|  |  |
| --- | --- |
| CIUDAD Y FECHA | **Bogotá D.C., diecinueve (19) de diciembre de dos mil diecinueve (2019)** |
| REFERENCIA | **Expediente No. 11001333603420170030300** |
| DEMANDANTE | **LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, ANGELICA MARIA GARCON RONCANCIO** |
| DEMANDADO | **ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - TRANSMILENIO - SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS DE BOGOTA SAS - IDU** |
| MEDIO DE CONTROL | **REPARACIÓN DIRECTA** |
| ASUNTO | **FALLO DE PRIMERA INSTANCIA** |

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de REPARACIÓN DIRECTA iniciado porLEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, ANGELICA MARIA GARCON RONCANCIO contra la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - TRANSMILENIO - SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS DE BOGOTA SAS - IDU.

* 1. **ANTECEDENTES:**
  2. **LA DEMANDA**
     1. **PRETENSIONES**

***“PRIMERA:*** *Declarar administrativa responsable al ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU" e manera solidaria, de los perjuicios de orden material y moral irrogados al señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, con ocasión del daño antijurídico consistente en los daños y perjuicios ocasionados a como consecuencia de las lesiones sufridas y consolidadas por los hechos ocurridos el día 27 de julio de 2015*

***SEGUNDA:*** *Condenar a la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU" a pagar al demandante a título de perjuicios morales, el equivalente en salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de ejecutoria de la conciliación sí la hubiere y/o la sentencia de segundo grado, así:*

*LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, (lesionado) cien (100) SMLMV*

*ANGELICA MARIA GARZON RONCANCIO (esposa) cien (100) SMLMV*

***TERCERA:*** *Condénese a la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU" representadas legalmente por quien haga sus veces a pagar por concepto de lucro cesante consolidado el valor DE DIEZ MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL CIENTOS SEIS ($ 10,449,106); y por concepto de lucro cesante futuro la suma de OCHENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS SESENTA MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS ($ 81,560,857), para un total por LUCRO CESANTE de NOVENTA Y DOS MILLONES NUEVE MIL NOVECIENTOS SESENTA Y TRES PESOS ($92,009,963).*

***CUARTO:*** *Condénese a la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU", representadas legalmente por quien haga sus veces por concepto de perjuicio fisiológico a favor de LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA el equivalente en pesos a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.*

***QUINTA:*** *CONDENAR a ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO*

*"TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU" por medio de los funcionarios a quienes corresponda la ejecución de la sentencia y/o conciliación, dictarán dentro de los 30 días siguientes de la comunicación, la resolución correspondiente en la cual se adoptarán las medidas necesarias para su cumplimiento y pagará intereses moratorios a partir de su ejecutoria, según lo dispuesto en los 187, 188, 189, 192, del Código Procedimiento Administrativo, en armonía con lo dispuesto en la sentencia C-188 del 24 de marzo de 1999, emanada de la H. Corte Constitucional.*

***SEXTA:*** *CONDENAR Igual por los intereses moratorios que se han causado y llegaren a causarse hasta el pago efectivo de lo debido, a una tasa del interés bancario vigente corriente, según cada periodo mensual impagado.*

***SEPTIMA:*** *CONDENAR A las demandadas a reconocer sobre toda suma reconocidas sean debidamente actualizadas con el índice de precios al consumidor. (IPC).*

***OCTAVA:*** *Condenar en costas a la parte demandada, si se opone de conformidad al artículo 188, del C. P. A. y de lo C.A.*

***NOVENA****: Condenar en todo derecho que resulte probado conforme al juicio (…)”*

* + 1. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:
       1. La ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU,, representada por quien haga sus veces, son entidades de Derecho Público con personería jurídica, patrimonio propio e independiente y autonomía administrativa, lo que la legitima para ser sujeto de derechos y obligaciones.
       2. A la ALCALDÍA MUNICIPAL DE BOGOTÁ D.C., le corresponde la reparación de las vías de transporte, conforme el decreto 980 de 1997., que en su capítulo de consideraciones indica;

(…)Que dentro del manejo de la movilidad en el espacio público, se encuentran las actividades relacionadas con la construcción, el mantenimiento, la reparación, la rehabilitación, la reconstrucción y la pavimentación de las vías de la ciudad, como también el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales, parques, zonas verdes, separadores, monumentos públicos y andenes, así como la recepción e interventoría de las obras adelantadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos.

Que en la actualidad, algunas de estas obras y actividades que están siendo desarrolladas en forma compartida unas y duplicadas otras, por el Instituto de Desarrollo Urbano y por la Secretaría de Obras Públicas de Santa Fe de Bogotá. (Subrayado fuera de texto).

* + - 1. LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL fue creada por el acuerdo del Concejo de Bogotá D.C. No.257 del 30 de noviembre de 2006, y en su artículo 109 indica que su objeto es: “Programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar el mantenimiento de la malla vial local construida de la ciudad y la atención de situaciones imprevistas que dificulten la movilidad”.
      2. Conforme al artículo 108, del acuerdo No.257 del 30 de noviembre de 2006, a LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, le corresponde planear, coordinar y controlar la operación, y entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital. (Subrayado fuera de texto).
      3. EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." tiene una calzada exclusiva, para la circulación de los buses de su propiedad, calzada que está separada ´por divisiones, taches o separadores, por lo tanto está obligada a reportar, cualquier daño que ocurra en dicha calzada, que impida la libre y segura circulación de los vehículos de la calzada aledaña por donde pasan los demás vehículos particulares y de servicio público.
      4. Para el día 27 de julio de 2015, se encontraba desprendido un tache, división o separador de la calzada exclusiva de Transmilenio, el cual estaba atravesado en la calzada aledaña de la carrera 34 con calle 26.
      5. La empresa Transmilenio, debió reportar el daño, o por lo menos prevenirlo haciendo el respectivo retiro del tache suelto que obstaculizó la libre circulación de la calzada aledaña.
      6. La SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, suscribió con el IDU, el contrato IDU-137-2007 denominado obras de Construcción y todas las actividades necesarias para la adecuación de la calle 26 (Avenida Jorge Eliecer Gaitan) al sistema TRANSMILENIO en el tramo 3 comprendido entre la carrera 42B y la carrera 19. En las que se incluyó el mantenimiento de la AC 26 con carrera 34. La etapa de mantenimiento de esa vía inició el 1 de septiembre de 2012.
      7. El artículo 172 del decreto 190 de 2004, indica que El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA “IDU”, le corresponde el mantenimiento de las vías arteriales de la ciudad.
      8. De acuerdo con el plano e INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO, que se allega como prueba, se puede verificar que el día 27 de julio de 2015, sobre la vía arteria, AC 26 con crra 34, de la ciudad de Bogotá, se encontraba atravesado un tache de los que separa la calzada de Transmilenio.
      9. Conforme a los hechos anteriores se observa que las demandadas omitieron cumplir con sus deberes, de mantenimiento vial.
      10. El día 27 de Julio de 2015, a las 22:20 el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, se dirigía a su casa por la avenida calle 26 con carrera 34 en su motocicleta palcas EMW67D
      11. El señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, detuvo su motocicleta en el semáforo que se encuentra justo en la esquina para tomar el carril izquierdo, al arrancar y pasar la vía se encontraba en la vía un tache del separador de la vía trasmilenio con la vía de automóviles, suelto de color gris, el cual por la hora no se veía.
      12. El señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, cuando vio el tache de la vía que separa los carriles del trasmilenio con el de los vehículos, ya no le fue posible frenar, y por tal motivo salió expulsado con su moto, dando botes por el aire por 45 metros y 9 centímetros.
      13. El señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, fue auxiliado por peatones y posteriormente fue trasladado el hospital MEDERI, donde le diagnosticaron trauma en cadera y en fémur derecho.
      14. Con ocasión al accidente el día 31 de Julio de 2015, se le realiza procedimiento quirúrgico por encontrarse FRACTURA INTERTROCANTERICA DE CADERA DERECHA + FRACTURA DE ALERON ALIACO DERECHO + LUXACION SACROILIACA DERECHA
      15. Estuvo hospitalizado hasta el 2 de agosto de 2015 y con incapacidad hasta el 25 de agosto de 2015.
      16. Tuvo que realizar terapias para recuperar la movilidad de su miembro inferior derecho y de su cadera desde el 15 de septiembre hasta el19 de noviembre de 2015.
      17. Estuvo enfermo e incapacitado no pudo continuar trabajando para pagar las cuotas de la compra de un apartamento, con la constructora LATERIZIO S.A.S. y el 4 de agosto de 2015 tuvo que enviar escrito de desistimiento.
      18. Por culpa del accidente de tránsito que sufrió tuvo una disminución de su patrimonio porque perdió la oportunidad de adquirir un apartamento y así tener un lugar propio de vivienda para él y su familia, esto no solo le ocasionó un daño patrimonial sino también emocional.
      19. En cita del 11 de abril de 2016 le diagnostica " paciente quien curso con poli trauma en accidente de tránsito requiriendo manejo quirúrgico múltiple OPR lesiones escritas, ha cursado con su proceso de rehabilitación encontrando ocasional cojera secundaria a compromiso musculotendinoso, dolor articular en el cuello del pie secundario a proceso fructuario, de lo anterior se considera como posible secuelas a corto plazo persistencia de dolor posfractuario en cadera rodilla y tobillo que limiten actividades de carga o de choque de talón a largo plazo se considera un riesgo de escuelas propias de artrosis postraumáticas en cadera rodilla y tobillo en el momento se indica continuar con actividades de la vida diaria a libre demanda, control en 3 meses con radiografía, valoración concepto por cirugía de pie y tobillo." Y por lo tanto le ordenan una nueva cirugía en el tobillo, cirugía que se realizó el 3 de marzo de 2017 por parte de la EPS.
      20. Se encuentra desde el momento que ocurrió el accidente hasta el día de hoy incapacitado y en controles médicos se le han realizado terapias y controles para ver cómo han sanado su herida.
      21. El día 08 de junio de 2017 se presenta solicitud de calificación de pérdida de capacidad Laboral ante la JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE INVALIDEZ DE BOGOTÁ D.C, en calidad de perito
      22. El día 17 de julio de 2017 mi poderdante se acercó al JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE INVALIDEZ DE BOGOTÁ D.C, para solicitar información sobre la fecha de calificación donde le informaron que la cita para la calificación era el día 09 de agosto de 2017
      23. El día 8 de septiembre de 2017 la JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE INVALIDEZ DE BOGOTÁ D.C, expide dictamen numero1016020816-4675, en donde señala como porcentaje de perdida 5% con fecha de estructuración el 9 de agosto de 2017.
      24. Debido a estos hechos ocurridos en los que sufrió mi poderdante en su integridad psicofísica periódicos quebrantos de salud que han deteriorado su calidad de vida, lesiones que sobrevinieron al accidente son lamentables toda vez que antes de estos hechos el gozaba de salud al 100
      25. El 26 de julio de 2017, la suscrita presento solicitud de conciliación prejudicial ante el Procurador Delegado para Asuntos Administrativos de Bogotá convocando a la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL -UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO ESPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU para conciliar los derechos que le asisten.
      26. El 13 de septiembre de 2017 tuvo lugar la Audiencia de conciliación entre el demandante y las demandadas ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA -UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A." y SOCIEDAD GRUPO ESPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, en la cual no fue posible llegar a un acuerdo conciliatorio, por lo que el Procurador delegado para asuntos administrativos declaro

(...) evidenciar la improcedencia de solicitar la reconsideración adoptada por los comités de conciliación y las entidades, teniendo en cuenta que existen posturas jurídicas contrarias y sustentadas frente a las pretensiones del convocante, declara fallida la presente audiencia de conciliación frente a estas entidades. Por otra parte frente a la solicitud de vinculación del IDU al presente tramite conciliatorio elevada por la apoderada de los convocantes, atendiendo a que aún no ha vencido el termino de tres meses previsto en la ley para agotar el respectivo tramite prejudicial, por encontrarlo procedente se accede a la petición, disponiéndose que convocante entregue copia de la petición de conciliación a la convocada IDU la parte.

* + - 1. El 18 de octubre de 2017 tuvo lugar la Audiencia de conciliación entre el demandante y la demandada INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU" en la cual no fue posible llegar a un acuerdo conciliatorio, por lo que el Procurador delegado para asuntos administrativos declaro:

(...) 3. El día trece (13) de septiembre de 2017, la audiencia de conciliación se declara fallida frente a las convocadas ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA -UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL - UAEMRV, SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO "TRANSMILENIO S.A."y SOCIEDAD GRUPO ESPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S, por no existir animo conciliatorio por parte de las citadas convocadas. Igualmente el día diecinueve (19) de octubre de 2017, fecha en que se realizó una nueva audiencia de conciliación, la misma se declaró fallida ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo por no existir animo conciliatorio por parte del comité de conciliación de la parte convocada INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA "IDU".

* + - 1. He recibido poder especial para interponer la presente demanda.
  1. **La CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:**
     1. El abogado del demandado **GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTÁ S.A.S.** teniendo en cuenta los hechos y defensas planteadas en el escrito de contestación de la demanda solicita se desestimen todas y cada una de las pretensiones de la demanda, toda vez que no se refleja ni se desprende responsabilidad alguna con ocasión del Contrato de Obra No. IDU 137 de 2007, entendiendo que para la época de los hechos el contrato ya había desaparecido de la vida jurídica, lo que prevé su inexistencia y con él todas sus obligaciones y deberes. Por lo anterior, resulta claro que no se da el nexo causal requerido entre los hechos ejecutados por el GEVB y el presunto daño ocasionado a los demandantes.

No propuso como **excepciones.**

* + 1. El abogado del demandado **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL** manifestó que se opone a la pretensión 1 por cuanto la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV carece de legitimación material en la causa por pasiva, debido a que la vía donde ocurrió el accidente del señor: LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA (Avenida Calle 26 con Carrera 34) pertenece a la Malla Vial Arterial de la Ciudad, por lo tanto, dicho eje vial no corresponde a la competencia de la UAERMV, luego no existe nexo de causalidad entre la presunta omisión que se imputa y el presunto daño antijurídico sufrido por el hoy demandante y su esposa.

Luego, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV no incumplió ninguna de sus funciones, por lo tanto, no se le puede endilgar ningún tipo de responsabilidad y por ende no se debe realizar ningún pago al señor: LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA y a su esposa, por que como se dijo anteriormente el sitio donde ocurrió el accidente no era ni es competencia de la entidad, por cuanto, la vía donde ocurrió el siniestro corresponde a la malla arterial de la ciudad, y no pueden desconocerse las competencias para la intervención de la malla vial de la ciudad.

Propuso como excepciones las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** | Respecto a legitimación en la causa, el Honorable Consejo de Estado en sentencia de 14 de marzo del año 2012, con ponencia del Magistrado Jaime Orlando Santofimio Gamboa, dentro del proceso No. 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032), estableció:  *"Con relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el Interés sustancial que se discute en el proceso",9 de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas10.*  *Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en la demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra ¡as que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada.*  *Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber: "(...) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la lev otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en la demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)"11*  *Ahora bien, también ha sostenido la Sala gue la legitimación en la causa puede ser de hecho cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta gue la demandante hace al demandado en su demanda, o material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas, por lo cual la ausencia de esta clase de legitimación, no constituye una excepción de fondo porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar, lo que sucede aquí es que si la falta recae en la demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porgue él haya probado un hecho gue enerve el contenido material de las pretensiones, sino porgue guien lo atacó no es la persona gue frente a la lev tiene el interés sustantivo para hacerlo - no el procesal -, si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porgue los hechos en gue se sustenten no le den el derecho, sino porgue a guien se las atribuyó no es el sujeto gue debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto.12"1 (Se resalta y subraya fuera de texto)*  *Conforme la jurisprudencia previamente citada, se solicita a la señora Juez declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva; en atención a que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial no es la Entidad competente para realizar el mantenimiento vial de la Avenida Calle 26 con Carrera 34, ya que una vez consultado el sistema de información del IDU SIG-IDU, se evidencia que el segmento vial corresponde a una vía de la Malla Vial Arterial Principal (MVA), el cual está identificado en el inventario vial a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, con el código de Identificación Vial CIV No. 13001783, y se le ha realizado intervenciones de conservación a través del programa Troncales 2.016, por parte del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU -1116-2016.*  *De otro lado, el artículo 172 del Decreto Distrital 190 de 2004, el cual establece, que la planeación, el diseño y la construcción de la malla vial arterial principal y complementaria corresponden a la Administración Distrital en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano y no a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial que de conformidad con el Acuerdo No. 257 de 2006, tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local.*    *Asimismo, en memorando de 11 de agosto de 2017, suscrito por la Subdirectora Técnica de Mejoramiento de la Malla Vial Local de la UAERMV y memorando de 16 de agosto de 2017, suscrito por el Gerente de Intervención, se indicó que el segmento vial donde ocurrió el accidente, esto es la Avenida Calle 26 con Carrera 34 corresponde a la Malla Vial Arterial de la Ciudad y la competencia de conservación le corresponde al IDU; segmento vial que ha sido intervenido a través de Contratos IDU-137-2007, IDU -1116-2.016, por lo que se concluye que conforme la información antes citada, se establece que el eje vial en mención, no es competencia de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, asimismo, se aclara que la entidad no ha celebrado contratos cuyo objeto contemple la intervención del CIVen mención.*  *Aunado a lo anterior, dentro de las pruebas que se aportan con la contestación de la demanda oficio No. 20170116012642 de 25 de julio de 2017, suscrito por la Directora de Asuntos Legales de la Secretaría de Movilidad, doctora Carolina Pombo Rivera, indicó:*  *"(. ..)1.¿La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, puede realizar intervenciones de vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo de manera general o única y exclusivamente de situaciones imprevistas, conforme lo señala el numeral C) y el parágrafo del artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006?*  *4. ¿Cuál es el alcance del término imprevistas, previsto en el parágrafo del artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006?*  *Rta 1 y 4. Para dar respuesta a los interrogantes anteriormente planteados es importante establecer que el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006, "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones", fija la naturaleza jurídica, objeto, funciones de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, así:*  *...La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carác¬ter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuesta! y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.*  *Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local; así como la atención inmediata de todo el subsis¬tema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.*  *La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tiene las siguientes funciones básicas:*   1. *Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.* 2. *Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.* 3. *Programar y ejecutar ¡as acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.* 4. *Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complemen­tar la acción de otros organismos y entidades como la Secretaría de Ambiente y el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias - FOPAE o quienes hagan sus veces.*   *Parágrafo. Respecto de vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo y el resto de la malla vial se aplicará el literal c)..."*  *Por su parte los artículos 2y3del Acuerdo 10 de 2010, "Por el cual se reforman los Estatutos de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial del Distrito Capital" es­tablecen que:*  *ARTÍCULO* ***2.-*** *OBJETO. - La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, así como la atención del mantenimiento periódico de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.*  *ARTÍCULO 3.- FUNCIONES. - La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Manteni­miento Vial, en desarrollo de su objeto tendrá ¡as siguientes funciones:*  *1) Programar y ejecutar los planes, programas y proyectos de rehabilitación y mantenimiento periódico de la Malla Vial Local.*   1. *Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.* 2. *Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.* 3. *Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades como la Secretaría del Medio Ambiente y el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias - FOPAE o quienes haga sus veces, las empresas de servicios públicos domiciliarios, localidades y comunidades.*   *PARÁGRAFO. - Respecto de las vías locales que soporten circuitos de transporte público colec­tivo y el resto de la malla vial se aplicará el literal c) del Acuerdo 257 de 2006.*  *Una vez analizadas las competencias de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial- UAERMV, y para dar respuesta a lo planteado, se analizará lo concerniente a lo que se entiende por imprevisto.*  *En el ordenamiento Jurídico colombiano. El término imprevisto lo encontramos en el Código Civil Colombiano que en su artículo 64, reza:*  *"... FUERZA MAYOR OCASO FORTUITO. Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc..."*  *De igual forma, la Corte Constitucional en sentencia C-2016-2011 señaló qué se puede entender por situación imprevista:*  *".. debe ser grave, sino que debe tener una ocurrencia imprevista o sobreviniente a las situaciones gue normalmente se presentan en el discurrir de la actividad de la sociedad, en sus diferentes manifestaciones, y a las cuales debe dar respuesta el Estado mediante la utilización de sus competencias normales, presupuesto que se relaciona con el juicio valorativo..."*  *Tanto el Acuerdo 257 de 2006, como el Acuerdo 10 de 2010, "Por el cual se reforman los Estatutos de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial del Distrito Capital", le otorgan las mismas funciones a dicha entidad, por lo tanto, no se observa que exista autonomía, sino que al contrario el Acuerdo 10 de 2010 de 2010, en un desarrollo y reglamentación que hace el Concejo de Bogotá al Acuerdo 257 de 2006.*  *De igual forma, a partir de la lectura de dichas normas queda claro gue la UAERMV tiene como objeto programar* ***y*** *ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación* ***y*** *el mantenimiento periódico de la malla vial local, así como la atención del mantenimiento periódico de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas gue dificulten la movilidad en el Distrito Capital.*  *En el mismo sentido, queda claro gue, respecto de las vías locales, gue soportan el transporte público colectivo* ***y*** *el resto de malla vial, según el parágrafo del artículo* ***109*** *del Acuerdo* ***257*** *de* ***2006*** *deberá ejecutar las acciones de mantenimiento solo para atender situaciones gue no sean previsibles, es decir gue la UAERMV realizará mantenimiento siempre* ***y*** *cuando concurran estas dos situaciones, imprevisibilidad* ***y*** *dificultad en la movilidad.*  *Finalmente, frente al concepto de lo imprevisto se debe tener en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional, en el sentido de considerar a estos hechos como aquellos que sobrevienen a situaciones que normalmente se presentan en la sociedad* ***y*** *a las cuales debe dar respuesta el Estado mediante la utilización de competencias normales.*  *(...) "(Se* resalta y subraya fuera de texto)"    En consideración a lo anterior, se ratifica que la Avenida Calle 26 con Carrera 34 de la ciudad de Bogotá D.C., corresponde a la Malla Vial Arterial de la ciudad y la competencia de mantenimiento y conservación se encuentra asignada al Instituto de desarrollo Urbano - IDU, y dicha competencia no se vio alterada, ya que dicho segmento vial no contaba con priorización previa que permitía la intervención del segmento vial, así como tampoco contaba con reserva de la UAERMV y de otras entidades Distritales, igualmente, es del caso resaltar que la vía no presentaba deterioro alguno, sino que al parecer el hecho que ocasionó el accidente fue un tache que se encontraba suelto, por lo tanto, dicha situación se encuentra fuera del objeto social que desarrolla la entidad que representó, ya que como se ha dicho en líneas atrás el objeto está relacionado con la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local. |
| **INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN** | Porque no existe nexo causal entre hecho y el daño, por cuanto, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial no es la competente para intervenir la Avenida Calle 26 con Carrera 34 que corresponde a la Malla Vial Arterial de la Ciudad, conforme la información que reposa en el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU).  Así mismo, el Artículo 172 del Decreto Distrital 190 de 2004, establece:  *"La malla arterial principal* ***y*** *la malla arterial complementaria serán programadas, desarrolladas técnicamente* ***y*** *construidas por la Administración Distrital de acuerdo a las prioridades establecidas en el presente capítulo, y en coherencia con las operaciones estructurantes y programas fijados por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para ello deberá adquirir las zonas de reserva correspondientes.*  *La ejecución de la malla vial intermedia* ***y*** *local en terrenos en proceso de urbanización deberán ser construidas* ***y*** *cedidas gratuitamente ai Distrito por parte del urbanizador responsable, y deberá ajustarse a las determinaciones técnicas establecidas para la misma en el presente capítulo y/o a los condicionamientos fijados por los respectivos planes parciales. La interventoría de este tipo de obra estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).*  *En sectores urbanos desarrollados la construcción de las vías de la malla vial intermedia* ***y*** *local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).*  *Parágrafo. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) elaborará el provecto* ***y*** *construirá las vías de la malla arterial principal* ***y*** *de la malla arterial complementaria con base en el trazado* ***y*** *determinaciones técnicas* ***y*** *urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).*" (Se resalta y subraya fuera de texto)  Por consiguiente, es preciso concluir que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, no tenia ni tiene competencia para intervenir la vía donde ocurrió el accidente que sufrió el señor: LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, ya que artículo"!72 del Decreto Distrital No. 190 de 2004, estableció que el mantenimiento de la Malla Vial Arterial de la ciudad sería de competencia del Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, por lo cual el nexo entre el hecho y el daño no existe, es decir que no está probada la imputación de responsabilidad respecto de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV. |
| **CULPA DE UN TERCERO** | La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, no tenía ni tiene competencia para intervenir la Avenida Calle 26 con Carrera 34 vía donde ocurrió el accidente que sufrió el señor: LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, ya que artículo 172 del Decreto Distrital No. 190 de 2004 estableció que el mantenimiento de la Malla Vial Arterial de la ciudad sería de competencia del Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, por lo cual el nexo entre el hecho y el daño no existe, es decir que no está probada la imputación de responsabilidad respecto de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV, y la entidad que está llamada a responder es el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU. |
| **EXCEPCIÓN GENÉRICA** | Derivada de las que observe y verifique el juzgador de instancia de acuerdo a la sana crítica (artículo 282 del Código General del Proceso) si de las excepciones y de las pruebas aportadas y practicadas en el proceso, resultare estructurada una excepción de fondo no alegada en esta oportunidad y se configura como medio de defensa al momento de dictarse la sentencia, ruego a usted declararla a favor de la demandada UAERMV. |

* + 1. El abogado del demandado **TRANSMILENIO S.A.**  se opone a que se declare a su representada es responsable administrativamente de forma solidaria por el presunto daño antijurídico consistente en los daños y perjuicios presuntamente causado al demandante Leonardo Suarez Artunduaga, producto del accidente ocurrido el día 27 de julio de 2015, toda vez que tales hechos no son consecuencia directa de acción u omisión atribuible a funcionarios o miembros vinculados a la Entidad que represento, según las consideraciones que serán debidamente sustentadas en el transcurso de este escrito.

