

RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICINCO CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA
CARRERA 10ª. No. 14-33 PISO 12º

EXCEPCION PREVIA

CLASE DE PROCESO:

Verbal

DEMANDANTE

YUDY ANDREA DIAZ GUIZA, JOSE RAMIRO DIAZ ESPEJO,
MARINA GUIZA DE DIAZ, JOSE EDILBERTO DIAZ LANCHEROS,
NELSON IVAN DIAZ GUIZA, CARLOS ANDRES DIAZ GUIZA c.c. o
Nit No. 1023897019, 19170195, 41796969, 79560130, 80810213,
SD0100000487627

DEMANDADO

JHON JAIRO CONTRERAS, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO S. A. - TRANSMILENIO S. A., TRANSMASIVO
S.A c.c. o Nit. No. 79651201, 8300635066, 8301067771

CUADERNO No. 2

RADICADO DEL PROCESO

110013103025201700774 00

17-00774

Doctor

JAIME CHAVARRO MAHECHA

JUZGADO VEINTICINCO CIVIL DEL CIRCUITO

Bogotá D.C.

JG F+100
JUZGADO 25 CIVIL CTO

00204 25-JAN-18 15:37

ASUNTO: TIPO DE PROCESO: DECLARATIVO.

RADICACIÓN: 110013103025201700774-00

DEMANDANTE: CARLOS ANDRES DIAZ GUIZA, JOSE EDILBERTO DIAZ LANCHEROS, JOSE RAMIRO DIAZ ESPEJO, MARINA GUIZA DE DIAZ, NELSON IVAN DIAZ GUIZA Y YUDY ANDREA DIAZ GUIZA.

DEMANDADOS: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. Y OTROS.

ESPERANZA GALVIS BONILLA, mayor de edad, vecina y residente en esta ciudad, identificada con cédula de ciudadanía No. 46.454.797 expedida en Duitama, Boyacá, inscrita con tarjeta profesional No. 158.140 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderada de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**, empresa del orden distrital, legalmente constituida mediante escritura pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 otorgada en la Notaria 27 del Circulo de Bogotá, de conformidad con el poder allegado al expediente y que fue otorgado por la doctora JULIA REY BONILLA, mayor de edad, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.020.726.545 de Bogotá, en su calidad de Subgerente Jurídica de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A., encontrándome dentro del término legal, procedo a CONTESTAR LA DEMANDA INSTAURADA por **CARLOS ANDRES DIAZ GUIZA, JOSE EDILBERTO DIAZ LANCHEROS, JOSE RAMIRO DIAZ ESPEJO, MARINA GUIZA DE DIAZ, NELSON IVAN DIAZ GUIZA Y YUDY ANDREA DIAZ GUIZA**, mediante apoderado en los siguientes términos:

I. DATOS RELATIVOS A TRANSMILENIO S.A.

En cumplimiento de la previsión consagrada en el numeral 1º del artículo 96 del CGP, informo al Despacho que:

La parte demanda se denomina **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.**, se identifica con el NIT 830.063.506-6, y es una Entidad Pública, perteneciente al sector descentralizado, sociedad por acciones del Orden Distrital dentro de Bogotá Distrito Capital, con participación exclusiva de entidades públicas, cuya creación fue autorizada por la Ordenanza No. 4 de 1999, del Concejo de Bogotá, con domicilio en la ciudad de Bogotá, en la Avenida El Dorado No. 69-76, Edificio Elemento, Torre 1, piso 5, cuya representante legal es la doctora Alexandra Rojas Lopera, quien se identifica con la C.C. No. 51.895.434.

II. DE LA ENTIDAD PÚBLICA DEMANDADA.

Mediante el Acuerdo 04 de 1999, el Concejo Distrital facultó al Alcalde Mayor de Bogotá para participar conjuntamente con otras Entidades del orden Distrital en la constitución de la Empresa del Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., la cual fue creada mediante Escritura Pública No.1528, como una Entidad pública, sociedad anónima, por acciones y de acuerdo con el artículo 78 del numeral 2 literal f) de la ley 489 de 1998, sometida al régimen previsto para las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.

De conformidad con el artículo 2 del Acuerdo 04 del año 1999, expedido por el Honorable Concejo Distrital de Bogotá, el objeto de TRANSMILENIO S.A. es *"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 señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos."*¹

En consonancia con ello, la empresa circunscribe su ámbito funcional a las condiciones que señalan las normas vigentes y sus estatutos, asignándole en el artículo tercero sus funciones entre las cuales se encuentran:

"ARTICULO. 3. FUNCIONES: 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
- 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
- 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.*⁴
- 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*

¹ El Consejo de Estado mediante providencia de diciembre 9 de 2004, revocó la suspensión del texto subrayado decretado por el Tribunal Administrativo de C/marca. En auto fechado 19 de febrero de 2004; **Ver el Fallo del Tribunal Administrativo de C/marca. 750 de 2002** (Expediente 11001232400319990750).

