAR la falta de legitimación en la causa por pasiva del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Transporte, por las razones expuestas.

TERCERO: DECLARAR administrativa y patrimonialmente responsable a **Bogotá D.C. Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá** (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y a **Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.** por los daños y perjuicios causados a la señora María Teresa Tovar Rojas, por las razones expuestas en la parte considerativa de esta providencia.

CUARTO: CONDENAR a **Bogotá D.C. Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá** (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y a **Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.** a pagar favor de la señora María Teresa Tovar Rojas cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (**5 smlmv**) por concepto de **daño moral**.

(i) El 30% de la condena impuesta le corresponde pagarlo a Bogotá D.C.- Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) y el 70% restante a Transmilenio S.A.

(ii) El 60% del monto de la condena impuesta a Transmilenio S.A. lo debe pagar Allianz Seguros y el 40% restante lo pagará Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. en virtud de lo estipulado en la póliza RCE 4729.

QUINTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda, por las razones expuesta-

SEXTO: NO CONDENAR en costas, conforme a lo expuesto

SÉPTIMO: El pago de la condena impuesta deberá ser pagada dentro del término previsto en los artículos 192 y 195 de la Ley 1437 de 2011.

OCTAVO: Por Secretaría, **NOTIFICAR** esta sentencia en la forma dispuesta en el artículo 203 de la ley 1437 de 2011.

NOVENO: En firme esta providencia, por Secretaría, **expídanse** las copias necesarias, una vez sea pagada la suma pertinente para dicho trámite. **LIQUIDAR** los gastos del proceso y en caso de existir remanentes, entréguese a la parte interesada. **ARCHIVAR** el expediente, haciéndose las anotaciones del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ IGNACIO MANRIQUE NIÑO
JUEZ

Jzf/Jim

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: **3f143de9eee18bf876ef0cd9248e288388303ec2682e17024289be90058d50d0**

Documento generado en 04/03/2024 09:56:07 AM

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