Propuso como **excepciones** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| **NO COMPRENDER LA DEMANDA A TODOS LOS LITISCONSORTES NECESARIOS POR PASIVA** | En cuanto concierne a la intervención para ser parte en el presente proceso, la parte demandante no hizo la debida conformación del contradictorio, toda vez que la demanda se entabla contra varias personas jurídicas públicas y una particular, entre los que se encuentra **GRUPO ESPRESARIAL VIAS BOGOTA S.A.S.**, quien, en relación con los hechos objeto de análisis, fue cesionaria del Contrato No. 137 de 2007, contrato que, con sus adicionales y otrosíes, fue declarado nulo absolutamente –por objeto ilícito- mediante laudo arbitral del 9 de diciembre de 2013.  Así las cosas, y dada la nulidad declarada por el tribunal de arbitramento, el mantenimiento de la vía que abarcó los tramos 3 y 4 que corresponden al sector comprendido de la Troncal Calle 26 entre la carrera 19 con la transversal 76, por parte del IDU se adelantó el proceso de Licitación Pública número **IDU-LP-SGI-017-2014,** mediante el cual el IDU adjudicó la contratación de las **“OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL Y MALLA VIAL INTERMEDIA QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE –SITP- GRUPOS 1,2,3,4,5,6,7,8,9 Y 10 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**, y en virtud del cual se suscribió el Contrato 1692 del 31 de octubre de 2014 con el CONSORCIO MALLA VIAL SITP 2014, conformado por las firmas CONCRETOS ASFALTICOS DE COLOMBIA S.A. - CONCRESCOL S.A. identificada con N.I.T. 830071114-6 y AUSCULTAR SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - AUSCULTAR S.A.S. identificada con N.I.T.: 900108455-8, y cuyo objeto era *“Obras y actividades para la conservación de la malla vial arterial troncal y malla vial intermedia que soporta las rutas del sistema integrado de transporte - SITP - en la ciudad de Bogotá D.C. grupo 4” (Troncal calle 26, localidades Fontibón y Puente Aranda )*.  El citado Contrato 1692 de 2014 tuvo vigencia entre el primero de diciembre de 2014 y el 3 de noviembre de 2015, y tuvo como **interventor** al Consorcio INCOP, conformado por las firmas COPEBA LTDA. identificada con NIT 830.011.122-9 y GEOTECNIA Y CIMIENTOS INGEOCIM SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - INGEOCIM S.A.S. identificada con NIT: 800.155.100-6, en virtud del Contrato de Interventoría IDU-1704-2014.  De esta forma, en el marco de los hechos señalados en la demanda, la relación jurídica sustancial debe conformarse con las citadas sociedades, por una parte, CONCRETOS ASFALTICOS DE COLOMBIA S.A. - CONCRESCOL S.A. identificada con N.I.T. 830071114-6 y AUSCULTAR SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - AUSCULTAR S.A.S. identificada con N.I.T.: 900108455-8 como integrantes del CONSORCIO MALLA VIAL SITP 2014, titulares del Contrato IDU 1692 del 31 de octubre de 2014 mediante el cual se realizó las obras y actividades para la conservación de la malla vial arterial troncal y malla vial intermedia que soporta las rutas del sistema integrado de transporte - SITP - en la ciudad de Bogotá D.C. grupo 4 (Troncal calle 26, localidades Fontibón y Puente Aranda); y por otra parte, de las sociedades COPEBA LTDA. identificada con NIT 830.011.122-9 e INGEOCIM S.A.S. identificada con NIT: 800.155.100-6 como integrantes del Consorcio INCOP, titulares del Contrato de Interventoría IDU-1704-2014, mediante el cual se adelantó la interventoría de las obras ejecutadas mediante el Contrato 1692 de 2014.  Ahora bien, los artículos 61 y 101 del Código General del Proceso, aplicables al proceso contencioso por remisión del artículo 306 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, disponen respecto de la integración de la litis, que ella se hace mediante la citación al proceso de todas las personas que sean sujetos de las relaciones jurídicas o de los actos respecto de los cuales gira la controversia y sin los cuales no es posible proferir sentencia de mérito, es decir, de los litis consortes necesarios. Por lo tanto, es claro que la presente cuestión litigiosa tiene por objeto una relación jurídica material única que debe resolverse de manera uniforme para todos los sujetos que integran la parte demandada correspondiente, impone que la comparecencia al proceso del civilmente y extracontractualmente responsables se torne en obligatoria, por considerarse un requisito indispensable para su adelantamiento, caso en el cual, como se señaló, se está en presencia de la modalidad del litis consorcio necesario.  Por su parte, el artículo 90 del Código General del Proceso, ordena que en el auto admisorio “…*En la misma providencia el juez deberá integrar el litisconsorcio necesario y ordenarle al demandado que aporte, durante el traslado de la demanda, los documentos que estén en su poder y que hayan sido solicitados por el demandante.* ….”. Así pues, la vinculación de quienes conforman el litisconsorcio necesario podrá hacerse dentro de la demanda, bien obrando como demandante o bien llamando como demandados a todos quienes lo integran, porque, en el evento en que el juez omita citarlos, debe declararse la nulidad de lo actuado desde el auto admisorio de la demanda (numeral 8 del Artículo 133 del Código General del Proceso). Si esto no ocurre, el juez de oficio o por solicitud de parte podrá vincularlos en el auto admisorio de la demanda o en cualquier tiempo antes de la sentencia de primera instancia, otorgándoles un término para que comparezcan, y de no hacerlo debe declararse la nulidad de una parte del proceso o a partir de la sentencia de primera instancia, con el fin de lograr su vinculación al proceso para que tengan la oportunidad de asumir la defensa de sus intereses dado que la sentencia los puede afectar. En definitiva, conforme las normas procesales antes citadas para que opere la citación forzosa o la integración oficiosa del contradictorio es preciso que no sea posible fallar de mérito sin la comparecencia al proceso de los sujetos activos o pasivos de una relación jurídica material y única objeto de la decisión judicial.  Por lo anterior, solicito al Despacho Judicial la conformación de litisconsorcio necesario en la vía por pasiva a **CONCRETOS ASFALTICOS DE COLOMBIA S.A. - CONCRESCOL S.A.** identificada con N.I.T. 830071114-6 y **AUSCULTAR SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - AUSCULTAR S.A.S.** identificada con N.I.T.: 900108455-8 como integrantes del **CONSORCIO MALLA VIAL SITP 2014**, titulares del Contrato IDU 1692 del 31 de octubre de 2014, y a las sociedades **COPEBA LTDA.** identificada con NIT 830.011.122-9 e **INGEOCIM S.A.S.** identificada con NIT: 800.155.100-6 como integrantes del **Consorcio INCOP**, titulares del Contrato de Interventoría IDU-1704-2014, mediante el cual se adelantó la interventoría de las obras ejecutadas mediante el Contrato 1692 de 2014.  **Las anteriores sociedades, personas jurídicas de derecho privado pueden ser notificadas en los respectivos Certificado de Existencia y Representación Legal aportados con el presente escrito de contestación.** |
| **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** | Se propone formalmente en este acápite la falta de legitimación por pasiva, fundados en el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Acuerdo Distrital 19 de 1972, Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999, Acuerdo Distrital 257 del 30 de noviembre de 2006, Decreto Distrital 831 de 1999, Decreto Distrital 980 de 1997, el Acuerdo No. 002 de febrero 3 de 2009 del Consejo Directivo del IDU, el **Convenio Interadministrativo No. 20 de 2001** celebrado entre el IDU – el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, y TRANSMILENIO S.A. y Certificado de Existencia y Representación legal de TRANSMILENIO S.A., que apuntan a que la la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - **TRANSMILENIO S.A.**- no es la entidad responsable tanto de estructurar, iniciar, tramitar y adjudicar los procesos de contratación de infraestructura física para la operación del Sistema TransMilenio, como también de adelantar la coordinación, vigilancia y gestión contractual de los mismos, por lo que TRANSMILENIO S.A. circunscribe su actividad y objeto a la administración de la infraestructura, gestión y control del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano que prestan particulares, denominados concesionarios de la explotación comercial del Sistema TransMilenio, y cuya normatividad vigente establece la obligación de vigilancia y control sobre los mismos, a la realización de revisiones diarias de cada vehículo que presente el operador para cumplir con el servicio, así como la verificación del lleno de los requisitos de los conductores designado por los concesionarios.  Téngase presente el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, que dice:  *“5o. Competencia administrativa. Los organismos y entidades administrativos deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata,* ***respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, la ordenanza, el acuerdo o el reglamento ejecutivo****…”*  La presente excepción también se fundamenta, en principio, en la Ley 105 de 1993 “*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*”, en cuanto dispone:  \*SE TRANCRIBE EL ARTICULO 3 DE LA CITADA LEY\*  Por su parte la Ley 336 de 1996 "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*" consagra:  \*SE TRANSCRIBEN ARTICULOS 3, 8, 9, 10, 11, 16, 21, 34 Y 36 DE LA MENCIONADA LEY\*  En concordancia con la normatividad *ut supra* citada, el Honorable Concejo de Bogotá, expidió el Acuerdo Distrital No 004 de 1999, que estableció:  *“****…Artículo******1º.-*** *Nombre y Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.-, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas. TRANSMILENIO S.A. tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.*  ***Artículo  2º.-*** *Objeto. Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.*  ***Artículo  3º.-*** *Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:*   1. *Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad indicada en el artículo anterior.* 2. *Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.* 3. *Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.* 4. ***Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.*** 5. *Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.* 6. ***TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas*** 7. *TRANSMILENIO S.A. será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.* 8. *Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.* 9. *Darse su propio reglamento, y* 10. *Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes. …”.* (NEGRILLAS Y SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).   Se resalta una vez más que el numeral 6 del precitado artículo prohíbe a la entidad la prestación del servicio, pues este es prestado por personas privadas.  A su turno, el Decreto Reglamentario Distrital No. 831 de 1999 “*Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999*”, en el artículo 8 dispone:  *“****Artículo 8°.-*** *Condiciones técnicas y operativas del Sistema TransMilenio.* ***Corresponde a TRANSMILENIO S.A.,*** *la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio, y en consecuencia estará facultado para* ***definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación,***  *los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema.”* (NEGRILLAS Y SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).  Con todo, se encuentra dentro del objeto social de **TRANSMILENIO S.A**:  *“…la gestión, organización, planeación y control del servicio integrado de transporte público urbano de pasajeros… Así mismo, corresponde a Transmilenio S.A., la administración exclusiva del sistema, para lo cual determinará en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas tecnológicas y de utilización del sistema pueda llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo…”*  En este punto, es menester determinar el marco legal de las obligaciones asumidas por TRANSMILENIO S.A. y el IDU en virtud del Convenio Interadministrativo No. 20 de 2001, esto con el fin de traer claridad al Despacho de Conocimiento sobre la relación contractual existente entre estas entidades distritales y que precedió a la celebración del Contrato de Obra pública IDU No. 137 de 2007.   * **CONVENIO No. 20 DE 2001 SUSCRITO ENTRE IDU – EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA DEFENSORÍA DEL ESPACIO PÚBLICO - DADEP, Y TRANSMILENIO S.A.**   En fecha 20 de septiembre de 2001, el IDU – el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, y TRANSMILENIO S.A. suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 20 del 2001, por medio del cual, se estructuró un esquema de gestión y cooperación interinstitucional para la realización y ejecución de los procesos de contratación y los trámites de pago de las obras correspondientes a las inversiones requeridas para la infraestructura física del Sistema TransMilenio.[[1]](#footnote-1)  Este esquema de cooperación quedó consignado en la cláusula primera del convenio No. 20 de 2001, la cual describe el objeto contractual de la siguiente manera:  *“****CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO:*** *El objeto del presente Convenio es definir las condiciones en que las partes cooperarán para la ejecución de las obras de infraestructura física para el Sistema TransMilenio”*  En virtud de esta estructura de gestión mancomunada, las partes acordaron una expresa división de responsabilidades y obligaciones que asumiría cada una de ellas en los procesos de contratación que se adelantarían por el IDU para la construcción de obras de infraestructura a emplear en la operación del Sistema TransMilenio.  De esta forma, la cláusula segunda (2°) del convenio No. 20 de 2001 (junto con sus ocho modificaciones) estableció de manera clara e inequívoca la división de funciones y obligaciones a cargo de cada entidad dentro del esquema de cooperación.  *“****CLÁUSULA SEGUNDA. ESQUEMA DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL:*** *Las partes acuerdan definir un esquema de cooperación interinstitucional para la ejecución de las obras aún no contratadas de las troncales del Sistema TransMilenio, el cual tendrá las siguientes características:*   1. ***El IDU de manera autónoma y bajo su responsabilidad, atendiendo su estructura organizacional y funcional, estructurará, iniciará, tramitará y llevará hasta su culminación los procesos de contratación que sean requeridos tanto para la infraestructura física del sistema TransMilenio, así como para las interventorías que sean requeridas para su seguimiento y supervisión.*** *En tal virtud,* ***el IDU adelantará los estudios correspondientes, ordenará la apertura de las licitaciones y/o concursos correspondientes, elaborará y adoptará los Pliegos de Condiciones y los demás actos que sean necesarios para el proceso de contratación, evaluará las propuestas que se presenten.*** *En tal sentido, una vez llevados a cabo los procesos de selección en la entidad, se adjudicarán y celebrarán los contratos correspondientes****. Igualmente, el IDU adoptará también de manera autónoma y bajo su responsabilidad las modificaciones o aclaraciones a cualquiera de los documentos anteriores (…)*** 2. ***La coordinación, vigilancia y control de la ejecución de los contratos, estará a cargo y bajo la responsabilidad exclusiva del IDU****. Lo anterior sin perjuicio de la contratación de interventores externos****. Adicionalmente, será el IDU quien autónomamente definirá las eventuales modificaciones a los contratos, por cualquier causa. TRANSMILENIO no participará, ni será responsable, de estas labores, salvo por la obligación del manejo presupuestal y de realizar los pagos a los contratistas a que se refieren los numerales siguientes.*** 3. *Los certificados de disponibilidad presupuestal, necesarios para la apertura de las licitaciones y concursos, para la contratación misma, para respaldar los eventuales contratos adicionales o modificatorios o, en general, para cualquier otro fin relacionado con la ejecución de las obras a que se refiere el objeto del presente convenio,* ***serán otorgados por TRANSMILENIO, con cargo a sus presupuesto de la vigencia fiscal de 2001 y/o la autorización de compromiso de vigencias futuras.*** *Será el IDU el único responsable de definir la necesidad de estos recursos, dentro del límite de las apropiaciones presupuestales con que cuenta TRANSMILENIO, y que hacer la solicitud correspondiente a TRANSMILENIO, para que esta última entidad expida los certificados de disponibilidad presupuestal respectivos.* 4. ***Las Partes acuerdan las siguientes condiciones para la ejecución de los recursos tendientes a cumplir las obligaciones del presente convenio****:* ***1.*** *El* ***IDU*** *deberá cumplir la totalidad de los requisitos previos a la celebración de los contratos, salvo la expedición del certificado de disponibilidad presupuestal que le corresponderá expedir a la Dirección Financiera de* ***TRANSMILENIO S.A****. Entre otros el* ***IDU*** *deberá realizar los estudios de oportunidad y conveniencia del objeto a contratar, los pliegos de condiciones, evaluaciones y en general la totalidad de los actos y actuaciones administrativas previas tendientes a seleccionar contratistas. Igualmente corresponderá al IDU la celebración, ejecución y liquidación de los contratos, así como la realización de la totalidad de las actuaciones y la adopción de determinaciones en la etapa postcontractual, tales como, reclamaciones a contratistas y compañías de seguros que amparen riesgos que ocurran con posterioridad a la terminación y liquidación de los contratos.* ***2.*** *Para efectos de la coordinación presupuestal entre las dos entidades, el* ***IDU*** *solicitará a la Dirección Financiera de* ***TRANSMILENIO S.A****., el otorgamiento de la disponibilidad presupuestal que ampre el inicio del proceso de selección. Una vez celebrado el contrato, solicitará a la misma dependencia el registro presupuestal correspondiente. La Dirección Financiera de* ***TRANSMILENIO S.A****. dentro los quince (15) días siguientes a la suscripción de la presente modificación, establecerá mediante comunicación escrita dirigida al* ***IDU*** *las condiciones, requisitos y soportes que se deben cumplir y presentar para el otorgamiento del certificado de disponibilidad presupuestal, la realización del registro presupuestal y demás actuaciones que deben ejecutarse en virtud del convenio No. 20 del 2001.* ***3.******TRANSMILENIO S.A.,*** *se compromete a expedir de manera ágil y oportuna los certificados de disponibilidad presupuestal que se requieran para respaldar la adquisición de compromisos en las diferentes etapas del proceso contractual, así como adelantar el respectivo registro presupuestal a la mayor brevedad y sin dilaciones.* ***4.*** *La responsabilidad en la elaboración, expedición, realización, suscripción y celebración de todos los actos y actuaciones administrativas y financieras precontractuales, contractuales y postcontractuales corresponderá a la* ***SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INGRAESTRUCTURA*** *del* ***IDU o quien delegue el Director General,*** *con el apoyo de las diferentes dependencias de acuerdo con las funciones y competencias de cada una de ellas.* (Modificado mediante Otrosí 7 de marzo 20 de 2014).***5.******A TRANSMILENIO S.A. le corresponde******ejecutar las decisiones y solicitudes que le realice y ordene el IDU,******en desarrollo y ejecución de las obligaciones adquiridas en virtud del convenio No. 20 del 2001****.* (Modificación No. 5 de fecha 26 de junio de 2008).   *(…)*   1. ***Con el propósito de contratar la presentación de los servicios técnicos y profesionales que sean necesarios para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la ejecución del presente convenio****, el IDU dispondrá al interior de su presupuesto de ingresos y gastos de cada año, de los recursos que para el efecto transfiera TRANSMILENIO S.A., cuya cuantía será determinada conjuntamente por el IDU y TRANSMILENIO S.A., sin que esta sea superior al monto del Plan de Contratación programado para esta clase de servicios.*   ***Estos recursos serán transferidos al IDU por TRANSMILENIO S.A., para que ingresen a su presupuesto, y se aplicarán en el gasto a través del Proyecto de Inversión INFRAESTRUTURA INTEGRAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO*** *– TM.*  ***El IDU tendrá plena autonomía para la ejecución de estos recursos****, siempre y cuando se demuestre que el personal contratado, ejecutará actividades que incidirán de manera directa en el desarrollo de la infraestructura del Sistema TransMilenio.* ***Esta autonomía comprende el desarrollo de los procesos de selección y contratación requeridos, el amparo presupuestal, el control de la ejecución contractual y los pagos respectivos.***(Incluido modificatorio 3 del 23 de febrero de 2006).  *(…)*   1. *Con el propósito de atender obras prioritarias para la operación del Sistema, y en todo caso, previo requerimiento de* ***TRANSMILENIO S.A.,******el IDU a través de sus programas contratará las obras requeridas, disponiendo al interior de su presupuesto de ingresos y gastos de cada año, de los recursos que para el efecto transfiera TRANSMILENIO S.A.,*** *cuya cuantía será determinada conjuntamente por el* ***IDU*** *y* ***TRANSMILENIO S.A****., de acuerdo a las necesidades surgidas por la operación del Sistema y de la aplicación de las normas presupuestales y de ejecución del gasto.*   ***PARAGRAFO****: No obstante, lo previsto en el presente numeral, la determinación del costo de cada obra en particular se hará de manera exclusiva por el* ***IDU****. El* ***IDU*** *presentará a* ***TRANSMILENIO S.A****., informes sobre la ejecución de los recursos entregados con fundamento en lo previsto en el presente numeral. Igualmente presentará un programa inicial de ejecución y una evaluación final de la* misma (incluido modificatorio 4 del 26 de junio de 2007).   1. ***Con el propósito de adelantar las labores necesarias para desarrollar el Plan de Gestión Social y reasentamiento de las unidades sociales afectadas por las obras que adelante el IDU, en desarrollo de proyectos financiados con recursos de TRANSMILENIO S.A., el IDU dispondrá al interior de su presupuesto de ingresos y gastos de cada año, de los recursos que para el efecto transfiera TRANSMILENIO S.A****., cuya cuantía será determinada conjuntamente por el* ***IDU*** *Y* ***TRANSMILENIO S.A****., de acuerdo a las necesidades surgidas por la operación del sistema.*   ***PARAGRAFO****: (…)*   1. *El IDU podrá realizar factibilidades, los estudios y diseños de los proyectos de desarrollo de la infraestructura del Sistema TransMilenio, directamente (in house), para lo cual tendrá la facultad de disponer los recursos* ***para cubrir los costos directos o indirectos requeridos para el cumplimiento de las obligaciones de la ejecución del presente convenio****.*   *En virtud de lo anterior, el IDU dispondrá al interior de su presupuesto de gastos de cada año, de los recursos que para el efecto transfiera TRANSMILENIO S.A.*  *Estos recursos serán transferidos por TRANSMILENIO S.A. para que ingresen a su presupuesto y se aplicarán en el gasto a través del Proyecto de Inversión INFRAESTRUCTURA INTEGRAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO - TM.*  ***El IDU tendrá plena autonomía para la ejecución de estos recursos, siempre y cuando se destinen exclusivamente a los proyectos requeridos para el desarrollo de la infraestructura del Sistema TransMilenio****.* ***Esta autonomía comprende la realización de los procesos de selección y contratación, los trámites presupuestales requeridos, el control a la ejecución contractual y los pagos respectivos****.* (Incluye lo pactado en el Otrosi modificatorio No. 7 de 20 de marzo de 2014)  (Negrilla y subrayado propio)  Así las cosas, el marco legal de cooperación interinstitucional suscrito entre TRANSMILENIO S.A. y el IDU comprendido en el Convenio No. 20 de 2001 y sus modificaciones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 **obliga a TRANSMILENIO S.A. únicamente a cumplir con obligaciones dinerarias, específicamente, a realizar los pagos por la ejecución de los contratos de obra pública adelantados por el IDU a favor del Contratista** - con el fin de proporcionar la infraestructura física necesaria para la operación del Sistema TransMilenio - siempre y cuando exista solicitud expresa, previa y escrita del Instituto de Desarrollo Urbano.  De manera que, analizando la situación fáctica y los argumentos de derecho invocados en la demanda, resulta que, a ningún título, se puede imputar responsabilidad a TRANSMILENIO S.A., pues las obligaciones constitucionales, legales y contractuales se encuentran cumplidas por mi representada a cabalidad. Razón por la cual en la demanda no se puede si quiera mencionar algún título de imputación del cual se pueda derivar responsabilidad patrimonial del Estado.  En consecuencia, de lo anterior y teniendo en cuenta los hechos y razones de la defensa, no es procedente lo pretendido en esta demanda, por lo que se debe absolver a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. de todas y cada una de las peticiones incoadas por la parte demandante.  De lo anteriormente expuesto, se infiere que la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones, debiendo esta observarse desde el punto de vista material, esto es, respecto de la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, teniendo de presente una relación jurídica sustancial que en este caso la parte demandante ha fallado en acreditar, ya que se insiste **TRANSMILENIO S.A.** no tiene responsabilidad alguna en hechos derivados de la conducción, uso y manejo propio de los buses, toda vez que tales actividades se encuentran a cargo de las empresas concesionarias, quienes son las que celebraron los respectivos contratos con los conductores de los vehículos, sin que tengan nexo o relación laboral con esta Entidad.  En adición a lo anterior, nos permitimos mencionar que el mismo honorable TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA- SECCIÓN TERCERA- SUBSECCIÓN B, en sentencia de segunda instancia, de fecha once (11) de mayo del 2011, debidamente ejecutoriada, dictada dentro del proceso en Acción de Reparación Directa, promovido por LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR Y OTROS, Radicación: 2007-00037, absolvió a esta Entidad de las pretensiones relacionadas con la actividad de la prestación del servicio público de transporte, **reconociendo la falta de legitimación en la causa por pasiva,** y dijo:  "*...Así las cosas, dado que dentro del proceso se encuentra que, las imputaciones que le fueron realizadas al Distrito Capital de Bogotá y a Transmilenio no tiene lugar, porque no son los llamados a responder por los daños presuntamente causados a los demandantes, la Sala revocará la sentencia de primera instancia que declaró solidariamente responsable a la sociedad Transmilenio S.A. y la sociedad CITY MOVIL S.A.*  *Lo anterior en razón a que ... y Transmilenio S.A. no es la sociedad encargada de responder ante terceros por los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá,... y al no prosperar las pretensiones respecto de Transmilenio S.A., resulta improcedente entrar a determinar la responsabilidad del llamado. ..*."  Queda de esta manera claro, que una cosa es el papel de **TRANSMILENIO S.A.** como garante del servicio público de transporte masivo de pasajeros, y otra, la realización y ejecución de los procesos de contratación de las obras correspondientes requeridas para la infraestructura física del Sistema TransMilenio.  Por último, es preciso aclarar y recordar, en aras de comprender el modelo de la prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito Capital, que la razón por la cual **TRANSMILENIO S.A.** no puede ser operador, ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, no es otra que el mismo deber que la norma le impone como garante del servicio en su papel de **gestor**. Sumado a la prohibición de prestar el servicio directamente en aras de la transparencia, pues la garantía de un eficiente servicio requiere de la separación del gestor, el ente controlador y el prestador directo u operador; y fue entre otras cosas el motivo de la concepción del modelo de prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito.  Por lo mencionado anteriormente, nos permitimos entonces insistir en la presente excepción, y solicitar al **H. Juez**, la desvinculación de mi representada del presente proceso, habida cuenta de la de la falta de legitimación en la causa, por pasiva. |