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.

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.

(...)"

Adicionalmente, mediante el Decreto Distrital 319 del año 2006, se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluyó el ordenamiento de estacionamientos, se adoptaron políticas en materia de transporte público para el Ente Territorial.

Así mismo, mediante el Decreto Distrital 309 del año 2009, se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C. (SITP), considerándolo para todos los efectos como un tema de prioridad para la ciudad, razón por la cual creó el Subsistema Integrado de Recaudo, control, información y servicio al usuario -SIRCI-, entendido como el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación del subsistema de recaudo, de los centros de control, del subsistema de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad del Sistema integrado de Transporte público.

Por lo anterior, corresponde a TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del sistema, la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, así como la responsabilidad y de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP, incluidas las acciones respecto al recaudo del sistema.

III. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

A LA PRIMERA "Declarar al señor JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ identificado con cédula de ciudadanía 79.651.201, civilmente responsable en la modalidad extracontractual de la muerte del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D) El día 5 de mayo de 2009 se produce un accidente de tránsito en la localidad de Usme, provocado por un articulado de la empresa TRANSMASIVO S.A. y un vehículo de servicio público donde se desplazaban las víctimas, propiedad de TRANSMASIVO S.A. y quien a su vez operaba el servicio para TRANSMILENIO S.A."

ME OPONGO a que se realice alguna declaración en contra de **TRANSMILENIO S.A.** Igualmente, se presenta una imprecisión de tipo conceptual en el sentido que "TRANSMASIVO" no "operaba el servicio para TRANSMILENIO S.A." si no que en virtud de un contrato de concesión suscrito con mi representada realizaba la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

A LA SEGUNDA "Declarar que los señores TRANSMASIVO S.A. NIT 830.106.777 representada legalmente RODRIGUEZ ESCALLON MARIO JOSE LUIS identificado con cédula de ciudadanía 19203612 propietarios del vehículo articulado de placas VEB-998. Con el cual se causó el accidente y a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. NIT: 830.063.506-6 representada legalmente por la seora RODRIGUEZ CAICEDO DEL PILAR identificada con cédula de

ciudadanía 66919035, como empresa operadora y empleadora del servicio de transporte, son solidarios del pago de los perjuicios morales a los señores DIAZ ESPEJO JOSE RAMIRO GUIZA DE DIAZ MARINA en calidad de padres del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D), YUDY ANDREA DIAZ GUIZA y DIAZ LANCHEROS JOSE EDILBERTO, en calidad de hermanos del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D)

ME OPONGO a que se condene solidariamente a **TRANSMILENIO S.A.** al reconocimiento y pago de cualquier suma dineraria por concepto de los presuntos *perjuicios morales* ocasionados a los demandantes, según las consideraciones que serán debidamente sustentadas en el transcurso de este escrito.

A LA TERCERA "Como consecuencia de lo anterior se ordene a las entidades TRANSMASIVO, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. y JHON JAIRO CONTRERAS. De esta manera solidaria a pagar las siguientes sumas de dinero:

- a. 100 SMMLV por daños morales a la señora GUIZA DE DIAZ MARINA, madre del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).
- b. 100 SMMLV por daños morales al señor DIAZ ESPEJO JOSÉ RAMIRO, padre del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).
- c. 100 SMMLV por daños morales al señor CALOS ANDRES DIAZ GUIZA, hermano del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).
- d. 100 SMMLV por daños morales al señor NELSON IVAN DIAZ GUIZA, hermano del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).
- e. 100 SMMLV por daños morales a la señora YUDY ANDREA DIAZ GUIZA, hermana del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).
- f. 100 SMMLV por daños morales al señor DIAZ LANCHEROS JOSE EDILBERTO, hermano del señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D).

En ese orden de ideas **ME OPONGO** a que se condene a **TRANSMILENIO S.A.** al pago solidarios de SEISCIENTOS SALARIOS MINIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES o al reconocimiento de cualquier suma dineraria por concepto de los presuntos "*perjuicios morales*" presuntamente ocasionados a los demandantes, señalados en el capítulo de pretensiones de la demanda, según las consideraciones que serán debidamente sustentadas en el transcurso de este escrito.