| **INEPTITUD SUSTANCIAL DE LA DEMANDA** | Como corolario de lo expuesto, la demanda denota la carencia de fundamentos de hecho de las pretensiones frente a **TRANSMILENIO S.A.**, siendo esto uno de los requisitos primordiales establecidos por el artículo 162 del CPACA que señala:  *“ARTÍCULO 162. CONTENIDO DE LA DEMANDA. Toda demanda deberá dirigirse a quien sea competente y contendrá:*  *(…)*  3. **Los hechos y omisiones que sirvan de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados**, clasificados y numerados.  *(…)”*  Y es que de acuerdo al medio de control interpuesto - reparación directa -, no se enuncia siquiera cual es el hecho, omisión u operación administrativa que dentro del marco de sus competencias sea cimiento para la reparación del supuesto daño antijurídico. El agregar el nombre de **TRANSMILENIO S.A.** en la sustentación efectuada para las empresas privadas dentro del marco civil y comercial, no es óbice para que cumpla la obligación de presentar los hechos que correspondan frente a la entidad pública.  Dice la Corte Constitucional, en Sentencia 644 de 2011 al estudiar la acción de reparación directa:  *“La técnica de la acción implica, por lo tanto, demostrar la ocurrencia y efectos de los fenómenos indicados y los daños causados con ocasión de los mismos, para deducir a partir de este juicio la indemnización de los perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante), y morales que se hayan ocasionado, al igual que los fisiológicos. Tal indemnización deberá siempre ser apreciable en dinero y, conforme con lo dispuesto en el artículo 16 de la ley 446 de 1998, tendiente a reparar integral y equitativamente los daños irrogados a las personas y las cosas, observando siempre los criterios técnicos actuariales.”* |
| **CUMPLIMIENTO DE TRANSMILENIO S.A. CON LOS PRESUPUESTOS CONSTITUCIONALES Y NORMATIVOS QUE RIGEN SU FUNCIÓN, OBJETO SOCIAL Y COMPETENCIAS** | En desarrollo de la forma de estado consagrada en el artículo 1º de la Carta fundamental y en cumplimiento de los fines del estado, conforme a los artículos 2 y 365 constitucionales, la Entidad que represento ha buscado gestionar la prestación eficiente del servicio público en pro del interés general. En desarrollo de su objeto social, **TRANSMILENIO S.A.** da cabal cumplimiento a los fines del estado en la contratación estatal de conformidad con los artículos 3 y 4 de la ley 80 de 1993, que exigen de las entidades estatales la búsqueda del cumplimiento de los fines del estado y la continua y eficiente prestación del servicio público. Lo mismo exige de los particulares que colaboran con la administración en la prestación de los servicios públicos.  Como Ente encargado de la gestión organización y planeación del servicio integrado de transporte público urbano de pasajeros, se destaca que **TRANSMILENIO S.A**. ha dispuesto un esquema que persigue en todo tiempo la seguridad de los pasajeros, tanto en sus aspectos técnicos como operativos, delimitando filas y puestos preferenciales, frecuencias de servicios, promoviendo además por intermedio de la Subgerencia de Comunicaciones numerosas campañas que persiguen el cumplimiento de normas básicas de convivencia a cargo de los usuarios, con el objeto de salvaguardar su integridad. Éstas se han divulgado a través de diferentes medios (Radio, Televisión, Redes Sociales, etc.) observándose entre ellas:   * Los niños menores de dos (2) años están exentos de pago. * Por seguridad, los niños deben ir siempre de la mano de un adulto. * Ubíquese atrás de la línea o zona amarilla. * Al caminar conserve su derecha. * No se siente en el piso del bus. * Permita que las personas que van a salir del bus lo hagan primero y luego ingrese usted. * Colabore haciendo la fila de espera del bus ordenadamente. * Circule por el centro del bus hacia el fuelle y no se quede en las puertas. * Las sillas son prioritarias para: personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas que lleven niños de brazos y niños menores de siete (7) años. * Las mascotas deben ingresar con un acompañante en un contenedor (guacal) y el acompañante debe portar el carnet de vacunación. Los animales permitidos se clasifican por su tamaño y aquellos que su contenedor supere los 60x60x40 cm deberán viajar solo en horas valle y pagar el pasaje. * Preste apoyo a las personas en condición de discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas. * Se prohíbe fumar, comer, beber o ingresar al sistema en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas. Tampoco está permitido ingresar armas. * Absténgase de entrar con paquetes grandes, que afecten los demás usuarios y obstaculicen el tránsito en estaciones y buses. * Evite correr para evitar accidentes. * Conserve limpio el sistema.   Está prohibida la venta ambulante y la distribución de publicidad no autorizada.  \*EL DEMANDADO ADJUNTA 4 IMÁGENES EJEMPLIFICANDO\*  Asimismo,**TRANSMILENIO S.A.** adoptó un procedimiento especial para la atención de incidentes, el cual establece acciones para proteger al usuario afectado (llamada de ambulancia, informe inmediato sobre el asunto presentado, etc.). Una vez conocida la situación por las personas que tienen a cargo el control de la operación, se realiza la activación del Servicio de Emergencias Médicas – S.E.M. de la Secretaría Distrital de Salud, solicitando una ambulancia para su atención, la cual es responsabilidad de esa entidad. Sumado a ello, el área de comunicaciones permanentemente viene desarrollando campañas dirigidas a los usuarios en las cuales se muestran los procedimientos a seguir en caso de emergencia. Entre otros tenemos:  Figura 5. Volante Que hacer en caso de emergencia.  cid:image041.png@01CFEE0E.A28B1350  Nótese que **TRANSMILENIO S.A.** cuenta con un Centro de Control que por definición es un lugar especialmente acondicionado que integra los equipos, software, datos y personal, para la localización, seguimiento, coordinación y demás actividades de control de la flota del Sistema TransMilenio. En la Bitácora del Centro de Control es donde quedan consignadas las novedades reportadas al interior del Sistema, siendo esta información suministrada por el personal operativo que conoce de las mismas, el cual se encuentra distribuida en las diferentes zonas de la operación.  Ahora bien, se destaca que la Entidad exige en su manual de operaciones que se aporta como prueba el cumplimiento de normas establecidas para una segura carga y descarga de pasajeros, como por ejemplo, la instalación de alarmas de apertura o testigos ópticos que adviertan al conductor si las puertas se encuentran abiertas o cerradas, en aras de garantizar la operación. Igualmente, se dispone que el piso de los buses esté recubierto de un material sintético antideslizante lavable, observándose en los articulados franjas amarillas al lado de las puertas con advertencias de seguridad.  Sumado a lo anterior, **TRANSMILENIO S.A.** ha generado campañas dirigidas a los conductores de los vehículos, como la que se observa en el “**Atento No. 4.**”, que indica cómo se debe hacer la entrada y salida de las estaciones, destacándose lo siguiente:  *“1. Deténgase en forma suave, realice una excelente aproximación, enfrente las puertas del móvil con las de la estación basándose en las líneas guías.*  *2. Abra las puertas de servicio (verifique estar en la frecuencia correcta).*  *3. Espere el tiempo suficiente para permitir el ascenso y descenso de pasajeros.*  *4. Observe el espejo retrovisor. (Verifique que todo está bien).*  *5. Cierre las puertas de servicio).”*  En conclusión, **TRANSMILENIO S.A.** ha dispuesto de numerosas herramientas con el objeto de atender y prever contingencias, educar al ciudadano sobre el uso adecuado del sistema, advertir a los operadores privados de los vehículos sobre su deber de efectuar una segura carga y descarga de pasajeros, calcular las frecuencias de los servicios, generar manuales, procedimientos, etcétera. |
| **DILIGENCIA EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE GESTIÓN, PLANEACIÓN Y CONTROL QUE LE ORDENAN LA LEY Y EL REGLAMENTO A TRANSMILENIO S.A. COMO ADMINISTRADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TRANSMILENIO** | **TRANSMILENIO S.A.** ha verificado que las empresas privadas Concesionarias han cumplido con los estándares establecidos en los Contratos de Concesión, en lo referente a tipología de vehículos, la programación de mantenimiento preventivo y correctivo, la idoneidad del personal de manejo y de mantenimiento. Así como directamente **TRANSMILENIO S.A.** realiza las actividades de seguimiento a cada operador en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales dentro del Sistema.  **TRANSMILENIO S.A.** ha cumplido a cabalidad con las funciones que le fueran encomendadas por la ley y sus estatutos, otorgando el contrato de concesión a la empresa operadora vinculada al extremo pasivo de esta acción sin que se evidencien irregularidades u otros móviles que hayan ocasionado el daño invocado, no siendo dable en algún punto controlar o responsabilizarse por la conducción de todos y cada uno de los cientos de vehículos que transitan por el Sistema a cargo de terceros, o también de los vehículos que transitan por las calzadas de tráfico mixto en las vías arteriales, brillando por su ausencia prueba siquiera sumaria de una falla en el servicio, que por cierto se encuentra delimitada por la jurisprudencia en el siguiente modo:  Dice la sentencia C-337 de agosto 19 de 1993 Corte Constitucional - Sala Plena en cuanto a la responsabilidad de las autoridades en el cumplimiento de sus obligaciones:  *“(…) Resulta, entonces, aplicable al caso sub examine el aforismo que dice que “nadie está obligado a lo imposible”. Lo anterior se justifica por cuatro razones:*  *a)  Las obligaciones jurídicas tienen un fundamento en la realidad, ya que operan sobre un plano real; de ahí que realizan siempre una acción o conservan una situación, según sea una obligación de dar o hacer —en el primer caso— o de no hacer —en el segundo—. Ese es el sentimiento de operatividad real de lo jurídico. Lo imposible, jurídicamente no existe; y lo que no existe no es objeto de ninguna obligación; por tanto, la obligación a lo imposible no existe por ausencia de objeto jurídico.*  ***b)  Toda obligación debe estar proporcionada al sujeto de la misma, es decir, debe estar de acuerdo con sus capacidades; como lo imposible rebasa la capacidad del sujeto de la obligación, es desproporcionado asignarle a aquél una vinculación con un resultado exorbitante a su capacidad de compromiso, por cuanto implicaría comprometerse a ir en contra de su naturaleza, lo cual resulta a todas luces un absurdo.***  *c)  El fin de toda obligación es construir o conservar —según el caso— el orden social justo. Todo orden social justo se basa en lo existente o en la probabilidad de existencia. Y como lo imposible jurídicamente resulta inexistente, es lógico que no haga parte del fin de la obligación; y lo que no está en el fin no mueve al medio. Por tanto, nadie puede sentirse motivado a cumplir algo ajeno en absoluto a su fin natural.*  *d)  Toda obligación jurídica es razonable. Ahora bien, todo lo razonable es real o realizable. Como lo imposible no es real ni realizable, es irracional, lo cual riñe con la esencia misma de la obligación.*  *De acuerdo con lo anterior, es irracional pretender que el Estado deje de cumplir con los deberes esenciales a él asignados —que son, además, inaplazables— por tener que estar conforme con las exigencias de uno o varios preceptos constitucionales que, en estas circunstancias, resultan imposibles de cumplir. (…)”*  (subrayas y negrilla, fuera de texto).  Ahora bien, en materia de pruebas, dispone el Artículo 168 del CCA:  ***“ARTÍCULO******168****. En los procesos ante la jurisdicción en lo contencioso administrativo se aplicarán en cuanto resulten compatibles con las normas de este Código, las del Procedimiento Civil en lo relacionado con la admisibilidad de los medios de prueba, forma de practicarlas y criterios de valoración.”*  De esta manera, el Código General del Proceso trata de la imperiosa necesidad de que cualquier decisión judicial se funde en las pruebas que oportunamente se alleguen al proceso, siendo deber de las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico perseguido. Con dichos insumos, el juez deberá analizar el acervo probatorio en conjunto, según las reglas de la sana crítica. Veamos:  *“****ARTÍCULO 164. NECESIDAD DE LA PRUEBA.*** *Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho.*  *(…)*  ***ARTÍCULO 176. APRECIACION DE LAS PRUEBAS.*** *Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*  *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba.”*  Observando las pruebas relacionadas por el actor, es notorio que ninguna de ellas tiende a fundar la presunta falla en el servicio de **TRANSMILENIO S.A.**, la cual ni siquiera se encuentra argumentativamente enunciada, excediendo por completo el marco de sus posibilidades tener que controlar además el tránsito de las vías que hacen parte del tráfico mixto en las vías arteriales de la ciudad, o tener que responsabilizarse de la ejecución de los procesos de contratación correspondientes a la infraestructura física incorporada en las avenidas principales.  Es de anotar que el accidente materia de la investigación de la cual es consecuencia la demanda, no obedece a una causa proveniente de incumplimiento alguno por parte de **TRANSMILENIO S.A.** de su objeto social de gestión, organización y planeación del Sistema de Transporte Masivo, o de no administrar correctamente la infraestructura.  **Es importante resaltar que, los hechos del presente proceso no son el resultado de una acción u omisión por parte de TRANSMILENIO S.A o funcionario de la Entidad ya que el hecho es ajeno al desarrollo de la gestión de la Empresa.**  **1. Nociones sobre la entidad TRANSMILENIO S.A. y el Sistema TransMilenio:**  Considero importante que el Despacho a su cargo tenga una noción resumida de la forma como nació a la vida jurídica y comercial **TRANSMILENIO S.A.**, razón por la que traigo a colación los siguientes lineamientos generales, algunos ya expuestos para sustentar puntos de defensa expuestos en acápites anteriores de la presente contestación:  “*…LEY 86 DE 1989 de Diciembre 29*  *Artículo 2o. Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte. …”*  *“…Del carácter de Servicio Público de Transporte.*  *La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. …*”  La Ley 336 de 1996, por la cual se adoptó el “*Estatuto Nacional de Transporte*”, además de reiterar y hacer extensivos los principios y normas de carácter general a que nos hemos venido refiriendo, en algunas de sus disposiciones, establece:  “*Artículo 2º. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye la prioridad esencial, en la actividad del sector y del Sistema Transporte*.”  “*Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.”*  Dentro del anterior marco normativo el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de Santa Fe de Bogotá D.C. 1998-2001, adoptado mediante el Acuerdo No 06 de 1998 del Concejo de Santa fe de Bogotá, incluyó dentro de sus siete prioridades, con sus correspondientes estrategias, programas y metas, el Desarrollo del Sistema Integrado de Transporte masivo; en donde se establece:  “*Que los buses son y seguirán siendo el eje principal del sistema de transporte masivo de la ciudad, aún después de la construcción del Metro, se considera primordial reestructurar este servicio y permitir su operación con prioridad de utilización de las vías. Se busca que los buses funcionen dentro de una red con el Metro, flexible y adaptable a la demanda, que permita a los usuarios intercambios modales e intermodales sin pagos adicionales por los transbordos.”*  *“En consecuencia con lo anterior, se contempla la provisión de infraestructura especializada para soportar el sistema. Esta incluirá: Vías de uso exclusivo para los buses, habilitación de corredores férreos, adecuación de rutas alimentadoras de uso mixto y diseño y construcción de estaciones y paraderos. Por otra parte, se definirán las condiciones técnicas del equipo rodante requerido para brindar un servicio eficiente, de calidad y menor impacto ambiental que el actual y se tomarán las medidas administrativas necesarias para que, en el menor plazo, el servicio se preste en forma exclusiva con vehículos que cumplan con las mismas.*”  La ley 310 de 1996, el numeral 1º del artículo segundo, que dice:  *“Artículo 2º. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:*  *1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporté, en caso de hacerse un aporte de capital.”*  *“...”*  De la Ley 489 de 1998, son de cita los artículos 5, 38, 68, 69, 85, 86 y 87, que dicen:  \*SE TRANSCRIBEN LOS ARTICULOS\*  En desarrollo de las normas jurídicas citadas en precedencia, así como con el mandato dado por el Concejo de Bogotá, en el Acuerdo No. 06 de 1998, mediante el Acuerdo No. 04 de 1999 autorizó al Alcalde Mayor para participar, en la Constitución de la **Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.-**, la cual fue efectivamente constituida mediante Escritura Pública No. 1528 del 13 de Octubre de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá, con Matrícula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá, NIT 830.063.506-6, más por la conformación de su capital, por disposición de la ley esta sociedad pública se regula por las normas de las empresas industriales y comerciales del estado.  Del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999, son de resaltar los siguientes aspectos:  “…*ARTICULO PRIMERO: NOMBRE Y NATURALEZA JURÍDICA: Autorizase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. – bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas.* ***TRANSMILENIO S.A.*** *tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio. “*  *ARTICULO SEGUNDO. OBJETO: “Corresponde a* ***TRANSMILENIO S.A.***  *la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.”*  *“ARTÍCULO TERCERO. Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a Transmilenio S.A. ejercer las siguientes funciones:”*  ***“...”***  *“4. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo; ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte publico colectivo.”*  ***“...”***  *“6.* ***Transmilenio S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.****” (Negrilla fuera del texto original)*  *“7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio;”*  **“...”**  **2.- Descripción General del Sistema TransMilenio**  Para efectos de un mayor entendimiento de lo que es el Proyecto TransMilenio, me permito introducir algunos aspectos básicos para la cabal comprensión del mismo y los diferentes agentes que lo integran.  Se considera importante informar que el proyecto se encuentra debidamente estructurado sobre la base de la reglamentación legal que rige la implantación y operación de sistemas para el transporte masivo de pasajeros en Colombia, para lo cual a continuación presento un recuento de los elementos fundamentales que le confieren la connotación de masivo al sistema:   1. Se utiliza en la mayor parte del sistema una infraestructura especial, que es destinada de manera específica a la operación del mismo.   El sistema está basado en la implementación de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso exclusivo del sistema, para el transporte público masivo en autobús, con especificaciones técnicas particulares, los cuales se integran operativamente con rutas alimentadoras que tendrán por objeto incrementar la cobertura del sistema.  Adicionalmente el sistema TransMilenio está dotado con buses articulados de especificaciones acordes al diseño del sistema, estaciones, patio-garajes, puentes plazoletas de accesos peatonal especial, todo específicamente diseñado y localizado para bajo claros aspectos de armonía, respeto y renovación del espacio público urbano, para, así con el cumplimiento de toda la legislación ambiental vigente, dar facilidad al usuario al menor costo operacional y tarifario posible.   1. La operación se realiza bajo un esquema de gestión privado bajo contrato de concesión, que combina de manera organizada los elementos del sistema para transportar un alto volumen de pasajeros, y así dar respuesta a sus necesidades de movilización. **TRANSMILENIO S.A**, como gestor del sistema es el encargado de organizar, planear y ejercer el control sobre la operación, determinando las rutas, frecuencias y demás factores de la operación, como lo es la necesidad de que el sitio de parqueo y mantenimiento de los buses de los concesionarios del sistema se encuentren en óptimas condiciones y a corta distancia del lugar de inicio de los servicios, llamado estaciones de cabecera o portales a efectos de garantizar la oportunidad de cada despacho, a bajo costo y previa revisión de las condiciones de cada vehículo.   Como responsabilidad de las empresas operadoras privadas y bajo la coordinación y vigilancia de **TRANSMILENIO S.A**, está la prestación del servicio de transporte del sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios que le sean asignados por el gestor, y además el suministro del equipo rodante necesario para la operación, el control y mantenimiento de su parque automotor y la dotación, administración, manutención y operación de las zonas de parqueo y mantenimiento que **TRANSMILENIO S.A.** les entrega en concesión o administración.  **Operadores troncales.**  Son operadores troncales aquellas empresas que por resultar adjudicatarias de una licitación que se adelanta para el efecto, obtienen el derecho a la explotación económica de la actividad del transporte público en el Sistema TransMilenio, mediante el transporte de pasajeros dentro del sistema troncal.  La responsabilidad por la operación, sea directa o la derivada de sus empleados o subcontratistas, es parte de la distribución de riesgos que por el contrato de concesión asume el concesionario de la operación troncal. Para estos efectos el contrato se encuentra respaldado con la correspondiente garantía única, en los términos de la Ley 80 de 1993, como requisitos de inicio de ejecución del contrato.  **Operadores zonales.**  Son operadores zonales aquellas empresas que por resultar adjudicatarias de una licitación que se adelanta para el efecto, obtienen el derecho a la explotación económica de la actividad del transporte público en el Sistema TransMilenio, teniendo a su cargo la operación de un grupo de rutas y servicios, con movimientos intrazonales e interzonales.  Como responsabilidad de las empresas operadoras zonales, está la prestación del servicio de transporte en el sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios, el suministro de la flota necesaria para la operación, el control y mantenimiento de su parque automotor, la administración y responsabilidad de vigilancia y control de las áreas de parqueo. Para los operadores zonales adjudicatarios de lotes de vehículos para operación troncal, tendrán a cargo la dotación, administración, manutención y operación de las áreas de soporte técnico que **TRANSMILENIO S.A.** le otorgue en concesión y permitiendo en cualquier momento la auditoria o supervisión por parte del ente gestor.  La responsabilidad por la operación, sea directa o la derivada de sus empleados o subcontratistas, es parte de la distribución de riesgos que por el contrato de concesión asume el concesionario de la operación zonal. Para estos efectos el contrato se encuentra respaldado con la correspondiente garantía única, en los términos de la ley 80 de 1993, como requisitos de inicio de ejecución del contrato.   1. **Operador del recaudo o recaudador**   Se tendrá por operador del recaudo o recaudador, a la empresa que por resultar adjudicataria de la licitación respectiva, obtuvo el derecho a explotar económicamente la actividad de venta de pasajes para el sistema TransMilenio, quien tiene la responsabilidad de velar por el adecuado y eficiente uso del sistema y adicionalmente sirve para obtener información sobre la demanda del mismo. Su remuneración es un porcentaje del total de ventas semanales”.   1. Ley 105 DE 1993, "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*., en cuanto dispone:   “…*ARTICULO 3o.* ***Principios del transporte público.*** *El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios”*  *“1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica:*  *c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.”*  *“...”*  *“2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.*  *Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.”*  *“...”*  *“6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA: Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.*   1. **TRANSMILENIO S.A.** Es una sociedad estatal, y dentro de su objeto no obra el de la explotación económica del servicio de transporte público en ninguna de sus modalidades, ello por cuanto las leyes propias del transporte. Ley 105 de 1993 y ley 336 de 1996, disponen que el servicio de transporte público debe ser prestado por empresas privadas, debidamente habilitadas por la autoridad de tránsito y previa expedición de un permiso o la celebración d un contrato de operación o de concesión.   Por ello su objeto es la gestión, organización y planeación del servicio público de transporte terrestre masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes. Adicionalmente le corresponde la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema.  En las funciones de gestión, organización y planeación, ha determinado las características del Sistema de Transporte Masivo, en sus aspectos de infraestructura, diseño de estaciones, trayectos entre estaciones, diseño y características de los vehículos a utilizar, servicios y recorridos, frecuencia en los servicios, diseño del Sistema con tarifa integral y forma de recaudo y remuneración a los diferentes agentes con el pago de una sola tarifa por usuario, obligaciones contractuales de cada empresa privada de transporte concesionaria para la explotación económica de la actividad de transporte masivo. En fin es la gestora de una forma homogénea de prestación de un servicio de transporte, con una marca registrada TransMilenio, más la operación dentro del sistema y el uso de la marca del sistema para realizar la explotación económica la realizan empresas privadas de transporte público y no **TRANSMILENIO S.A**.  **3.-** **TRANSMILENIO S.A.** ni presta el servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, ni está facultado para la realización y ejecución de procesos de contratación de las obras correspondientes a las inversiones requeridas para la infraestructura física del Sistema TransMilenio más aún, por normatividad de creación lo tiene prohibido expresamente; su actividad y objetivo es la administración de la infraestructura, gestión y control del servicio público de transporte masivo urbano que prestan los particulares concesionarios de la explotación del sistema TransMilenio, para lo cual inclusive, todos los días hace revisión a cada vehículo que presenta el operador para cumplir con una tabla o servicio determinado, así como el estado en que se encuentra el conductor designado por el concesionario.  Además, **TRANSMILENIO S.A.** no se encuentra constituida como una empresa de transporte público en ninguna modalidad, ni tampoco para la gestión de infraestructura u obras públicas.  POR LAS RAZONES EXPUESTAS, SOLICITO DECRETAR LA PRESENTE EXCEPCIÓN. |
| **INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA** | No existe responsabilidad solidaria en la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**, por inexistencia de fuente de derecho de la cual se genere la misma.  Es sumamente importante tener en cuenta, como de seguro ya lo sabe muy bien el Despacho, que la responsabilidad solidaria es un asunto de pleno derecho, en cuanto a que **ella solo nace por ministerio de la Ley** es decir cuando una norma de derecho expresamente la consagra o cuando la misma **deviene de un acuerdo de voluntades legalmente celebrado**, lo cual no ocurre en este caso. No existe Ley que consagre la responsabilidad solidaria en relación con el accidente objeto de la demanda y tampoco lo prevén ni los **Contratos de Concesión del Sistema TransMilenio**, ni tampoco los contratos suscritos por el IDU para obras correspondientes a la infraestructura física del Sistema TransMilenio. Insistimos que la responsabilidad solidaria tiene su origen en la Ley o en un acuerdo de voluntades y ello no se presenta en este caso.  Reiteramos que para que exista solidaridad en materia de responsabilidad extracontractual, es requisito *sine quanom* que exista una ley que así la señale o que se pacte como tal en un contrato y de manera particular en tratándose de una entidad pública. |
| **AUSENCIA DE NEXO CAUSAL E INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS.** | **TRANSMILENIO S.A.** no está llamado a responder por el hecho ajeno previsto en el artículo 2347 del Código Civil, pues sus funciones de vigilancia y control, según los términos legales y contractuales, se circunscriben a aspectos técnicos y operativos y no a la asunción del riesgo propio de la actividad de conducción que o la ejecución de obras para la infraestructura física del Sistema TransMilenio.  El perjuicio moral que se reclama por parte de la **demandante**, nos coloca en el contexto de la responsabilidad civil extracontractual, que de acuerdo con el artículo 2347 del Código Civil y para el caso que nos ocupa, establece: “*Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.*”  En este contexto, es claro que **TRANSMILENIO S.A.** no puede ser llamada a responder por la causación de un daño al que no concurrió directa ni indirectamente, y es que la función de control y vigilancia que le fue asignada como ente gestor del Sistema, no se circunscribe a aspectos diferentes al control y administración de la operación técnica necesaria para la prestación del servicio público de transporte que realizan directamente los concesionarios seleccionados para el efecto o la gestión de la construcción de la infraestructura física del Sistema TransMilenio.  Es decir, le corresponde respecto de sus concesionarios: Realizar las revisiones diarias de cada vehículo que presente el operador para cumplir con el servicio, la planeación estructural del Sistema TransMilenio, determinar, una vez sea estudiada con los concesionarios, la planeación de la operación diaria del sistema, los servicios, frecuencias e itinerarios de la actividad transportadora que desempeña el concesionario, así como las necesidades de operación del Sistema, en términos de frecuencias, itinerarios, servicios y tamaño de la flota requerida para el servicio del mismo.  En estas condiciones, es dable concluir que no tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona respecto de TRANSMILENIO, pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita la imputación del daño, razón suficiente para sostener que no surge nexo causal entre **TRANSMILENIO S.A.** y el daño causado, toda vez que cumplió a cabalidad con las obligaciones legales que le fueron impuestas en cuanto a la vigilancia y control del sistema de transporte, existiendo ausencia de conducta imputable. |
| **INEXISTENCIA DE PRUEBA DE HECHO DAÑOSO IMPUTABLE A LA ENTIDAD** | Decantada jurisprudencia sostiene que uno de los presupuestos o requisitos *sine qua non* para que surja la responsabilidad patrimonial de la administración, es la existencia de una relación de causalidad material entre el daño antijurídico y la acción u omisión de la entidad pública[[2]](#footnote-2).  A partir de esta lógica, la consecuencia natural de la ausencia de dicha relación causal es la imposibilidad jurídica de imputar al Estado y sus agentes, la realización del daño y el reconocimiento de una reparación o indemnización en favor de la víctima o perjudicado[[3]](#footnote-3).  Debemos partir que, en los hechos de la demanda, se afirma por la parte demandante que TRANSMILENIO S.A “*está obligada a reportar, cualquier daño que ocurra en su calzada exclusiva, que impida la libre y segura circulación de los vehículos de la calzada aledaña por donde pasan los demás vehículos particulares y de servicio público. Para el caso que nos ocupa, debió reportar el daño de la separación del tache que dividía su calzada exclusiva, lugar donde ocurrieron los hechos de esta demanda*”.  En relación con el caso planteado, es absolutamente necesario partir de varias cosas. En primer lugar, que **TRANSMILENIO S.A.** tiene a su cargo gestionar el servicio de transporte público masivo. Debe recordarse, que **TRANSMILENIO S.A. en ningún momento fue parte del Contrato 1692 del 31 de octubre de 2014 suscrito con el CONSORCIO MALLA VIAL SITP 2014, relacionado directamente con el objeto del presente trámite judicial**, pues la condición de parte no solamente se ostenta por ser titular del derecho (*legitimatio ad causam*), sino que además, tiene que encontrarse en condiciones de poder ejercitarlo (*legitimatio ad procesum*), lo cual NO sucedió en el presente caso, pues TRANSMILENIO S.A.  Es de anotar que según el Acuerdo 04 de 1999, las obligaciones de **TRANSMILENIO S.A.** se resumen en gestionar, organizar, planear y colaborar para garantizar el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia. De la misma manera, en el numeral 6 del artículo 3 de dicho Acuerdo, se señala expresamente que TRANSMILENIO S.A. “*no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona,* ***ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.***”.  Así las cosas, si la gestión de infraestructura y obras públicas no está dentro de sus funciones, no existe fuente jurídica para derivar de la Entidad una responsabilidad de una actividad que no se encuentra dentro de sus funciones, pero que además no le está facultada.  Esto a la luz de la teoría de la responsabilidad, significa entonces, que no existe certidumbre respecto de la culpa o dolo del responsable, y más aún, no se encuentra determinado por la autoridad de tránsito correspondiente, el porcentaje o grado de responsabilidad en la colisión reseñada por el actor.  No existiendo certeza ni de la responsabilidad del ejecutante del Contrato de Obra 1692 del 31 de octubre de 2014 suscrito por el IDU, ni tampoco en la la actividad del contratista, menos aún podría endilgarse algún tipo de responsabilidad a **TRANSMILENIO S.A.** por un hecho no realizado en cumplimiento de sus facultades normativas, o por alguno de sus funcionarios, lo que rompe totalmente el nexo de causalidad que mal predica la parte demandante. Y es claro que estamos ante la ausencia de material probatorio que demuestre otro hecho diferente a la responsabilidad contravencional del señor **LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA**, por violar de forma voluntaria y deliberada las señales y normas de tránsito preestablecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre - Ley 769 de 2002 al transitar por indebidamente en su motocicleta, no portar los debidos elementos de protección y visibilidad como lo es el chaleco reflectivo, y no respetar y cumplir las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.  También es necesario mencionar que, no obra prueba en el expediente de haberse intentado el procedimiento que la ley indica en caso de daños a cosas, proceder que es descrito por el capítulo VI del Código Nacional de Tránsito, así:  \*SE TRANCRIBEN ARTICULOS 143 Y 144 DEL CODIGO NACIONAL DE TRANSITO\*  A pesar de la presencia de la Policía de Tránsito en el lugar de los hechos que menciona la demanda, y que se levantó el respectivo informe policial de accidente de tránsito, no se realizó en dicha instancia el trámite para lograr la reparación económica pretendida ahora.  Así las cosas, no se encuentra fundamento para pretender atribuir a mi representada responsabilidad alguna. En primera medida porque el hecho dañoso se dio presuntamente en el marco de actividad de gestión de obras públicas e infraestructuras que no le está permitida a la Entidad, y que desborda sus funciones. En segundo orden, porque no existe nexo de causalidad que ate una conducta (acción u omisión) concreta de **TRANSMILENIO S.A.** y el presunto daño. |
| **DESCONOCIMIENTO DE LA NATURALEZA JURÍDICA Y EL OBJETO SOCIAL DE TRANSMILENIO S.A.** | De las afirmaciones y acusaciones presentes en el texto de la demanda, se desprende el profundo desconocimiento del régimen de responsabilidad aplicable a **TRANSMILENIO S.A.**, y más aún de la naturaleza jurídica y su objeto social.  El **Sistema TransMilenio** fue concebido para la reestructuración del servicio de transporte en la ciudad orientado a alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada y respetuosa del medio ambiente, económicamente sostenible para los actores del nuevo sistema y accesible en todo sentido a los usuarios.  Su creación se remonta al Acuerdo 04 de 1999 bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas, personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.  Le corresponde en ese sentido la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos. No obstante, esta gestión, organización y planeación, no puede entenderse de manera alguna como la autorización para prestar de manera directa el servicio.  Y es que para que no exista duda al respecto, el numeral 6 del artículo 3 de este Acuerdo, prohíbe que la entidad sea “*operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por si mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratado con empresas privadas.*".  Para fundamentar lo anterior, es preciso mencionar respecto de la solidaridad que esta es un modo especial de las obligaciones, puede oponerse a la división del crédito (activa), o a la división de la deuda (pasiva). La solidaridad es activa cuando concurre entre acreedores, en este evento, cualquiera de los acreedores puede exigir el pago total de la deuda. Es pasiva cuando ocurre entre deudores, así cada uno de ellos estaría obligado al pago total de la prestación debida.  La solidaridad encuentra su origen en la ley y la convención (voluntad). En el derecho romano se dispuso que todos los responsables de delitos fueran solidariamente responsables de los daños causados por la infracción. Se dijo, entonces, que la solidaridad nacía de la ley en los casos del delito, pudiendo la víctima del delito exigir el pago total de los perjuicios a cualquiera de los victimarios.  Por otro lado, la solidaridad nace de la convención cuando es pactada expresamente en el contrato.  Así las cosas, es el Juez el encargado de dar génesis a la solidaridad, bien sea sobre la base de la existencia del mandato legal que la establezca, o contrario sensu, producto de la declaración expresa de TRANSMILENIO S.A. y con quien efectivamente tenga una relación contractual a efectos de fundarla.  En relación con todo ello, se debe tener en cuenta que además de no configurarse frente a TRANSMILENIO S.A. las hipótesis normativas que dan lugar a la solidaridad legal en los términos del artículo 1583 del Código Civil, tampoco es posible dar lugar a dicho vínculo con base en acuerdo convencional. Los contratos de obra pública suscritos por el IDU únicamente vinculan a dicha Entidad y su otro extremo contractual.  En este sentido, el daño que se le imputa a mi representada no tiene lugar por ausencia de fuente que permita su nacimiento.  Sostener la hipótesis contraria, es decir, dar lugar a la solidaridad pese a haber sido el riesgo asumido por las partes vinculadas en un contrato, desconocería la premisa según la cual, las estipulaciones contractuales deben interpretarse en el sentido de producir algún efecto, y de que no sean inanes para la ejecución del contrato. En esa medida y en los términos del **artículo 1620 del Código Civil** “*el sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse a aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno*”. |
| **AUSENCIA DE COMPETENCIA NORMATIVA Y CONTRACTUAL DE TRANSMILENIO S.A. PARA REALIZAR DIRECTAMENTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LAS TRONCALES DEL SISTEMA TRANSMILENIO, Y PREDICAR ALGÚN TIPO DE RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL** | La reparación del daño que la demanda pretende, irremediablemente nos traslada al terreno de la responsabilidad civil extracontractual. Ésta, en términos del Código Civil, es definida en el artículo 2341 como “*El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.”*.  Así entonces, es cierto que los perjuicios que se alegan tienen origen en el accidente de tránsito que la parte demandante narra en los hechos de la demanda. No obstante, lo anterior, **TRANSMILENIO S.A.** se encuentra ajeno a la ocurrencia del hecho dañoso, y, por tanto, no puede ser llamado a responder patrimonialmente por los daños que pudieron causarse. Es preciso reiterar que el papel que **TRANSMILENIO S.A.** desempeña como gestor del servicio, circunscribe su radio de acción, en virtud de la norma, al control y vigilancia. En este escenario, **TRANSMILENIO S.A.** se encarga de la planeación, control y administración de la operación del Sistema, dejando fuera de su ámbito la operación propiamente hablando.  Por lo tanto, la coordinación, vigilancia y control de la ejecución de los Contratos suscritos para la ejecución de las obras de infraestructura física de las troncales del Sistema TransMilenio está a cargo y bajo la responsabilidad exclusiva del IDU. Lo anterior, sin perjuicio de la contratación de interventores externos. Adicionalmente, es el IDU, quien autónomamente define las eventuales modificaciones a los contratos, por cualquiera causa TRANSMILENIO S.A., no participa ni es responsable, de estas labores.  En este orden de ideas, es preciso concluir que no hay lugar a la responsabilidad civil por el hecho de otra persona respecto de mí representada, pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita la imputación del daño, si se tiene en cuenta que la causa real del daño, fue un accidente de tránsito, que ni siquiera ocurrió dentro del Sistema, el cual escapa a la órbita de control y responsabilidad de **TRANSMILENIO S.A.** La obligación y el debido cuidado en la actividad de conducción residía en cabeza del señor conductor **Leonardo Suarez Artunduaga**, quien pretende extender su responsabilidad a la empresa prestadora del servicio público de transporte y al IDU como entidad a cargo de los procesos de contratación de las obras de infraestructura física de las troncales del sistema Transmilenio. Así pues, no se podría afirmar que de **TRANSMILENIO S.A.** deba concurrir solidariamente el pago de un daño que tuvo origen en una responsabilidad contravencional del señor **demandante,** que no se encuentra dentro de su marco de competencia.  Es de la mayor importancia mencionar, que este análisis de ausencia de responsabilidad de **TRANSMILENIO S.A.** en accidentes de tránsito en los que se han visto involucrados operadores del Sistema, ya ha sido objeto de pronunciamiento judicial por parte del Tribunal Administrativo de Cundinamarca - Sección Tercera- Subsección B, en sentencia de segunda instancia, de fecha once (11) de mayo del 2011, debidamente ejecutoriada, dictada dentro del proceso en Acción de Reparación Directa, promovido por LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR Y OTROS, **Radicación: 2007-00037**, en la que se absolvió a esta Entidad de las pretensiones relacionadas con la actividad de la prestación del servicio público de transporte, **reconociendo la falta de legitimación en la causa por pasiva**. |
| **HECHO EXCLUSIVO DEL DEMANDANTE** | Esta figura exonerativa parte, en nuestro parecer, de la siguiente lógica: quien ha concurrido con su comportamiento por acción o por omisión, con culpa o sin ella, a la producción o agravamiento del daño sufrido, debe asumir las consecuencias de su actuar.  En derecho positivo existen dos normas que nos refieren a la aplicación de esta causal: El artículo 2357 del Código Civil establece textualmente: “*La apreciación del daño está sujeta a reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente*”. El artículo 70 de la Ley 270 de 1996 Ley Estatutaria de la Administración de Justicia establece: “*El daño se entenderá como debido a culpa exclusiva de la víctima cuando ésta haya actuado con culpa grave o dolo, o no haya interpuesto los recursos de Ley. En estos eventos se exonerará de responsabilidad al Estado*”. El hecho de la víctima como causal exoneratoria de acuerdo con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil no debe ser necesariamente culposo, a diferencia de la causal exoneratoria establecida en el artículo 70 de la Ley 270 de 1996 y que se aplica a los regímenes especiales regidos por esa ley, puesto que de la lectura de esa norma se observa claramente una calificación subjetiva de la conducta de la víctima del daño.  Así las cosas, las referencias que se harán a continuación se refieren a la causal exoneratoria que se desprende de la norma general establecida en el Código Civil.  En el presente caso, vemos que se presenta una demanda en la que se solicita el reconocimiento de daños y perjuicios con ocasión de los hechos ocurridos el 27 de julio de 2015 en los que el señor demandante **Leonardo Suarez Artunduaga**, tuvo un accidente de tránsito cuando se desplazaba en su motocicleta por la Avenida Calle 26 en sentido de oriente hacia occidente a más de 80 km/h y choca con un tache de la vía que separa los carriles en la avenida de la calzada de Sistema TransMilenio, el cual se encontraba supuestamente “*atravesado*”, pero que según las fotos del suceso aportadas con la demanda, el mismo aparece en un lugar y otro, y que por tal motivo salió expulsado con su moto, dando botes por el aire, y por 45 metros y 9 centímetros  Como respaldo de los hechos contenidos en la demanda, se aporta entre varios documentos copia simple, ilegible y parcial de Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) y el croquis.  Visto lo anterior, quedan claro cinco (5) hechos, el **primero**, que supuesto tache supuestamente “*atravesado*” sobre la vía y con el que tropezó el demandante en su moto, en una foto aparece al lado del separador, y en otra aparece ahí sí ubicado totalmente atravesado en mitad del carril de la vía, observándose en dicha foto que el elemento se ve recientemente movido al momento de tomar la fotografía, de conformidad con las marcas de arrastre que se ven en el suelo, evidenciando así, con la sola observación de los registros fotográficos, que se alteró la escena del accidente; **segundo**, que el señor demandante no venía transitando por la derecha de la vía y mucho menos a distancia de un (1) metro de la acera u orilla, tal como lo dispone el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre - Ley 769 de 2002, eso se evidencia con solo evidenciar que los taches que separan los carriles se ubican a la izquierda de la vía, por lo que muy probablemente el conductor de la moto estaba utilizando el carril que no era libre a la izquierda de los vehículos para sobrepasar zigzagueando entre carros, desde el andén derecho hasta la mitad de la avenida, para rebasarlos, optando por realizar maniobras peligrosas al pasar velozmente, pegados al andén o a los separadores, circulando indebidamente por todos los carriles sin medir las consecuencias; **tercero**, que el señor demandante no vestía el chaleco o chaqueta reflectiva de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente de conformidad con lo dispuesto en la normatividad prevista en el Decreto Distrital 950 de 1999, pues se ve en la fotografía que los elementos no son reflectivos que no son reflectivas; **cuarto**, la fuente de todos los inconvenientes no es otra que la responsabilidad contravencional del señor **Leonardo Suarez Artunduaga**, por violar de forma voluntaria y deliberada las señales y normas de tránsito preestablecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre al desplazarse a una velocidad entre 80 y 90 km/h. en una vía cuyo límite de velocidad es de 40 km/h., y esto se evidencia por la distancia de 45 metros y 9 centímetros a la que salió proyectado el señor **Leonardo Suarez Artunduaga** al chocar con un objeto que no supera los 10 centímetros de altura.  En tal sentido, con la línea jurisprudencial fijada respecto a la concurrencia de culpas entre la actividad desplegada por las **demandadas** y la culpa del demandante el señor **Alberto Pinto Durango**, en este asunto su actuar ayudó en la producción del daño antijurídico que ahora pretende endilgar a las personas jurídicas públicas demandadas, por ello, considera esta vista que en este caso en particular no ocurrió la concurrencia de culpas, por cuanto ni TRANSMILENIO S.A., ni la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAEMRV), ni la Secretaría Distrital de Movilidad ni el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU generaron el daño, ni pusieron con su actuar ya sea activo u omisivo en riesgo al señor **Leonardo Suarez Artunduaga**, el único que se puso en riesgo a sí mismo y a los demás fue quien de de forma voluntaria y deliberada violó las señales y normas de tránsito preestablecidas en el Código de Tránsito al circular por donde no le estaba permitido, no portar los elementos de protección y visibilización requeridos y exceder el límite de velocidad de la vía por donde transitaba.  Con base en las consideraciones precedentes, encontramos que no hubo falla en la prestación del servicio, puesto que de las pruebas parciales que se adjuntan con la demanda es posible derivar que la mi representada ha cumplido adecuadamente, dentro del marco de sus posibilidades y responsabilidades, con los deberes a su cargo y las funciones para la cual fue creada, por lo cual se ha encargado de gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia.  Pretender irrogar una responsabilidad a TRANSMILENIO S.A. y a los demás demandados bajo el título de la teoría del riesgo excepcional por los daños derivados de una acción realizada por quien decidió con su vehículo motocicleta eludir las normas y el deber de respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad, creando, además, un riesgo que finalmente se concretó en él mismo al incurrir en un choque en el separador ubicado al lado izquierdo del carril de tráfico misto.  Es un principio conocido dentro de nuestro ordenamiento jurídico que aquel que comete un acto ilícito o contravencional no puede obtener provecho de éste. Al respecto, en el sub – lite, tanto con las pruebas aportadas con la demanda como las que se aportan con la presente contestación, se encontraría acreditado que el señor demandante **Leonardo Suarez Artunduaga** incumplió las señales de tránsito.  Al presentarse la causal de exoneración de la culpa exclusiva del demandante no pueden prosperar las pretensiones, ni bajo el título jurídico de falla, ni bajo el objetivo por riesgo. Adicionalmente, en eventos como el que ocupa nuestra atención en esta oportunidad, si bien, el régimen de responsabilidad estatal objetiva por riesgo excepcional, es imputable a quien ostenta la obligación de guarda y vigilancia de los elementos vinculados a actividades constitutivas y generadoras de riesgo para la comunidad, es pertinente indicar que no es posible hablar de una culpa concurrente entre la administración, con el señor demandante **Leonardo Suarez Artunduaga**, pues es evidente que en el sub-lite aconteció la culpa exclusiva de demandante pues existe una relación directa entre su hecho y el daño, es decir su actuar concurrió en la producción del daño.  Resultaría inaceptable y éticamente cuestionable prohijar que el hecho contravencional, irregular o ilegítimo, como lo es una contravención de tránsito, se convierta en una fuente de responsabilidad estatal o que los daños resultantes de comportamientos ilegítimos realizados por el señor **Leonardo Suarez Artunduaga**, inviertan su carácter reparador o resarcitorio para tornarse en el origen de un indebido, y censurable enriquecimiento. Mal podría patrocinar la Juez este tipo de comportamiento irregular, so pena de resultar, en últimas, indemnizando los daños generados en conductas contrarias a la ley y a las normas, como la referida en este proceso, por cuanto lo ilícito, lo ilegítimo, lo irregular, no constituye, ni puede ser fuente de enriquecimiento indebido.  En las condiciones relacionadas, estimamos que en el sub - lite obró un factor que rompió el nexo causal existente entre el pretendido comportamiento omisivo de la administración y sus consecuencias dañosas, esto es, la culpa exclusiva del accionante. A tal conclusión se llega por la creación del riesgo por parte del señor **Leonardo Suarez Artunduaga** al ejecutar una actividad contravencional, como lo es incumplir las señales y normas de tránsito preestablecidas en el Código de Tránsito al circular por donde no le estaba permitido, no portar los elementos de protección y visibilización requeridos y exceder el límite de velocidad de la vía por donde transitaba, además, él mismo, un riesgo que finalmente se concretó en él mismo al ocasionar un accidente de tránsito.  Así las cosas, lo relevante es que se acreditó que el comportamiento de la persona lesionada o afectada (hecho del demandante) fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño. Por lo anterior, entonces, bajo esta excepción resulta pertinente exonerar de toda responsabilidad a **TRANSMILENIO S.A.**, e incluso a la Alcaldía Mayor de Bogotá - Secretaría Distrital de Movilidad a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAEMRV) y al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. |
| **INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA** | No existe acción u omisión por parte de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A. que hubiere ocasionado el ataque y desafortunado deceso del señor Luis German Arias Cárdenas, no existe la acción u omisión de la Entidad y mucho menos el nexo de causalidad tampoco existe responsabilidad directa y objetiva en cabeza de nuestra Empresa. |
| **FALTA DE LEGITIMACIÓN POR PASIVA DE TRANSMILENIO S.A. ATENDIENDO A LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD ESTATAL** | La que hago consistir en el hecho de que mí representada, en ejercicio y desarrollo de sus actividades, enmarcadas legal y constitucionalmente, no ha infringido el deber genérico de seguridad ni ha dispuesto actuación u omisión que amerite una imputación de responsabilidad patrimonial.  Igualmente, la parte actora no especifica cual es el hecho desarrollado por mi representada que le pudiera derivar daños, pretende dar a entender que omitió el deber de cuidado y que esta es la causa eficiente de su daño, con contradicciones de orden factico y jurídico que rompen el nexo de causalidad entre lo alegado y lo probado para imputar tales perjuicios a mi representada. Es decir, lo único que está acreditado o que se podrá acreditar es que mi representada ha desarrollado sus funciones en el curso normal de sus actividades y responsabilidades sin que ello, ni por asomo, pueda extender una causa de daño.  Así mismo con fundamento en la ley, se pretende endilgar a TRANSMILENIO S.A. una eventual responsabilidad por el daño antijurídico ocasionado por los hechos, omisiones u operaciones administrativas derivadas del ejercicio de su objeto social, lo que para el caso en cuestión no se configura, ya que el daño alegado tuvo origen en una agresión física proveniente de un tercero, situación que escapa de la voluntad de mi representada.  Siendo ello así, de la demanda y de los anexos de la misma, así como de las pretensiones en sí mismas consideradas y de la causa petendi que las soporta, se entiende que mi representada, TRANSMILENIO S.A. no dispuso acción u omisión que desencadenara en los hechos que la parte actora alega como causa de sus peticiones indemnizatorias.  Por el contrario, de la narración de los hechos de la demanda, se advierte que mi cliente es un convidado de piedra a la Litis pues allí, no se establece cual es la participación o la omisión culposa o manchada de falla que pueda comprometer la responsabilidad de mi prohijado. La parte demandante solo menciona una cadena de hechos como lo es el actuar contravencional del accionante en donde se puso en riesgo a sí mismo y a los demás, vinculando sin ningún argumento plausible a mí representada, pretendiéndola hacer responsable de un hecho sobre el que, desde el punto de vista causal y de imputación, no tendría responsabilidad alguna.  Siguiendo la lógica expuesta de manera antecedente, la prevención de actos delictivos en la prestación del sistema de transporte implica la intervención del Estado en el marco de la competencia que le fue reservada en protección del ejercicio de los derechos y las libertades públicas de la ciudadanía.  Ahora bien, la legitimación en la causa por pasiva, es la capacidad jurídica y procesal de la parte demandada para comparecer en juicio, es decir, la parte demandada debe ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir, oponerse o contradecir una o varias pretensiones del demandante.  Frente a la legitimación en la causa, el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 25 de marzo de 2010[[4]](#footnote-4) expresó:  “*En reciente jurisprudencia, esta Corporación ha manifestado en cuanto a la legitimación en la causa, que la misma no es constitutiva de excepción de fondo sino que se trata de un presupuesto necesario para proferir sentencia de mérito favorable bien a las pretensiones del demandante, bien a las excepciones propuestas por el demandado. Así mismo, ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa, siendo la legitimación en la musa de hecho la relación procesal existente entre demandante legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma quien asumirá la posición de demandado; dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño. En un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda o, en general, de los titulares de las correspondientes relaciones jurídicas sustanciales; por consiguiente, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada a de la demandante con la pretensión que ésta fórmula o la defensa que aquella realiza, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra.”*  Tal como lo explica la jurisprudencia, la legitimación material supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, porque resultaron perjudicadas, o porque dieron lugar a la producción del daño.  Es decir, que un sujeto procesal que se encuentre legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá en él, al mismo tiempo, por legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda.  Del análisis de los hechos es posible concluir que el objeto de reproche y el sustento de las pretensiones están en un acto contravencional realizado por el señor demandante.  En esta medida, existe falta de legitimación material de TRANSMILENIO S.A. en los hechos que son objeto de demanda en ejercicio del medio de control de reparación directa, para lo cual solicitamos se tenga como prueba la sentencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca de 9 de mayo de 2013, dentro del expediente No 110013331030-2007-00256-03. |
| **EXCEPCIÓN GENERICA** | De igual forma solicito al Despacho conforme a lo establecido en el artículo 282 del Código General del Proceso declarar probada cualquier otra excepción de mérito nominada o innominada que aparezca probada o sea consecuencia de la argumentación expuesta, bien sea en este escrito de contestación o en el curso del debate. |