A LA CUARTA "Se condene en costas y agencias

Igualmente, **ME OPONGO** a que se condene a TRANSMILENIO S.A. al pago de costas y/o agencias en derecho que se llegaren a causar en el trámite del proceso judicial, así como a que se dé aplicación al artículo 195 del CPACA, ya que, como consecuencia de lo manifestado, no habría de surtirse trámite alguno en materia de pago de condena o conciliación.

IV. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

Los hechos se contestan en el mismo orden en que fueron presentados en la demanda, para lo cual primero se transcribe cada hecho en su integridad y a renglón seguido se presenta su contestación, así:

"1) El día 5 de mayo de 2009 se produce un accidente de tránsito en la localidad de Usme provocado por un articulado de la empresa TRANSMASIVO S.A. y un vehículo de servicio público donde se

3
~~200~~

desplazaban las víctimas. El articulado era conducido al momento de la colisión por el señor JHON JAIRO CONTRERAS.

RESPUESTA:

ES PARCIALMENTE CIERTO: De conformidad con los archivos que reposan en TRANSMILENIO S.A. la siguiente es el registro de bitácora del accidente de tránsito:

"15:28 ACCIDENTE CON HERIDOS A LA ALTURA DE LA ARENERA S/N, MOVIL S140 TB 15 DE C4, EL OPERADOR MANIFIESTA QUE POR EVADIR UNA MOTO REALIZA MANIOBRA DEFENSIVA SE GOLPEA DE FRENTE CONTRA BUSETA, AL MOMENTO SE PRESENTA 3 MUERTOS Y 27 PERSONAS LESIONADAS. TRASLADADAS A HOSPITALES DE SAN RAFAEL, VICTORIA, SAN BLAS, MEISEN Y TUNAL SEGUN DATOS DE RED DE EMERGENCIA. ALIMENTACION DE USME SUSPENDIDA, SE ENVIAN A PORTAL TUNAL PARA REALIZAR RUTA CIRCULAR ENTRE PATIO TUNAL Y PATIO USME. OPERADOR DEL TRONCAL JHON JAIRO CONTRERAS. COD 50596, SE DEJA ESTA INFIORMACION AL EMPALME JHONSON MENDOZA PARA COMPLETAR DATOS DEL ACCIDENTE. CONTINUA CASO DE CESAR ARENAS//HICIERON PRESENCIA LAS AMBULANCIAS: 5668//5017//5684//5013/5071//5302/5021//5677/5045//5049//5546//5089, LAS CUALES LLEGARON Y RAPIDAMENTE TRANSPORTARON LOS LESIONADOS, POR ELLO NO HAY DATOS DE LAS PERSONAS LESIONADAS SIGUE... HICIERON PRESENCIA MOVILES DE BOMBEROS M093//M037//R30. LOS AGENTES DE POLICIA PRESENTES CON CHALECOS 7617//6717//5700 SIGUE.....LA BUSETA DEL INCIDENTE PLACAS SIE 637 CON CODIGO INTERNO 66062 DE LA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES//SIN DATOS DEL CONDUCTOR //LA MOTOCICLETA INVOLUCRADA EN EL CASO PLACAS BSG41 CONDUCTIDA POR JOSE ALEXANDER HERNANDEZ TEL 3202710967//CONTINUA.....OP DEL MOVIL S140 JAIRO CONTRERAS COD 50596 //TRASLADADO EN AMB 5047 AL HTAL SANTA CLARA CON DIAG. TRAUMA FACIAL, CERVICAL Y TRAUMA DE TORAX //INSP REPORTA QUE LESIONADOS SON 28 Y FALLECIDOS 3. POLICIA REP QUE FALLECE CONDUCTOR DE LA BUSETA 19:05".

De lo anterior se da certeza de la existencia del accidente de tránsito y de la persona que conducía el vehículo. Sin embargo **NO NOS CONSTA** las demás circunstancias de atribución de responsabilidad que manifiestan los demandantes.

2) Como consecuencia de este choque pierde la vida el señor SANDOVAL ACOSTA OSCAR JAVIER (Q.E.P.D) y JHON JAIRO DIAZ. El señor ELKIN ROZO AGUILERA sufre graves heridas que le dejan secuelas permanentes.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. En la bitácora se consignó que producto del accidente fallecieron tres (3) personas, pero no sabemos las identidades de los fallecidos por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

3) El señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D) de 28 años de edad convivía con sus padres DIAZ ESPEJO JOSE RAMIRO y GUIZA DE DIAZ MARINA lo que lo convertía en apoyo moral de sus padres.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

4) El señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D) era hermano de los señores CARLOS ANDRES DIAZ GUIZA, NELSON IVAN DIAZ GUIZA, YUDY ANDREA DIAZ GUIZA y DIAZ LANCHEROS JOSE EDILBERTO quien también se ve afectada moralmente con el deceso de su hermano.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

5) El señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA (Q.E.P.D) se desempeñaba como administrador de un establecimiento de comidas rápidas conocido como CHOPI AREPAS ubicado en la localidad de Rafael Uribe desde octubre de 2008 al momento de su deceso devengaba un salario de ochocientos mil pesos (\$800.000).