* + 1. El abogado del demandado **I.D.U.** se opone a todas y cada una de las pretensiones demandadas por las siguientes razones: a) El accidente de tránsito que se referencia como causa de las lesiones padecidas por el demandante Leonardo Suarez Artunduaga carece de elementos o evidencias con vocación demostrativa de responsabilidad administrativa, patrimonial y extra contractual del Instituto de Desarrollo Urbano; b) Existe una indebida conducción de la motocicleta al mando del demandante, lo que lo coloca en responsable del riesgo indebido por él asumido; c) inexistencia de obstáculo, bache, hueco que indique que el accidente reportado en la demanda haya sido causa por omisión funcional del IDU.

Propuso como **excepciones** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| **1.- AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN EN CAUSA PASIVA MATERIAL DEL**  **IDU POR CARECER DE ATRIBUIBILIDAD JURÍDICA.** | Son varias las jurisprudencias que determinan la necesidad de vincular láctica y jurídicamente al Estado con el daño para poder definir de él su responsabilidad administrativa en términos del artículo 90 Constitucional, pues no es suficiente, para efectos de la búsqueda de una responsabilidad administrativa, que exista un nexo causal entre el hecho y el daño (atribución láctica) sino que igual, exista un vinculación jurídica deducida de la acción y omisión que el Estado haya realizado, o dejado de hacer, como elemento constitutivo del hecho dañino.  Para destacar los albores jurisprudencia/es del tema, la judicatura en sentencia del 21 de octubre de 1999 radicado 10948, con ponencia del Dr. Hernández Enríquez definió espléndidamente la atribución del daño así:  "Imputar - para nuestro caso - es atribuir el daño padeció la víctima al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último. De allí que elemento indispensable - aunque no siempre suficiente - para la imputación, es el nexo causal entre el hecho causante del daño y el daño mismo, de modo que este sea el efecto del primero. Por eso, la parte última del inciso primero del artículo 90 de la C.P., en cuanto exige – en orden a deducir la responsabilidad patrimonial del Estado -, que los daños antijurídicos sean "causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas ", está refiriéndose al fenómeno de la imputabilidad, tanto láctica como jurídica, R.E.G. se refiere al punto en estos términos: "para el nacimiento de la obligación de reparar no basta sólo la imputatio facti; es decir, la relación de causalidad entre un hecho y un daño, sino que es necesario la imputado juris, es decir, una razón de derecho que justifique que la disminución patrimonial sufrida por la víctima se desplace al patrimonio del ofensor", "Para *poder imputar un daño a un ente público, lo que interesa es ... que el ente tenga la titularidad del servicio o de la actividad desarrollada por sus funcionarios." En este entendimiento, la imputación del daño al Estado depende, en este caso, de que su causación obedezca a la acción o a la omisión de las autoridades públicas en desarrollo del servicio público o en nexo con él, excluyendo la conducta personal del servidor público que, sin conexión con el servicio, causa un daño".*  *Conforme a lo anterior es notable que si bien el actor vinculo al Instituto de Desarrollo Urbano con ocasión de ser la entidad oficial la encargada del manejo vial arterial capitalino, la atribución de retiro de un obstáculo que pueda presentar la vía pública no es del dominio funcional de la entidad, sino de otras instituciones Distritales.*  *En efecto, de conformidad con lo establecido en el acuerdo 001 de 2009 por medio del cual se expide el estatuto funcional del IDU, allí sólo se establece la construcción, mantenimiento y refacción de la infraestructura vial de la capital para efectos de una adecuada movilidad y no, responsable de solventar obstáculos externos no provenientes del estado de la vía, pues dicha tarea es totalmente ajena a su objeto social reseñado en la normativa explicada.*  *En la referencia fáctico expresada por el actor, en los numeral tercero y cuarto de los hechos de la demanda principal, afirma que se trataba de "un tache del separador de la vía de Transmilenio con la vía de automóviles, suelto de color gris...”.*  *Esta simple afirmación (que carece eventualmente de demostración probatoria como lo analizaremos más adelante) muestra en consecuencia que dicho obstáculo material y su presunto abandono sobre la vía púbica no encaja sustancialmente dentro de las funciones del Instituto de Desarrollo Urbano, como* ya *se explicó.*  *Eso indica que al no tener el IDU un vínculo material o sustancial con el problema jurídico que plantea el actor, se debe declarar la prosperidad de la ausencia de imputación jurídica o, lo que lo mismo, falta de legitimación material por pasiva que se deberá resolver al momento de proferir el fallo definitivo.*  *Por otro lado y para ahondar en el asunto, el informe de accidente de tránsito identificado con el número 11436 del 27 de julio de 2015, nos muestra las condiciones de la arteria vial donde presuntamente sucedieron los hechos y en él se describe la carreteable como "recta, de doble sentido, plana, con anden, calzada variable, de tres o más carriles, en concreto, seca,* ***estado de la vía buena*** *y con condiciones climáticas normales que no obstaculizan la visibilidad,* ***sin reporte de malformación o hundimientos de la calzada o huecos****" lo que indica que la vía arterial de la cual el Instituto de Desarrollo Urbano debe realizar su mantenimiento,* ***se encontraba en buen estado*** *circunstancias que permite certificar que el presunto accidente no obedeció por desperfectos viales*  *Conforme* a *lo anterior, consideramos que los documentos arrimados al proceso identifican plenamente el éxito de la presente excepción de mérito, por lo que, al declararla probada deberá denegarse las pretensiones demandadas en contra del Instituto de Desarrollo Urbano.* |
| **2.- EL PRESUNTO ACCIDENTE SUCEDIÓ POR CAUSAS IMPUTABLES**  **AL DEMANDANTE LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA.** | De acuerdo con los insumos probatorios adjuntos con el libelo demandatorio, y, en especial lo concerniente al informe de tránsito número A 11436 que determina el accidente de tránsito que se discute en el presente proceso, se puede deducir que el mismo se ocasionó por causa exclusiva de la víctima, partiendo de la confusa redacción de los aspectos lácticos que describe el actor en su demanda, pues allí no refiere en qué sentido se desplazaba el lesionado SNAPEZ ARTUNDUAGA.  Empero de acuerdo al informe oficial citado, la flechas de desplazamiento indican que el conductor de la motocicleta se trasladaba de occidente a oriente por la avenida calle 26; De igual manera, se desplazaba por el carril izquierdo posterior a la calzada de Transmilenio; También informa que el motociclista a la altura de la carrera 340 pretendía pasar al carril central de la avenida 26, en el mismo sentido; y es allí donde al parecer, al cambiar de carril de izquierda a derecha, donde sucede el accidente.  Pues bien, de tal análisis se desprende que el actor venía conduciendo su velocípedo con total apartamiento de la normatividad de tránsito, circunstancia que lo coloca culpable en la asunción de su propio riesgo. Es decir, consiente de su obligación de cumplir con las normas de tránsito, las desconoció expresamente y por ello se causó el accidente, pues si bien pudo estar el obstáculo (tache) reportado en la vía, la maniobra indebida lo hizo conducir irresponsablemente a una velocidad no apropiada, haciéndolo desplazarse con su nioto por más de 45 metros como lo dice en su demanda, lo que revela una inocultable imprudencia pues se infiere una velocidad en exceso.  El artículo 94 de la ley 769 de 2002, (código Nacional de Tránsito) establece las normas generales para las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, y al respecto, destaca como característica primordial la forma en que estos vehículos deben desplazarse en las vías públicas, imponiendo su tránsito por la derecha de las vías, a una distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías para el servicio público exclusivo.  La norma en comento dice:  ***"ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS****. Los conductores de**bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y nioto triciclos, estarán sujetos a las**siguientes normas:*  *Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (i) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.*  *Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:oo y las 6:0o horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.*  *Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.*  *No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.*  *No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.*  *Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.*  *No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.*  *Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código."*  Por otra parte, el artículo 68 de la ley de tránsito nos indica la forma con la que se deben utilizar los carriles en materias de vehículos. Con respecto a la conducción de las motocicletas, el parágrafo de esta normativa señala:  "Parágrafo 1°. Sin\_periuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones "(las subrayas son nuestras).  Lo anterior indica que para la conducción de motocicletas, la norma aplicable es la consignada en antecedencia (art. 94), por lo que de suyo aparece que LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA venía infringiendo ésta norma de tránsito que lo llevó a tratar de desplazarse hacía el carril central por el cruce que señala en su demanda, que a nuestro juicio igualmente se encuentra prohibido.  La conducción vehicular en sí misma considerada es de aquellas conductas que la jurisprudencia y doctrina las llama como "peligrosas" y en ese punto, la tesis Constitucional reitera permanentemente los siguientes puntos:  *'U.] la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, 'aquélla que '...aun que lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,...' (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), considerada su 'aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que —de ordinario- despliega una persona respecto de otra' (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315), su `apreciable, intrínseca y objetiva posibilidad de causar un daño' (cas. civ. 22 de febrero de 1995, ex1)- 4345), o la que debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva ínsito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que —de ordinario- despliega una persona respecto de otra', como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6313' (cas. civ. sentencia de 16 de junio de 2008 (SC-032-200,91, exp. 47001-3103-003-2003-00611-01". (tomado de la sentencia T.609 de agosto 23 de 2014 expediente T4281422).*  En virtud de ello, quien asume la responsabilidad de conducir rodantes, debe incrementar el deber de cuidado en el desempeño de dicha actividad, desplegándola dentro de los términos normativos de conducta reseñados en el manual de tránsito con el objeto de prevenir y actuar diligentemente y de manera precautelativa.  Pero cuando la actividad se despliega con el desconocimiento de la normatividad de tránsito, el gestor de la conducta aumenta el nivel de riesgo y se hace responsable de los daños y perjuicios que con ocasión de tales desconocimientos puede causar a terceros o así mismo. En ese momento, deja de ser una víctima y pasa a ser ofensor de su propio daño.  Tal como lo señalarnos en precedencia LEONARDO SUÁREZ ARTUNDUAGA conducía su rodante por fuera de los parámetros legales. En primer orden, conforme al precario croquis del escenario levantado a expensas del informe de accidente de tránsito se tiene que el desplazamiento del demandante se realizaba en carriles no dispuestos para la conducción de esta clase de rodantes; de igual manera, acogiendo la tesis del demandante en el sentido de que pretendía dar el giro para alcanzar un supuesto cruce sobre la carrera 34 con avenida 26, tal recorrido, en apariencia está prohibido cuando de vía arterial se trata; y finamente, se **"el lanzamiento de su cuerpo fue de as metros aproximadamente podríamos decir diáfanamente que venía a alta velocidad".**  **Y esta definición de que venía alta velocidad es referida como una de las hipótesis del accidente pues en el informe de policía se registra que con respecto al conductor de la motocicleta este podría venir infringiendo la causal 116 del manual para tramitar el informe de accidente de tránsito que a su texto dice: "exceso de velocidad. Conducir a velocidad mayor a la permitida según el servicio y sitio del accidente".**  Así las cosas, imperativo se torna el aceptar la excepción planteada y en virtud de ello negar las pretensiones de responsabilidad administrativa solicitada con respecto al Instituto de Desarrollo Urbano. |
| **3.- Inexistencia de elementos probatorios que comprometan la responsabilidad del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO.** | En materia de la responsabilidad aquiliana en torno a los accidentes de tránsito causado al parecer por anomalías viales, la jurisprudencia contenciosa ha sido rica en alimentar los elementos integradores que conlleven el reconocimiento pecuniario de un perjuicio causado a expensas de un daño antijurídico. De allí se ha concluido que "la demostración del mal estado de la vía no es por sí sola suficientes para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción y omisión en qt\_ipudo haber incurrido la Administración en su deber de mantenimiento de la malla vial. Al respecto no debe olvidarse que a la luz del artículo 177 del CPC, constituye una carga procesal ~arte actora demostrar las imputaciones consignadas en la demanda a partir de las cuales aretende ue se declare res onsable a la Administración en los términos del artículo go de la Constitución Política". (Consejo de Estado Sección Tercera, expediente 2008-P017g, Demandante Gustavo Gómez Aristizábal vs. Dpto. del Valle del Cauca. MP Zambrano).  En virtud de la anterior sentencia habrá de concluirse que le corresponde al actor cumplir con el rigorismo del artículo 167 del CGP, esto es, "probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".  Por tanto, repasando los elementos probatorios expuestos y adjuntos por la parte actora, no acredita ni siquiera la malformación vial o falta de mantenimiento de la vía en lo que concierne a las funciones del Instituto de Desarrollo Urbano, por lo que, igualmente, no aporta elemento de juicio que indique que sus lesiones personales son producto de una causa omisiva de la entidad Distral que representamos. Y peor aún, sus argumentos fácticos no encajan con el mismo registro topográfico del accidente anexo al informe oficial de la Policía, circunstancia que de tajo impide reconocer a su favor el pago de perjuicios en tanto que no fluye con determinación el nexo causal necesario para esta clase de imputación subjetiva de la falla del servicio.  En ese estado de cosas, resulta incuestionable solicitar del Estrado Judicial el reconocimiento de esta excepción generando la negación de las pretensiones demandadas en tormo al Instituto de Desarrollo Urbano. |
| **4) Innominada.** | De conformidad con lo establecido en el Art. 187 del C.PA.C.A., le solicito al Señor Juez falle cualquier otro mecanismo exceptivo que se encuentre acreditado en el proceso. |

* + 1. El abogado del demandado **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD** se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones propuestas por la parte actora contra Bogotá, D. C. - Secretaría Distrital de Movilidad-, por configurarse una falta de legitimación en la causa por pasiva para el Organismo de Tránsito que represento, en atención a que, de los hechos y omisiones por los cuales el demandante afirma irrogados los perjuicios, estos no son de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad. Igualmente, del escenario probatorio arrimado con la presente demanda, se desprende que hay ausencia de prueba de la causa del accidente sufrido por el señor Leonardo Suárez Artunduaga, por cuanto no existe ningún material probatorio que indique que, la causa efectiva y eficiente del accidente, haya sido el supuesto desprendimiento de un "tache" que separa las vías exclusivas para los articulados de Transmilenio SA. Finalmente, se advierte por parte de este Organismo de Tránsito, que para el presente asunto, se establece la culpa exclusiva y excluyente de la víctima, por cuanto, transitaba por la intersección del lugar de los hechos, con pleno desconocimiento de las normas de tránsito que regulan la circulación por tales clases de tramos viales.

En síntesis, no existe obligación y/o responsabilidad por parte de mi procurada, ni ningún daño que resulte antijurídico y que pueda ser atribuible a la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. - Secretaría Distrital de Movilidad.”

Propuso como **excepciones** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** | Sea lo segundo entrar a determianr la competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad en el presente asunto.  El artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006, en concordancia con el artículo 2 del Decreto 567 de 2006, disponen como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, las siguientes:  \*SE TRANCRIBE EL ARTICULO\*  Por otro lado, la Resolución 1050 de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia...",* consagra en su artículo 1:  ***"(...) Las disposiciones contenidas en este documento son de aplicación en todo el territorio nacional*** *para las calles, carreteras, ciclorrutas, así como para los pasos a nivel de estas con vías férreas o cuando se desarrollen obras que afecten el tránsito sobre las mismas." (Negrillas ajenas al texto original)*  En el capítulo 1, "/Aspectos *Generales de la Señalización Vial",* artículo 1.5, *"AUTORIDAD LEGAL",* se dispuso:  *"En* ***todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación*** *de una vía urbana* ***o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente,*** *so*  *pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta." (Ley 769/02, artículo 115, parágrafo 2o).* (Negrillas ajenas al texto original)  De igual forma, en el Capítulo 2 de la Resolución ibídem, se establece:  *"2.1.2 Autoridad legal* ***La señales de tránsito serán instaladas,*** *únicamente,* ***por las entidades oficiales responsables de la vía, por las autoridades que tengan delegada esta función*** *o por quienes tengan una autorización legal previa para hacerlo.*  (...)" (Negrillas ajenas al texto original)  Lo anterior quiere decir que, los organismos de tránsito de las respectivas jurisdicciones no son los únicos obligados a adelantar el proceso de señalización de las vías y que, dicha función, se puede delegar o le corresponderá a quien tenga a cargo la vía de acuerdo a la normatividad propia de cada Distrito, Municipio o Departamento, o, al contratista encargado de la construcción, pavimentación o rehabilitación, en caso que la vía se encuentre en alguno de estos supuestos.  Para el caso en concreto, es imprescindible informar que el lugar de los hechos corresponde a una vía de la malla vial arterial de la ciudad, la cual se encuentra delegada en su administración y mantenimiento, lo que incluye la señalización, al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, como más adelante se profundizará. Adicionalmente, debe advertirse que la Avenida calle 26, ha sufrido modificaciones de infraestructura y de señalización vial debido a las obras de adecuación al Sistema de Transporte Masivo Transmilenio Fase II, actividad a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano - I.D.U., y a la fecha de señalización vial y semaforización de ésta, no había sido entregada a la Secretaría Distrital de Movilidad; razón por la cual, es dicha Entidad, esto es, el I.D.U. la encargada de las hechos y omisiones que señala el demandante como causa del accidente y del daño antijurídico.  El "I.D.U" - Instituto de Desarrollo Urbano, una de las Entidades demandadas en el presente asunto, tiene su fundamento legal en el Acuerdo 19 de 1972, que le estipuló como funciones principales las señaladas en su artículo 2° así:  \*SE TRANSCRIBE EL ARTICULO\*  Dentro de dichas obras que le corresponde adelantar y conservar al Instituto de Desarrollo Urbano, ordenadas dentro de los planes y programas sectoriales (artículo 2, Acuerdo 19 de 1972), encontramos las establecidas en el Decreto 190 de 2004, *"Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003".* Previo a cualquier análisis, es necesario precisar que si bien el Decreto en comento fue derogado por el Decreto 364 de 2013 (Plan de Ordenamiento Territorial), habrá de recordarse que la última norma citada fue suspendida provisionalmente por el Consejo de Estado mediante Auto del CE 624 de 2014, lo cual indica que para la fecha de los hechos que nos ocupan, la norma que regía y se encontraba vigente era el Decreto 190 de 2004.  Este decreto, contempla en su artículo 165 lo siguiente:  \*SE TRANSCRIBE EL ARTICULO\*  Para el caso en concreto, como ya se advirtió, el accidente, presuntamente, ocurrió en la Avenida calle 26 con carrera 34, la que corresponde a una vía perteneciente a la malla vial arterial de la Ciudad, que se encuentra delegada en su administración y mantenimiento, IdJ que incluye la señalización, al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, de conformidad con la normatividad transcrita.  **Quiere decir lo anterior que, de acuerdo con el Manual de Señalización vial, el cual establece que la señalización corresponderá a la Entidad oficial que tenga a cargo la vía de acuerdo con la reglamentación municipal pertinente, la que para Bogotá se traduce en el Decreto 190 de 2004, normativa que radica en el IDU la administración de la malla vial arterial; la señalización y mantenimiento del lugar del accidente, por motivos de administración de la vía, no le corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, D.** C.  Dicho lo anterior y, teniendo en cuenta la abundante normatividad expuesta y transcrita, es evidente que la Secretaría Distrital de Movilidad, no tiene participación y, por ende, responsabilidad alguna en el presente caso, al manifestarse el fenómeno de falta de legitimación en la causa por pasiva, puesto que en la obligación cuya omisión se predica como la causa de los hechos, las competencias le atañen a una entidad ajena, esto es, al Instituto de Desarrollo Urbano. Ello se traduce en que no existe nexo causal alguno imputable a esta Entidad respecto del daño sufrido por la víctima.  Ahora bien, tal como se mencionó en apartes anteriores y, una vez analizadas las competencias, funciones y facultades de esta Entidad, dejando claro que no tiene legitimidad y capacidad de participación en los hechos, es imprescindible mencionar que el Instituto de Desarrollo Urbano tiene autonomía administrativa y financiera, la cual lo hace responsable por sus actos de manera independiente a cualquiera de las otras entidades distritales convocadas al presente proceso.  Finalmente, debe advertirse que, de los hechos y causas del accidente que son narrados en la demanda, se advierte que los mismos tampoco son de competencia de ninguna de las entidades demandadas, por cuanto corresponde a escombros y suciedades de la vía que no son de carácter permanente y sobre los cuales no existe el deber de señalización.  Aunado a lo anterior, también es procedente señalar que dentro de la señalización vertical y horizontal dispuesta en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte "Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia" emitido mediante Resolución 1885 de 2015, NO se encuentra ninguna señal que identifique o alerte a los usuarios de las vías sobre suciedades, material suelto, escombros, etc de carácter temporal.  Por lo anterior, nos corresponde ocuparnos de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP-; entidad que no fue demandada dentro del presente medio de control, responsabilidad y omisión procesal que deberá asumir la parte activa del presente proceso.  El Concejo de Bogotá, mediante el artículo 113 del Acuerdo No. 257 del 30 de noviembre de 20063, transformó la Unidad Ejecutiva de Servicios Públicos en Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden Distrital del Sector Descentralizado por Servicios, de carácter eminentemente técnico y especializado, **con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital del Habitat.**  La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP tiene por objeto garantizar la prestación, coordinación, supervisión y control de los servicios de recolección, transporte, disposición final, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos, la limpieza de vías y áreas públicas; los servicios funerarios en la infraestructura del Distrito y el servicio de alumbrado público.  La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos tiene las siguientes funciones básicas: "   1. *Diseñar las estrategias, planes y programas para el manejo integral de los residuos sólidos, alumbrado público y servicios funerarios.* 2. *Dirigir y coordinar la prestación de los servicios públicos propios del manejo integral de residuos sólidos, el servicio de alumbrado público y los servicios funerarios.* 3. *Realizar el seguimiento y la evaluación de los servicios propios del manejo integral de residuos sólidos, alumbrado público y servicios funerarios.* 4. *Promoverla participación democrática de los usuarios de los servicios a su cargo.*   En ese orden de ideas, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos -UAESP- , es una unidad administrativa especial del orden distrital del Sector Descentralizado por Servicios, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital del Habitat, y que por ley tiene definidas sus funciones, por tanto, en un supuesto caso de responsabilidad, no hay, ni existe responsabilidad solidaria con la Secretaría Distrital de Movilidad.  Ahora, en gracia de discusión, aceptando la teoría sobre el desprendimiento de un "tache", su limpieza no son obligaciones o funciones en los que este Organismo de Tránsito tenga competencia; todo lo contrario, como se puede apreciar, dicha función corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP.  Lo anunciado redunda en que es claro que se presenta el fenómeno de la FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, toda vez que, la Alcaldía Mayor de Bogotá-Secretaría Distrital de Movilidad-, no es partícipe material en los hechos narrados y el nexo causal de imputación de los perjuicios causados no le es atribuible a la misma, debido a que de la apreciación inmediata de la causa del daño se deriva que el mismo pudo ser producto de otra entidad distrital en virtud de sus funciones y competencias, razón por la cual, no queda un ápice de duda que esta Entidad pública no tiene responsabilidad ni participación en el caso objeto de análisis. |
| **DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA** | **1. *Ubicación del sitio del requerimiento***  *Esquema 1. Locolización Avenida Calle 26 con Carrera 34*  *\*FOTO\**  ***2. Descripción vial***  La Avenida Calle 26 es una vía de la malla vial arterial de la ciudad, consta de cuatro calzadas vehiculares con separador entre ellas, con las siguientes características:   * Calzada lateral Norte, se compone de cuatro carriles para tráfico mixto que circulan en sentido único Oriente - Occidente. * Calzada central Norte, se compone de dos carriles para uso exclusivo de buses articulados del sistema del transporte exclusivo Transmilenio en sentido de operación Oriente - Occidente. * Calzada central Sur, se compone de dos carriles para uso exclusivo de buses articulados del sistema del transporte exclusivo Transmilenio en sentido de operación Occidente - Oriente. * Calzada lateral Sur, se compone de cuatro carriles para tráfico mixto que circulan en sentido único Occidente - Oriente.   En el punto del requerimiento al costado lateral norte de la Avenida Calle 26 se ubica u| pequeño tramo de ciclorruta sencilla en sentido de operación Oriente - Occidente y viceversa, con un carril por sentido.  **3. *Señalización existente***  Una vez realizada la visita técnica y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, en la cual se revisó la señalización implementada sobre la Avenida Calle 26 con Carrera 34 y Avenida de las Américas, la cual se relaciona y se presenta en la Tabla 1 y en el Esquema 2:  ***Esquema 2. Señalización vertical existente en el sector del requerimiento***  *\*FOTO\**  ***Tabla 1. Señalización vertical existente en el sector del requerimiento***  *\*TABLA\**  **4. Semaforización *y pasos peatonales***  Aproximadamente a 140 metros al oriente contados a partir del punto del requerimiento existe una intersección semaforizada que permite el paso peatonal seguro, la cual presentaba la siguiente configuración para la fecha solicitada:  \*FOTO\*  *El paso peatonal seguro en el área de la consulta, se debe realizar conforme a lo determinado en los Artículos 55, 57,58 y 59 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT) relacionados en el numeral 6 de este oficio.*  Es pertinente precisar entonces que, de los hechos narrados y del material probatorio arrimado con la presentación de la demanda, se deriva que el demandante, desatendió las obligaciones establecidas en el Código Nacional de Tránsito para el tránsito de motocicletas. Esta Entidad informa que la velocidad permitida en el sitio del requerimiento está regulada tanto por la señalización vertical reglamentaria SR-30 (velocidad máxima permitida "30 km/h") existente, como por lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) en sus artículos 74 y 106 (modificado por la Ley 1239 de 2008 en su artículo 1), los cuales se citan a continuación:  ***\*SE TRANSCRIBEN ARTICULOS\**** |
| **EXCEPCIÓN GENÉRICA** | Solicito muy respetuosamente, al Despacho Judicial de Conocimiento, en caso de que halle probados los hechos que constituyan una excepción no alegada, proceda a reconocerla oficiosamente en la sentencia. |

* + 1. El apoderado del llamado en garantía **QBE SEGUROS S.A. hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.** se opone a todas las pretensiones de la demanda, como quiera que carecen de fundamento jurídico y asidero fáctico.

Por consiguiente, al desestimar todas y cada una de las declaraciones, peticiones y condenas impetradas, tanto principales como subsidiarias, solicito que se condene al demandante en costas y agencias en derecho.

Lo anterior, toda vez que como se expondrá, no existe responsabilidad del asegurado en el accidente reclamado y ante la ausencia de responsabilidad de éste no se activa la cobertura de responsabilidad civil extracontractual de la póliza que se pretende afectar, además, no se ha probado los perjuicios pretendidos; la aseguradora no es solidariamente responsable con su asegurado; la cobertura de la póliza de seguro invocada se activa sólo ante la ocurrencia de un riesgo asegurado; sumado a que debe darse aplicación a la integridad de las condiciones de seguro, entre las que se encuentra entre otras, la cláusula de coaseguro, límites asegurados etc. Finalmente, en el evento hipotético y poco probable que se demuestre en el procesos que existe responsabilidad del asegurado, esta necesariamente deberá ser concurrente con la responsabilidad de la víctima.

Frente a la demanda propuso las siguientes **excepciones**:

|  |  |
| --- | --- |
| **Falta de prueba de la obligación reclamada** | No hay prueba en el proceso que permita concluir que existe responsabilidad de parte de ***INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)*** en la ocurrencia del incidente, toda vez, no media en la ocurrencia del suceso acción u omisión alguna de parte del IDU que permita endilgarle responsabilidad.  Así mismo, hay que señalar que de haber ocurrido el incidente de la forma en la que indica la actora, la causa del mismo sería atribuible a la víctima por su falta de pericia y presunto exceso de velocidad, situación la cual es reprochable en términos de la norma de tránsito y transporte colombiana, esto según la ley 769 de 2002.  De esta forma, establece la jurisprudencia del Consejo de Estado respecto a la falla del servicio (Sección Tercera, Sentencia No. 85001-23-31-000-1993-00074 de 24 de febrero de 2005, CP Ramiro Saavedra Becerra entre otras) y el artículo 90 de la Constitución, los requisitos para que opere la responsabilidad de las entidades del Estado.  “De acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política, “[e]l Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”. Al respecto, esta Corporación ha precisado que, aunque el ordenamiento jurídico no prevé una definición de daño antijurídico, éste hace referencia a “la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho” (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 2 de marzo de 2000, C.P. María Elena Giraldo Gómez, Exp.11945.)  De igual forma, el Código Civil colombiano en su artículo 2341 señala que “el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.”  Es así, como se establece, que los elementos de la esencia de la responsabilidad son: 1. El hecho contrario a derecho; 2. La imputabilidad; 3. El daño, y; 4. La relación causal; elementos con los que a falta de uno siquiera no se puede referir a dicha institución.  Es lo que ocurre en el caso en estudio, en el cual al estar ausentes el hecho contrario a derecho, la imputabilidad del demandado, la relación de causalidad entre estos y el daño reclamado, no es viable endilgar responsabilidad a la ***INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)***.  Adicionalmente, partiendo de los hechos de la demanda, se evidencia que el incidente por el cual se pretende la indemnización no ocurrió por acción u omisión alguna de parte del IDU, por lo que no es posible atribuirle el daño;por otra parte, al estar en cumplimiento de las normas, la causa adecuada del incidente sería el hecho de un tercero e incluso el actuar de la víctima estaría involucrado como causa del incidente.  Respecto a esto, es claro que se constituye como una causal de exoneración de responsabilidad, la denominada el “hecho de un tercero” o la de “culpa de la víctima”, toda vez que como se mencionó con anterioridad, ésta rompe el nexo causal entre el hecho generador y el daño. Esto, ha sido reconocido así por el Consejo de Estado (9 de junio de 2010 CP Gladys Agudelo exp 18375) y la Corte Suprema de Justicia, en Sentencia de 16 de diciembre de 2010 exp. 00042-01, como también por el artículo 2357 del Código Civil colombiano, el cual señala que “la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.” |
| **Falta de concurrencia de los elementos de la responsabilidad patrimonial del estado** | Si bien el proceso se inicia por las lesiones del demandante, lo que se constituye en el daño generador del perjuicio que se pretende se indemnice por medio de la acción, en el presente proceso no se encuentra prueba alguna que atribuya la causación del mismo al actuar o a la omisión de la entidad, por lo que en consecuencia, no existe prueba del nexo causal entre uno y otro.  Respecto a esto, se ha manifestado ya la jurisprudencia indicando que el accionante debe probar el nexo causal entre el daño y la presunta falla del servicio, cosa que para el caso en estudio no sucede (C.E Sent 8 feb 2017. CP Hernán Andrade Rincón 08001-23-31-000-1998-00663-01(38432).  Es así como, la mencionada jurisprudencia ha resaltado la importancia de la carga de la prueba que recae en quien pretende endilgar responsabilidad a la entidad, indicando que es éste quien debe probar el nexo de causalidad entre el daño alegado y la falla del servicio. Precisamente debe con el material probatorio, generarse certeza de las circunstancias específicas en las que se produce el daño, cosa que para el caso en estudio se extraña por completo, siempre que no hay prueba alguna en el expediente que permita establecer que el actuar o la omisión del IDU fue causa adecuada del siniestro.  En palabras del Consejo de Estado, *“El material probatorio no otorga certeza sobre las circunstancias específicas. (…) no existe certeza sobre las causas (…) ni sobre los puntos precisos en que se produjo el impacto (…), aspectos éstos que, siendo concernientes al nexo de causalidad, resultaban cruciales para establecer la responsabilidad del Estado.”* (C.E Sent 8 feb 2017. CP Hernán Andrade Rincón 08001-23-31-000-1998-00663-01(38432).  “Es pertinente traer a colación lo que la jurisprudencia ha señalado en relación con la responsabilidad que le cabe al Estado por los daños generados en accidentes de tránsito, en los cuales se denuncia la ausencia de mantenimiento vial como falla determinante en el evento dañoso. En efecto, esta Corporación ha manifestado (Sección Tercera. Sentencia del 14 de julio de 2016. C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera. Radicación No. 76001-23-31-000-2008-00179-01(41631)):  *“esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el mantenimiento de la red vial, de manera que* ***deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales*** *de las montañas aledañas a las carreteras* ***y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito****[[5]](#footnote-5) y ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía[[6]](#footnote-6), evento en el cual* ***se deben evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que debe ser más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones****; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad.*  *Así, entonces,* ***la demostración del mal estado de la vía no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la Administración en su deber de mantenimiento de la malla vial****.”* (Énfasis fuera de texto).” (C.E Sent 8 feb 2017. CP Hernán Andrade Rincón 08001-23-31-000-1998-00663-01(38432)  Conclusión igual a la que se debe llegar en el evento en que se llegare a probar, cosa que no sucede en el caso en estudio, que la entidad responsable del mantenimiento y conservación de la vía incumple con sus obligaciones sobre la misma, pues esa prueba en palabras del Consejo de Estado, deberá acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la Administración en su deber, lo que se extraña en el presente proceso. |
| **Aplicación de causal de exoneración de responsabilidad** | Por lo expuesto en la excepción anterior, se observa cómo el sistema legal colombiano ha establecido escenarios en los que los agentes titulares de obligaciones jurídicas con potencialidad de generar responsabilidad civil, tienen la posibilidad de exonerar su responsabilidad por la presencia en la consecución de los hechos, de alguna de las causales de exoneración de responsabilidad establecidas por el sistema legal colombiano, como lo es el hecho de un tercero.  Esta causal se encuentra presente en los hechos del caso en estudio, pues como se observa tanto en la demanda como en la contestación del llamante en garantía, la causa del incidente fue el actuar de la víctima el que encuentra su vínculo con la causa desfavorable que se alega.  Por lo anterior, se hace un imposible jurídico el endilgarle responsabilidad al ***INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)***, toda vez que al estar presente en los hechos esta causal de exoneración de responsabilidad, se rompe la fórmula de la responsabilidad del estado, por no existir vínculo de causalidad alguno entre el hecho generador y el daño alegado, que obligue a la llamante a indemnizar. |

Con respecto al llamamiento en garantía propuso las siguientes **excepciones**:

|  |  |
| --- | --- |
| **Limitación del amparo y de la cobertura:** | El contrato de seguro es un acto jurídico por virtud del cual el Asegurador asume un riesgo que le transfiere el Tomador, a cambio del pago de un precio o prima. Así las cosas, los riesgos que asume el Asegurador, deben estar claramente determinados en el contrato de seguro, por cuanto es la realización de los mismos, y no de otros, lo que constituye siniestro en los términos del contrato, y lo que da lugar al nacimiento de la obligación condicional estipulada a cargo de la Compañía Aseguradora.  Así lo establecen los artículos 1047 numeral 9 y 1072 del C de Co. al señalar:  Artículo 1047 numeral 9 del Código de Comercio: *“La póliza de seguro debe expresar además de las condiciones generales del contrato: (...) 9. Los riesgos que el asegurador toma a su cargo.”*  Artículo 1072 del Código de Comercio: *“Se denomina siniestro la realización del riesgo asegurado.”*  Conforme a lo anterior, en el presente caso es claro que no es posible afectar la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual expedida por **QBE SEGUROS S.A.** *hoy*  ***ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.*** toda vez que los hechos que fundamentan la demanda no tienen la virtualidad de afectar la cobertura de la Póliza señalada. En efecto, nótese que el amparo contratado señala que:  “El seguro de responsabilidad civil extracontractual que se otorga bajo esta póliza, impone a cargo de QBE Central de Seguros S.A., la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado, con motivo en la responsabilidad en que incurra en el desarrollo de las actividades aseguradas en este contrato y durante la vigencia del mismo, teniendo como finalidad principal, el resarcir al tercero damnificado o sus causahabientes, por la muerte, lesiones personales, o cualquier deterioro en su integridad física, así como por los daños de sus bienes, causados durante la ejecución de la actividad asegurada; siendo este último el destinatario prioritario de la indemnización, sin perjuicio de la que se le reconozca al asegurado.”  Con lo anterior, se observa como en la medida que no hay prueba alguna en el proceso para demostrar la responsabilidad por acción u omisión del asegurado, no es viable endilgar responsabilidad a la Entidad asegurada y consecuentemente no es posible afectar la póliza en cuestión por encontrarse ausente el requisito para la activación de la cobertura, cuál es el que los perjuicios reclamados sean producidos por la responsabilidad del asegurado, en el desarrollo de las actividades aseguradas en este contrato y durante la vigencia del mismo. |
| **Ausencia de responsabilidad por causa extraña** | De las pruebas que acompañan la demanda, se observa como cualquier responsabilidad que pretenda endilgarse a nuestro asegurado carece de virtualidad de generar la obligación de éste a indemnizar, y por tal de afectar el seguro por el cual se nos convoca al proceso, siempre que es claro que no existe culpa del mismo, como tampoco nexo de causalidad entre el hecho generador y el daño alegado.  Lo anterior se menciona, siempre que se encuentra probado en el proceso, que el incidente ocurre como consecuencia de la culpa de un tercero, del cual ni la llamante ni mi representada es guardián y concurre el hecho con la culpa de la víctima, quien en infracción de su deber legal de acatar las normas de tránsito, se encontraba conduciendo en exceso de velocidad, al punto, que es codificado en el informe de tránsito con la hipótesis 116.  \*CITAS DE JURISPRUDENCIA\*  Por lo anterior, se observa que si bien las lesiones del demandante suceden tras el incidente del que está pendiente la demostración de las circunstancias de su ocurrencia, éste sucedió por la clara negligencia de la víctima, quien teniendo la obligación legal de evitar el daño, pues debía cumplir las normas de tránsito que lo obligaban conducir en exceso de velocidad, no lo hizo, convirtiéndose ésta en la causa del incidente.  De haber cumplido con su obligación legal de acatar las normas de tránsito, el perjuicio aquí alegado no hubiese sucedido nunca, por lo que en palabras de la Corte, el hecho que el incidente haya involucrado la cercanía con el carril exclusivo de transmilenio, debe entenderse como una “mera condición que coadyuva pero que no ocasiona” el daño,pues como se mencionó, la causa adecuada del incidente fue el hecho exclusivo de la víctima, quien actuando de manera negligente, y en contravención de las normas de tránsito, conducía en exceso de velocidad, concluyéndose así que no existe culpa de parte del asegurado por ***QBE SEGUROS S.A.,*** *hoy*  ***ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.***, y por tanto tampoco existe nexo de causalidad, por lo que no le es imputable a éste responsabilidad civil extracontractual alguna y consecuencialmente, no se puede afectar entonces la cobertura de responsabilidad civil extracontractual contratada. |
| **Inexistencia de prueba del perjuicio reclamado** | Frente a los perjuicios patrimoniales daño material y lucro cesante pasado y futuro, se trata de una estimación infundada en la medida que un daño inexistente, por ser carente de certeza y de juridicidad, no puede ser cuantificable. Para que un perjuicio sufrido por determinada persona tenga entidad o valor estimable es necesario que el mismo sea real y cierto, de lo contrario se trata de una simple elucubración que carece de sustento, en cuanto que lo que no existe no puede medirse. De ahí que el valor asignado al supuesto daño sufrido no pueda hacer prueba del mismo ni pueda ser tenido en cuenta por el Señor (a) Juez.  Con esto nos referimos al hecho que no hay prueba alguna en el proceso de los perjuicios que se reclaman, por lo que no es posible la tasación de un perjuicio que carece de certeza y por tal no es indemnizable, pues tal como lo ha establecido la Corte Suprema de Justicia en sus sentencias de 7/12/00 y 18/10/01, para ser indemnizable, el daño tiene que ser cierto, cosa que para el caso en estudio se extraña.  Respecto al lucro, en palabras de la Corte, “*Este rubro indemnizatorio no puede concebirse como un ítem hipotético o eventual, pues por su naturaleza es un daño cierto que sólo puede ser reconocido cuando su existencia y cuantía se acredita mediante prueba directa, extremo que se logra demostrando la imposibilidad de realizar una determinada actividad rentada o la disminución transitoria de la misma.”,* cosa que para el caso en estudio no sucede. (Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Diciembre 4 de 2006. Consejero ponente: Dr. Mauricio Fajardo Gómez; Sentencia Corte Suprema de Justicia. Septiembre 9 de 2010. Exp:17012- 3103-001-2005-00103-01. MP William Namen.)  Frente a los perjuicios extrapatrimoniales, si bien el alcance del juramento estimatorio no incluye la estimación de los perjuicios extrapatrimoniales, pues la tasación de estos dependen del “arbitrum judicis”, nos oponemos a la estimación realizada por la parte actora en la medida que como se he señalado en este escrito, al no haber ocurrido el daño como consecuencia del actuar culpable del asegurado y ante la inexistencia del vínculo de causalidad, se hace imposible que dichos perjuicios sean indemnizados.  Adicionalmente la estimación de la cuantía de los perjuicios extrapatrimoniales realizados por el demandante, es contraria a la técnica legal pues “los topes señalados son guía para la jurisprudencia, pero no obligan. La determinación de la cuantía le corresponde al juez en ejercicio de su facultad discrecional que está enmarcada dentro de las circunstancias del caso”.  \*CITA DE JURISPRUDENCIA\* |
| **Ausencia de solidaridad de la aseguradora en la pretensión alegada** | La aseguradora no es solidariamente responsable con el tomador. Esto encuentra fundamento en el hecho que las obligaciones de uno y otro son independientes y no cumplen entonces los requisitos para que esta figura opere.  Lo anterior, encuentra fundamento legal en el artículo 1569 del Código Civil colombiano, el cual señala que “la cosa que se debe solidariamente por muchos o a muchos, ha de ser una misma, aunque se deba de diversos modos; por ejemplo, pura y simplemente respecto de unos, bajo condición o a plazo respecto de otros.” (subraya fuera de texto).  Con esto, se observa como la obligación derivada del contrato de seguro es independiente a la del tomador o asegurado y no se puede entender como “una misma”. Si bien el tomador transfiere un riesgo a la aseguradora, no se puede concluir que estos son solidariamente responsables en el entendido que el contrato de seguro está encuadrado en los límites de cobertura señalados en el contrato y por tanto no puede concluirse bajo ningún aspecto, que el deudor puede reclamar la totalidad de la eventual deuda del tomador a la aseguradora, toda vez que esta ultima sólo estará obligada a responder según los términos del contrato contraído (artículos 1056 y 1079 del Código de Comercio Colombiano). |
| **Incumplimiento de la carga de demostrar la cuantía de la pérdida.** | La ley que rige el contrato de seguro, específicamente el artículo 1077 del Código de Comercio colombiano, señala la carga de la prueba que deben soportar las partes, estableciendo para el beneficiario reclamante la carga de demostrar la ocurrencia del riesgo asegurado del cual deriva el eventual derecho a ser indemnizado y la cuantía de la pérdida que se pretende, cosa que para el caso en estudio no se cumple, siempre que si bien se presenta por los demandantes la solicitud de indemnización a la aseguradora, estos no han probado siquiera de manera sumaria la suma del perjuicio alegado.  Nos oponemos adicionalmente a la estimación de la cuantía de los perjuicios realizados por la parte demandante, pues tal como lo ha manifestado la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en jurisprudencia reiterada, el reclamante debe probar la existencia y certeza de los perjuicios reclamados, cosa que no ocurre para el caso en concreto. |
| **Coaseguro** | En el evento hipotético e improbable en el que se encuentre existe responsabilidad del asegurado y ésta se enmarque en las coberturas de la póliza, es de señalar que el presente contrato de seguro se acordó bajo la modalidad de coaseguro, modalidad en la cual, según se ha establecido de manera reiterada por las altas Cortes[[7]](#footnote-7) y ratificado por la doctrina de la Superintendencia Financiera[[8]](#footnote-8), “en materia de responsabilidad, cada asegurador responde en proporción al riesgo que asume en el contrato”, así las cosas, la responsabilidad de ***QBE SEGUROS S.A.,*** *hoy*  ***ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.***, ante una eventual condena no podrá ser por un porcentaje mayor al contratado, esto es al 60% de la afectación de la póliza. |
| **La responsabilidad de la Aseguradora se encuentra limitada al valor de la suma máxima asegurada** | No obstante lo expuesto en las excepciones anteriores, en el presente caso, es claro que aún en el evento en que se considerare que el hecho acaecido dio lugar al nacimiento de la alegada obligación indemnizatoria a cargo de la Aseguradora, por la totalidad o parte de los perjuicios reclamados por la parte demandante, deberá tenerse en cuenta que el límite de la responsabilidad de la misma estará dado por la suma máxima asegurada.  En efecto, establece el artículo 1079 del Código de Comercio:  “*El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo inciso del artículo 1074.”*  Así las cosas, es un hecho que la responsabilidad del Asegurador se encuentra siempre limitada a la suma asegurada que se pacte en el contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo inciso del artículo 1079 del Código de Comercio, lo cual hace referencia al reconocimiento por parte del Asegurador de los gastos incurridos por el Asegurado para evitar la extensión y propagación del siniestro, salvedad que sobra aclarar, no resulta aplicable al presente caso.  En consecuencia, de conformidad con los hechos acaecidos, con las disposiciones legales y con lo establecido en la Póliza, la compañía **QBE SEGUROS S.A.**, no podrá ser condenada a responder más allá de la suma asegurada pactada en el contrato, la cual se encuentra a su vez sublímitada acorde con el amparo que se pretenda afectar..  De esta forma, en el improbable evento en que se decida se debe afectar la póliza de seguro, dicha afectación no podrá exceder la suma asegurada, señalando que este valor constituye un límite a indemnizar en caso de encontrarse existe responsabilidad y no es entonces un valor fijo de cobertura, motivo por el que en el evento hipotético e improbable que se demuestre la responsabilidad del asegurado y ésta esté enmarcada en los amparos de la póliza, sin que sea aplicable ninguna exclusión de cobertura, será por el valor del daño probado y hasta la suma señalada que podrá afectarse el contrato de seguro. |
| **Prescripción** | En los términos de los artículos 1081 y 1131 del Código de Comercio, es menester verificar que cualquier cobertura que otorgue la Póliza expedida por mi representada sobre los hechos acaecidos, se extingue por prescripción, razón por la cual, aun cuando se rechazara el reconocimiento de las excepciones formuladas contra la demanda, no habría lugar a que se llegue a proferir condena en contra de ***QBE SEGUROS S.A.,*** *hoy*  ***ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.*,** en virtud de la cobertura otorgada por el contrato de seguro que ha motivado su vinculación al presente proceso.  En efecto, en relación con el término de prescripción de las acciones que surgen del contrato de seguro, el artículo 1081 del Código de Comercio establece:  *“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.*  *Estos términos no podrán ser modificados por las partes”* (Subraya fuera del texto).  Así mismo, en relación con el caso que nos ocupa, debe tenerse presente que el comienzo del término de prescripción frente al seguro de responsabilidad civil, opera conforme lo establecido por el artículo 1131 del Código de Comercio en los siguientes términos:  *“En el seguro de responsabilidad se entenderá ocurrido el siniestro en el momento en que acaezca el hecho externo imputable al asegurado, fecha a partir de la cual correrá la prescripción respecto de la víctima. Frente al asegurado ello ocurrirá desde cuando la víctima le formula la petición judicial o extrajudicial.”* |

* 1. **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**
     1. El apoderado de la parte **DEMANDANTE** solicita se acojan las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta que como se pudo concluir del interrogatorio de parte efectivamente había un obstáculo en al vía por donde transitaba , obstáculo que se pudo verificar era un tache de concreto que dividía la calzada de Transmilenio y con ese tache fue el que choco al moto en la que andaba su representado, si bien es cierto debe tenerse una pericia en conducir automotores también es cierto le corresponde a la administración bajo el principio de eficacia evitar cualquier daño antijurídico que pueda causar a sus administrados y en este evento al haberse desprendido dicho material no puede ser su representado quien tenga que cargar con ese daño que le fue provocado. De otro lado, si bien es cierto dentro de las pretensiones se solicitó perjuicios materiales en relación con el dictamen pericial el cual por un error de mecanografía se colocó 5% dado que al final del mismo se encontraba una señalación de pérdida de capacidad menor al 5%, sin embargo, el mismo no va a ser tenido en cuenta existe otra probatoria como es la historia clínica en el cual se puede evidenciar las incapacidades que esta persona tuvo en razón del accidente, por lo que solicita acceder a las pretensiones de la demanda.
     2. El apoderado de la demandada **GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTÁ S.A.S.** señala que para la fecha en que ocurrieron los hechos, esto es, el 27 de julio de 2015 en la calle 26 con carrera 34, lugar donde se produjo el accidente, su representada no tenía ningún tipo de vinculación fáctica y jurídica con el suceso, por lo que pasa a realizar un recuento de los contratos celebrado entre el grupo empresarial y el IDU donde no consta ningún tipo de observación. Además, hace alusión a la culpa exclusiva y excluyente de la víctima. Finalmente pone de presente que para la época de los hechos existe y existía la ejecución del contrato IDU No.169 de 2014 donde el contratista de dicho contrato era el encargado del mantenimiento de las vías.
     3. El apoderado de la demandada **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL** se ratifica ensu posición de aludir al falta de legitimación en la causa por pasiva teniendo en cuenta que la vía donde ocurrieron los hechos y el accidente es una arterial principal, hace parte de la malla vial principal de la ciudad y no le corresponde a su representada el mantenimiento de la misma. En todo caso también se hace referencia a la culpa exclusiva de la víctima por cuanto evidentemente no transitaba por el carril que le correspondía para las motos y efectivamente su alta velocidad fue la causante de que saliera expulsado a 45 metros del choque con el tache y que no pudiese esquivarlo porque como bien se manifestó dijo que si lo había visto pero prefirió tratar de esquivarlo y luego dijo que no lo vio, no hay claridad en su relato pero en todo caso si lo vio y prefirió esquivarlo o no lo vio por la velocidad, en todo caso no es posible endilgar responsabilidad a las demandadas, muchísimo menos a mí representada.
     4. El apoderado de la demandada **TRANSMILENIO S.A.** se ratifica en todos y cada uno de la contestación de los hechos presentados por Transmilenio en el plenario y sobre todo encabezo los alegatos la cita textual del artículo 2357 del código civil que establece que la apreciación del daño está sujeta a reducción si el que la ha sufrido se expuso a él imprudentemente esta norma vigente se aplica necesariamente en este caso en los que se solicita el reconocimiento de perjuicios de unos daños que el demandante tuvo a raíz del accidente y en lo cual de acuerdo a las evidencias iba en un promedio de velocidad entre 80 y 90 km por hora, esto teniendo en cuenta la distancia en al que quedó después del choque con el tache de más de 40 metros tuvo que haber llevado una velocidad mucho mayor a la que él ha manifestado y por lo menos que doblaba con creses el límite de velocidad, por esto quedaron probados 5 hechos con base en las pruebas:
  2. El tache que estaba atravesado en al vía en una foto en una posición y en otras en otra posición, por lo que sería descartable esa parte del informe de tránsito, es mas en las fotografías se ven las marcas de arrastre, hay alteración de la escena dela accidente.
  3. El señor demandante no venía transitando por la derecha en al vía y mucho menos a 1 distancia como los dispone la ley de tránsito, que es el ABC de todo conductor, esto es lo primero que le enseña a los conductores de motocicletas, precisamente la común inobservancia de las normas de tránsito y de los límites de velocidad es la causa mayor de accidente, entonces pues se evidencia que los tache se encuentran en la izquierda de la vía por lo que muy probablemente el conductor de la vía estaba utilizando el carril que no era libre a la izquierda de los vehículos para sobrepasar zigzagueando o entre carros desde el andén derecho hasta la mitad de la avenida para rebasarlos, optando por realizar maniobras peligrosas al pasar velozmente pegados al andén o a los separadores, circulando indebidamente por todos los carriles sin medir las consecuencias.
  4. De las fotografías también se evidencia que no portaba los debidos elementos de protección y reflectivos, establecidos en el decreto distrital 950 de 1999.
  5. La fuente de todos los inconvenientes desafortunados de por sí pero no es otra que la responsabilidad contravencional del señor demandante Leonardo Suarez por violar de forma voluntaria y deliberadamente las señales y normas de tránsito establecidas en el código nacional al desplazarse entre una velocidad entre 80 y 90 Km de conformidad con la distancia a la que vino a salir rebotado desde el punto de choque con el tache en una vía, cuyo límite de velocidad según las pruebas aportadas por secretaria de movilidad que es la autoridad competente, para dar este tipo de información es de 35 Km/h y eso se evidencia por la distancia d e45 metros y 9 centímetros a la que salió proyectado el señor demandante al chocar con un objeto que no supera los 10 o 15 cm de altura. Entonces en tal sentido acá se evidencia que los hechos demuestran no solo la existencia de culpa exclusiva y excluyente de la víctima.
  6. Por otro lado, con respecto a la responsabilidad de su representada está establecida la falta de legitimación en la causa por pasiva de Transmilenio pues esas funciones de mantenimiento de la malla vial no están a su cargo.
  7. Finalmente, la falta de prueba de los perjuicios.
     1. El apoderado de la demandada **INSTITUTO DESARROLLO URBANO – IDU** lo primero que cuestiona es el tema de la legitimación en la causa frente a las funciones del IDU, el mantenimiento de la malla vial corresponde al IDU, peor en el caso que nos ocupa indudablemente no se trata de mantenimiento de vía sino de un escombro que se encontraba sobre una vía arterial. Además no está demostrado que fuese de esa vía. Ninguna de las entidades convocadas con responsables de los escombros que se encuentren sobre la vía pues son responsabilidad de otra entidad que no fue convocada.

El siguiente aspecto es que la parte actora no probó su dicho, no acredito la circunstancia como sucedió el hecho. simplemente allega el informe de accidente, unas fotografías y el interrogatorio de parte que lo único que hizo fue ratificar la culpa exclusiva de la víctima, pues quedo en evidencia la violación a las normas de tránsito el exceso de velocidad, no respeto carriles, hizo movimientos no permitidos de motocicletas, hay una confusión enorme por las contradicciones en que incurre el demandante lo que no permite darle credibilidad a su dicho. No probó lo más elemental que eran los perjuicios pues si bien existe una historia clínica que determina las lesiones personales padecidas dentro del proceso incorporo un dictamen de la Junta Regional que le determinaba una incapacidad de 0.0, desafortunadamente esa prueba no fue posible darle valor probatorio porque el demandante no trajo el perito, no cumplió con su deber la prueba, no le representaba valor probatorio y era mejor dejar la historia clínica para tratar de tasar unos perjuicios, pero no existen elementos suficientes para poder determinar una cuantía, en ese orden de ideas le permite solicitar, acepte que el IDU no es responsable del escombro en la vía arterial, reconozca la culpa exclusiva y excluyente de la víctima, y tercero que adicionalmente no hay demostración de los perjuicios, pero en el caso hipotético que decida condenar al IDU vincule al llamado en garantía para que responda por el pago ordenado.

* + 1. El apoderado de la demandada **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD** como primer aspecto se ocupa de una casual de ausencia de responsabilidad que se encontró abiertamente demostrada el día de hoy en la práctica probatoria, ella es la atinente a la culpa exclusiva y excluyente de la víctima, tenemos que fue el propio testigo en su causa, el señor LEONARDO SUAREZ en interrogatorio quien afirmo que para la vía y para el momento de los hechos transitaba entre 45 y 50 km por hora resulta que para la vía y el lugar de los hechos se encontraba una señalización que fue ubicada desde julio de 2005, de una vía que entre otras cosas dice conocer muy bien, tiene como velocidad máxima permitida 30 Km por hora, aun en el caso de que no conocía la señalización de la vía, lo que si debía conocer era que el artículo 74 del código de transito establece una obligación de reducción de velocidad en ciertos aspectos, uno cuando hay reducción de visibilidad y dos, cuando se está en presencia de una intersección, el lugar de los hechos informado por Leonardo Suarez es uan intersección y para la fecha de los hechos y se informa que fue a las 10:30 en una evidente reducción de visibilidad por el fenómeno nocturno, es decir, debía si o si ya sea por la señalización o por la reglamentación general conducir el señor Leonardo Suarez ir a una velocidad de 30 Km por hora y aquí nos ha informado que su velocidad era entre 45 y 50 Km por hora, creyendo que la velocidad máxima era de 60 Km por hora, cuando lo permitido eran 30 KM por hora.

De igual forma existe otro desconocimiento palmario cual es el artículo 94 que establece cual es la forma en que se debe conducir por parte de los motociclistas y ellos no pueden conducir a más de 1 metro del lado derecho de la vía, y el no solo no transitaba por el lado derecho de la vía sino por el 4 carril izquierdo, al lado del carril de transmilenio, por lo que de haber transitado por el lado que le correspondía no se hubiera accidentado, pero el cambio de carril porque le gustaba ir por el carril rápido.

En el interrogatorio informa que a unos metros observo el tache, luego dice que no lo vio porque era gris y luego dice que era inminente, peor inicialmente refiero que a pocos metros observo el tache sieso era así y vio el tache eso era porque ese vehículo no iba a esa velocidad que dice que iba, ello aunado a que el hecho décimo cuarto de la demanda se establece que el vehículo quedo en que el vehículo quedo a 45 metros y 9 cm del lugar de la colisión, una distancia final que implica una velocidad desmedida y mayor ala informada por el señor Suarez, ello aunado a que el señor informa que detiene la marcha y sobre pasa dos vehículos una motocicleta y un vehículo, es decir, para poder pasar esos vehículos necesito sobrepasar la velocidad regulada en el sitúo de los hechos, por tal razón es evidente que ninguna de las entidades puede ser responsable de los perjuicios. Por ultimo hace referencia a la falta de legitimación en la causa por pasiva de su representada.

* + 1. El apoderado del llamado en garantía QBE SEGUROS S.A. hoy **ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.** se ratifica en lo manifestado en la contestación de la demanda y del llamamiento en garantía respecto de los hechos y las excepciones propuestas, lo cual lo basamos en, lo primero es que al póliza por la cual se nos vincula a este proceso, es una póliza que cubre entre otros el riesgo de la responsabilidad civil extracontractual en la que incurra nuestro asegurado que es el Instituto de Desarrollo Urbano, sin embargo debe cumplirse de manera estricta las condiciones contratadas en el seguro, esto es, que el evento tiene que encuadrar dentro del amparo y no debe estar excluido de cobertura, como también debe aparecer dentro del marco de los limites asegurados, habiendo dicho esto vemos que para el caos en concreto no se cumplen los elementos para que se de la falla del servicio o la responsabilidad civil que está en al póliza principalmente porque el IDU no es responsable por los escombros que se encuentra en las vías, no existe prueba que permita determinar que el tache con que se encontró el señor Leonardo pertenecía al Transmilenio, no existe ninguna prueba, máxime cuando existen dos causales de eximente de responsabilidad, la primera es el hecho de un tercero entidad encargada de recoger el escombro que no fue vinculada, segundo, la culpa exclusiva de la víctima. En el interrogatorio donde el confiesa haber actuado de manera temeraria pues pese a estar desarrollando una actividad peligrosa lo estaba desarrollando en exceso de velocidad. Ahora respecto de los perjuicios es carga de la parte demostrar los perjuicios que no fueron demostrados. Adicionalmente la aseguradora no es solidariamente responsable con su asegurado, será solo bajo las condiciones de la póliza que la seguradora estará obligada a responder, además debe tenerse en cuenta el coaseguro. Finalmente, en el caso hipotético en que no se encuentre sustento en el argumento, consideramos que se está frente a una concurrencia de culpas pero frente a la cual no está vinculada nuestro asegurado.
    2. El **MINISTERIO PUBICO** representado por la Procuradora Judicial 82-1 no conceptúo.
  1. **CONSIDERACIONES**
  2. **LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:**

**2.1.1.** Las excepciones de **NO COMPRENDER LA DEMANDA A TODOS LOS LITISCONSORTES NECESARIOS POR PASIVA, FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA e INEPTITUD SUSTANCIAL DE LA DEMANDA** y **FALTA DE LEGITIMACIÓN POR PASIVA DE TRANSMILENIO S.A. ATENDIENDO A LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD ESTATAL** propuestas por la TRANSMILENIO S.A., **AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN EN CAUSA PASIVA MATERIAL DEL** **IDU POR CARECER DE ATRIBUIBILIDAD JURÍDICA** presentada por el IDU, **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** interpuesta por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** propuesta por BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, el despacho se remite a lo decidido en el acápite respectivo en la audiencia inicial.

**2.1.2.** En cuanto a las excepciones de **CUMPLIMIENTO DE TRANSMILENIO S.A. CON LOS PRESUPUESTOS CONSTITUCIONALES Y NORMATIVOS QUE RIGEN SU FUNCIÓN, OBJETO SOCIAL Y COMPETENCIAS, DILIGENCIA EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE GESTIÓN, PLANEACIÓN Y CONTROL QUE LE ORDENAN LA LEY Y EL REGLAMENTO A TRANSMILENIO S.A. COMO ADMINISTRADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TRANSMILENIO, INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA, AUSENCIA DE NEXO CAUSAL E INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS, INEXISTENCIA DE PRUEBA DE HECHO DAÑOSO IMPUTABLE A LA ENTIDAD, DESCONOCIMIENTO DE LA NATURALEZA JURÍDICA Y EL OBJETO SOCIAL DE TRANSMILENIO S.A., AUSENCIA DE COMPETENCIA NORMATIVA Y CONTRACTUAL DE TRANSMILENIO S.A. PARA REALIZAR DIRECTAMENTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LAS TRONCALES DEL SISTEMA TRANSMILENIO, Y PREDICAR ALGÚN TIPO DE RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL e INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA** propuestas por la TRANSMILENIO S.A., **INEXISTENCIA DE ELEMENTOS PROBATORIOS QUE COMPROMETAN LA RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO** presentada por el IDU, **INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN** interpuesta por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, **FALTA DE PRUEBA DE LA OBLIGACIÓN RECLAMADA, FALTA DE CONCURRENCIA DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO Y APLICACIÓN DE CAUSAL DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD** propuesta por QBE SEGUROS S.A. hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A., no están llamadas a prosperar ya que no gozan de esta calidad. Lo anterior, en atención a que los hechos que se aducen como fundamento de la misma, no la conforman, limitándose simplemente a negar o contradecir los supuestos de hecho en que los demandantes sustentan su acción.

**2.1.3.** La excepción de **HECHO EXCLUSIVO DEL DEMANDANTE** propuestas por la TRANSMILENIO S.A., **EL PRESUNTO ACCIDENTE SUCEDIÓ POR CAUSAS IMPUTABLES** **AL DEMANDANTE LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA** presentada por el IDU, **CULPA DE UN TERCERO** interpuesta por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA** propuesta por BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, por tratarse de eximentes de responsabilidad, se estudiará sólo en el evento en que aquella se configure. Por ende, se procederá a determinar si en el sub examine si se verifican todos y cada uno de los presupuestos que permitan la responsabilidad de las demandadas.

**2.1.4.** En cuanto a la excepción **GENERICA o INNOMINADA** planteada por las demandadas TRANSMILENIO S.A., IDU, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL y BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto.

* 1. **LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:**

Conforme a lo establecido en la FIJACION DEL LITIGIO, se busca **establecer si las demandadas BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, TRANSMILENIO S.A., SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS DE BOGOTA SAS e IDU son responsables por los presuntos perjuicios ocasionados a los demandantes con el accidente de tránsito ocurrido el 27 de julio de 2015 a la altura de la calle 26 con carrera 34, donde resultó lesionado el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA, y si de serlo, la llamada en garantía QBE SEGUROS S.A., hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A. está llamada a cubrir el pago de la condena.**

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

***¿Deben responder las demandadas BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, TRANSMILENIO S.A., SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS DE BOGOTA SAS e IDU por los presuntos perjuicios ocasionados a los demandantes con el accidente de tránsito ocurrido el 27 de julio de 2015 a la altura de la calle 26 con carrera 34, donde resultó lesionado el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA?*** y si esto es así ***¿La*** ***llamada en garantía QBE SEGUROS S.A., hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A. está llamada a cubrir el pago de la condena?***

Para dar respuesta a esta pregunta debe tenerse en cuenta que la **conducción de vehículos automotores ha sido considerada tradicionalmente** tanto por la jurisprudencia ordinaria como por la jurisprudencia del Consejo de Estado **como una actividad peligrosa** y cuando su guarda está a cargo de una entidad estatal, el daño causado en desarrollo de la misma resulta imputable a ésta, a menos de que demuestre que existió una causa extraña en la producción del daño para exonerarse de la responsabilidad.

En consecuencia, le bastará al actor demostrar la conducta riesgosa de la entidad, conducción de vehículos, y el daño sufrido por la victima a causa de tal conducta, es decir, el hecho, el daño y la relación de causalidad, para que haya lugar a la responsabilidad objetiva, y a la entidad demandada, como única defensa, la demostración de la existencia de una causal extraña en la producción del daño, ya sea la fuerza mayor, el hecho exclusivo de la víctima o el hecho exclusivo del tercero.

De conformidad con lo anterior, es claro entonces que no es necesario demostrar la existencia de una falla en el servicio. Es más, ni siquiera sería necesario probar el carácter de agente del estado de quien iba conduciendo.

No obstante, **cuando dos actividades peligrosas como la conducción de vehículos, concurren al materializarse el daño, es necesario determinar cuál de las dos actividades riesgosas concurrentes desencadenó fácticamente el daño**, sin que sea relevante establecer el volumen, peso o potencia de los automotores, ni el grado de subjetividad con el que actuaron los sujetos participantes, esto con el fin de establecer si hay lugar a imputárselo al Estado[[9]](#footnote-9)

En el caso en estudio debemos verificar si se presentó una omisión por parte del IDU que hubiera dado lugar a los hechos relatados en la demanda.

* 1. **ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:**

**2.3.1** Conforme al material probatorio aportado, se encuentran **probados los siguientes hechos**:

* El 4 de mayo de 2013 el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA sufrió un accidente de tránsito a la altura de la de la calle 26 con carrera 34, cuando conducía su moto de placas EMW67D[[10]](#footnote-10)
* Era una vía recta, plana, con doble sentido, con 3 o más carriles, que estaba en buen estado, en concreto, con buena iluminación; el tiempo era seco[[11]](#footnote-11).
* En el informe de accidente de tránsito se anotó como código de hipótesis del accidente por parte del conductor la 116, esto es, exceso de velocidad y por parte de la 308, otras como la tacha del separador de Transmilenio atravesada sobre la vía o el carril por el cual el señor transita[[12]](#footnote-12).
* En el bosquejo topográfico realizado la fractura de la losa aparece a 12.93 metros del anden[[13]](#footnote-13).

* En la historia clínica se registró: *“(…)paciente traído en ambulancia en traslado primario, refiere que hace aprox 1 hora se cayó desde su moto al perder la estabilidad con trauma en cadera y miembro inferior derecho, niega otros traumas, no pérdida de conciencia(…)” [[14]](#footnote-14)*

* El artículo 94 del Código Nacional de Tránsito establece que las motocicletas deben transitar por “la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla (…)”.
* En el interrogatorio de parte del señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA se dijo: “MI punto de partida calle 19 con carrera 7 luego circunvalar y la calle 26 hasta la avenida ciudad de Cali, luego la avenida la esperanza y de ahí tomar la carrera 99 para así llegar a mi domicilio, era una ruta que tomaba 6 dias de la semana, por lo general de 8 a 5 y 10 a 10 de la noche, se movilizaba en motocicleta para esa época. Él para en el semáforo de la calle 26 con 34, el semáforo cambia y continua su dirección y se pasa al carril izquierdo esquivando un vehículo y ahí hay como una S como una mini curva y a unos metros evidencio el tache que estaba a travesado sobre la vía, el cual del imprevisto no me permite frenar, simplemente tropiezo con él y pues ahí ya caigo. La movilidad estaba con flujo normal de carros, transito normal, él había arrancado hacia como unos 40 segundos. El tache estaba invadiendo todo el carril izquierdo, estaba totalmente gris, no amarillo y no se podía evidenciar por la oscuridad. La testigo ANGUE CELSI fue la que tomo las fotos del accidente, ella iba al lado con el novio en otra moto y en el momento del accidente paro y me auxiliaron. Yo me caí y no quede inconsciente, saque mi celular y yo le dije que tomara las evidencias pertinentes para poderlas adjuntar al caso. Señala que al lado izquierdo había una moto, que arrancan al tiempo del semáforo, que él estaba en el carril lento en el lado derecho y se pasa al carril izquierdo por esquivar el carro, que ellos estaban adelante, el carro atrás, el deja que ellos circulen por el carril derecho y se pasa al carril izquierdo, él se accidenta ellos frenan y se detienen.

Se le muestran las fotografías que hay en el cd visible a folio 32, en una fotografía parece el tache en una posición horizontal a la vía y la otra en vertical a un lado de la vía, se le pregunta dónde y cómo estaba el tache, él refiere que el tache estaba atravesado en posición horizontal, señala que no sabe a qué distancia del semáforo, señala que después del occidente varias personas en la estación de Transmilenio inclusive un policía bachiller a orillan el tache para que no haya más accidentes sin esperar a que llegara el policía de tránsito. Señala que aunque el tache estaba atravesado no hubieron mas accidentes porque el adelantó a todos los vehículos y cuando hubo el accidente ya todos los vehículos empezaron a detenerse. Señala que no vio más vehículos adelante que tuvieran que desviar ese carril por el obstáculo porque él era el primero que iba por ahí. Manifiesta que se encontraba circulando ala izquierda por una vía que tiene tres carriles. Aunque llevaba dos años manejando motocicleta no conocía la norma que dispone en qué posición deben manejar las motocicletas en este tipo de vías, articulo 94 del código nacional de tránsito, pero cree que no hay restricción pues lo que se debe ocupar es el carril normal. Agrega que iba transitando a una velocidad de 45 a 50 km por hora y que el limite de velocidad para esa vía es 60 km por hora.

Refiere que hizo el pare en la 26 con 34 cuando el semáforo estaba en rojo y en 40 segundos aproximadamente de desplazamiento es cuando impacta con el tache atravesado en la vía, y entre el tache y el semáforo había aproximadamente 4 o 5 metros, que tiene una motocicleta pulsar de auteco 2000 NS, cilindraje 199, color rojo, no sabe al velocidad que puede desarrollar esa motocicleta, pero que solo alcanzo a meter la segunda, no recuerda la velocidad pero iba despacio, no obstante, no pudo esquivar porque su maniobra no fue frenar porque no le dio tiempo, agrega que no alcanzo a entrevistarse con la policía de tránsito y que se movió el tache antes de que llegara el de tránsito.

Por último, señala que no recuerda cuantos días estuvo incapacitado pero que fueron aproximadamente 8 meses, que no recibió ningún pago por parte del seguro social, que no recibió salario durante el tiempo que estuvo incapacitado, que la moto contaba con todos los papeles pero que no recibió ningún pago económico del seguro, que los gastos médicos los pago el seguro y la otra parte la EPS porque se sumó más del tope. No hay separador entre los 4 carriles, manifestó que aunque iba de primeras en el carril derecho cambio al carril izquierdo porque quería irse por el carril rápido, que aunque eran las 10:30 de la noche y nada le impedía ir por el carril que iba siempre acostumbra a irse pro el carril rápido.

**2.3.2** Respondamos ahora el interrogante planteado ***¿Deben responder las demandadas BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL, TRANSMILENIO S.A., SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VIAS DE BOGOTA SAS e IDU por los presuntos perjuicios ocasionados a los demandantes con el accidente de tránsito ocurrido el 27 de julio de 2015 a la altura de la calle 26 con carrera 34, donde resultó lesionado el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA?*** y si esto es así ***¿La llamada en garantía QBE SEGUROS S.A., hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A. está llamada a cubrir el pago de la condena?***

Aunque la parte demandante aduce que el accidente de tránsito que sufrió el señor LEONARDO SUAREZ ARTUNDUAGA se debió a la falta de mantenimiento vial, pues le corresponde a la administración bajo el principio de eficacia evitar cualquier daño antijurídico que pueda causar a sus administrados y en este evento al haberse desprendido dicho material no puede ser su representado quien tenga que cargar con ese daño que le fue provocado, revisado el material probatorio observa el despacho que no se encuentra demostrado el nexo causal entre la falla y el daño.

En efecto, si bien es cierto en el informe de accidente se indicó entre otras como código de hipótesis del accidente de tránsito por parte de la vía la 308, y se describe la tacha del separador de Transmilenio atravesada sobre la vía o el carril por el cual el señor transita, lo cierto es que el mismo demandante manifestó en el interrogatorio de parte que la tacha fue movida de su sitio por otras personas antes de que llegara el policía de tránsito por lo que en las fotografías allegadas se puede observar unas veces la tacha atravesada en la vía y otras arrumada al lado de la vía; luego, no es posible saber la ubicación de la tacha y su posición.

De otra parte, aun en el caso de que se encontrara demostrado el nexo causal entre la falla y el daño, tampoco habría lugar a la condena pues se encuentra demostrado la causal eximente de responsabilidad culpa exclusiva y excluyente de la víctima pues pese a estar desarrollando una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos automotores, la parte demandante no cumplió con las normas de tránsito por lo siguiente:

Primero, porque circulaba a una alta velocidad. En el informe de accidente también se indicó como causal de hipótesis del accidente la 116 por parte del conductor, esto es, exceso de velocidad, lo que fue confirmado por el mismo demandante en su interrogatorio quien indico que iba a 40 o 50 Km/h en una zona que según informó el apoderado de la parte demandada Distrito Capital– Secretaría de Movilidad corresponde a 30 Km/h; además de que el hecho de que el vehículo quedó a 45 metros y 9 cm del lugar de la colisión dice mucho acerca de la velocidad.

Segundo, también fue vulnerado el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito que prohíbe a los conductores de las motocicletas transitar a distancias mayores de 1 metro de la acera y en el presente caso, según el informe de accidente el choque se produjo a 12.93 metros del andén, y en el interrogatorio el señor Leonardo manifestó que aunque iba de primeras en el carril derecho y nada le impedía seguir por ese carril, cambió al carril izquierdo porque quería irse por el carril rápido, pues era su costumbre siempre hacerlo.

Por último, aunque no se le pudo dar valor probatorio al dictamen que determinaba el porcentaje de pérdida de capacidad laboral del señor SUAREZ en un 0%, pues la parte demandante no hizo comparecer al perito el día de la audiencia de pruebas, lo cierto es que aquel es un indicio de que no existió perjuicio, el cual no fue desmentido.

Así las cosas, comoquiera que no se logró demostrar la responsabilidad de las entidades demandadas las pretensiones deberán ser denegadas.

* 1. **CONDENA EN COSTAS:**

La condena en costas la adopta el juez teniendo en cuenta la conducta de la parte vencida en el proceso, pues no es una regla de aplicación forzosa y general.

El artículo 188 del CPACA no obliga al juzgador a condenar en costas indefectiblemente sin que medie una valoración de la conducta de la parte vencida en el proceso, dicha norma señala que se debe disponer sobre dicha condena solo en la sentencia que decida el mérito del asunto sometido a debate en el proceso.

Analizado dicho aspecto, este despacho estima que en esta oportunidad **no hay lugar a imponer condena en costas**, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por las partes Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual "*Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación"* situación que no se ha presentado en el caso estudiado.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUÍTO DE BOGOTÁ, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,**

**FALLA:**

**PRIMERO: Declárese no probadas** las excepciones propuestas por las demandadas **GRUPO EMPRESARIAL VIAS BOGOTÁ S.A.S., UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL**, **TRANSMILENIO S.A.,**  **INSTITUTO DESARROLLO URBANO – IDU, ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTA - SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD** y el llamado en garantía **QBE SEGUROS S.A. hoy ZLS ASEGURADORA DE COLOMBIA S.A.**.

**SEGUNDO:** **Niéguense** las pretensiones de la demanda

**TERCERO:** Sin **condena en costas**.

**CUARTO:** Notifíquese a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**OLGA CECILIA HENAO MARIN**

Juez

MSGB

1. Consideración 9ª del Convenio Interadministrativo No. 20 de 2001 [↑](#footnote-ref-1)
2. Corte Constitucional, Sentencia C-965 de 2003, M.P. Rodrigo Escobar Gil. [↑](#footnote-ref-2)
3. Corte Constitucional, Sentencia C-957 de 2014, M.P. Gloria Stella Ortíz Delgado. [↑](#footnote-ref-3)
4. Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección segunda, subsección A, sentencia del veinticinco (25) de marzo de dos mil diez (2010), Consejero Ponente Gustavo Eduardo Gómez Aranguren, radicado: 05001-23-31-000-2000-02571-010275-08). [↑](#footnote-ref-4)
5. Nota textual: *“Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 24 de febrero de 2005 (expediente 14335)”.* [↑](#footnote-ref-5)
6. Nota textual: *“Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 30 de marzo de 2000 (expediente 11877)”*. [↑](#footnote-ref-6)
7. Consejo de Estado. Sección Tercera. Sent de 13 de Marzo de 1986. Consejero Ponente Julio César Uribe / Consejo de Estado. Sección Tercera. Sent de 27 de Noviembre de 2002. Consejero Ponente María Elena Giraldo Gómez. / CSJ. Sent. De 24 de Marzo de 2011. MP. Mauricio Fajardo Gómez. / Laudo: Termocartagena v Royal & Sun Alliance Seguros (Colombia) S.A de 21 de Mayo de 2001. [↑](#footnote-ref-7)
8. Concepto 2008002500-001 del 30 de Octubre de 2008. [↑](#footnote-ref-8)
9. [Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 05001233100019960072201 (31364), septiembre 10 de 2014, Consejero Ponente Enrique Gil](http://www.legismovil.com/BancoMedios/Archivos/sent-05001233100019960072201%2831364%29-14.pdf) **Botero.** [↑](#footnote-ref-9)
10. Folio 56 a 58 del c2. [↑](#footnote-ref-10)
11. Folio 56 a 58 del c2. [↑](#footnote-ref-11)
12. Folio 56 a 58 del c2. [↑](#footnote-ref-12)
13. Folio 213,214 y 217 a 220 del cuaderno principal [↑](#footnote-ref-13)
14. Folio 1-55 C2 [↑](#footnote-ref-14)