RESPUESTA: NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

6) El señor JHON JAIRO DIAZ GUIZA procrea un hijo con la señora KELLY ASTRID MOLINA ALIAN, llamado JUAN ESTEVAN DIAZ MOLINA nacido el 15 de noviembre de 2004. Quien era su apoyo económico.

RESPUESTA: NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

4
28

7) *El único responsable en el accidente y la pérdida de la vida del señor OSCAR JAVIER SANDOVAL ACOSTA (Q.E.P.D) es el conductor del vehículo JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ, quien conducía el vehículo de propiedad de TRANSMASIVO S.A. y quien a su vez operaba el servicio para TRANSMILENIO S.A.*

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

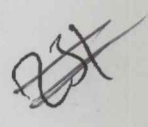
Sin embargo, respecto de la afirmación contenida en este hecho claramente la parte demandante manifiesta: ***"El único responsable en el accidente y la pérdida de la vida del señor OSCAR JAVIER SANDOVAL ACOSTA (Q.E.P.D) es el conductor del vehículo JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ, quien conducía el vehículo de propiedad de TRANSMASIVO S.A. y quien a su vez operaba el servicio para TRANSMILENIO S.A."*** (NEGRILLA FUERA DEL TEXTO), afirmación que exime de cualquier responsabilidad a alguna Entidad demandada dentro del presente proceso.

8) *En este caso existe una solidaridad indisoluble entre JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ; TRANSMASIVO S.A. y TRANSMILENIO S.A. en razón de la propiedad del vehículo que causo el accidente y los vínculos comerciales y de operación de estos últimos, y obviamente del señor conductor.*

RESPUESTA: NO ES CIERTO. Las actuaciones desplegadas por TRANSMILENIO S.A. no coinciden en su efecto dañoso con las desplegadas por el automotor de placas VEB-998 de la empresa TRANSMASIVO S.A. y de su conductor responsables de los hechos descritos en el texto de la demanda, de conformidad con las pruebas anexadas por los demandantes. Tampoco se le puede trasladar la responsabilidad que surge de un hecho como lo es un accidente de tránsito el cual es amparado en primera instancia por la póliza de seguros del responsable del siniestro, el cual, no es TRANSMILENIO S.A. Lo contrario significaría la desnaturalización de la cláusula de indemnidad y del régimen de responsabilidad extracontractual contenido el Contrato de Concesión No. 016 de 2003.

Los demandantes desconocen el papel de TRANSMILENIO S.A. como gestor en el sistema de transporte masivo de Bogotá, pues mi representada no tiene el dominio ni dirección de actividad conducción ya que no presta el servicio público de transporte, y es más por expresa disposición de orden legal **no puede ser operador del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor, en consecuencia no puede caberle responsabilidad ninguna derivada de la prestación de ese servicio por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia**, y por tanto tampoco dentro de su esfera de responsabilidad, pues como se explicara más adelante, la operación del servicio de transporte masivo está a cargo de empresas privadas.

9) *Los hechos narrados son de conocimiento público.*

RESPUESTA: NO ES UN HECHO RELEVANTE sobre el cual deba pronunciarme. 

10) EL día 14 de octubre de 2010, ante el Juzgado décimo Penal Municipal con Función de Control de Garantías. La fiscalía le imputo a JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ CC. 79.651.201, como autor de los delitos de Homicidio Culposo en concurso homogéneo y sucesivo, en concurso heterogéneo con lesiones personales culposas dentro del radicado 110016000282009001509 No. 124403.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

11) El 11 de noviembre de 2010, se radico el escrito de acusación.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

12). El 26 de septiembre de 2014 el JUZGADO 20 PENAL DEL CIRCUITO CON FUNCIÓN DE CONOCIMIENTO DE BOGOTA DC conde al señor JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ CC 79.651.201, a SETENTA Y DOS MESES DE PRISIÓN Y MULTA DE CIENTO VEINTIDOS PUNTO SESENTA Y CUATRO SALARIOS MINIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES como pena principal y a privación del derecho a conducir vehículos automotores por un lapso de cuarenta y ocho meses.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

13). Sentencia que fue apelada por el defensor.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda

relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

14). El 27 de marzo de 2015 el Honorable Tribunal Superior De Bogotá Sala Penal, revoca parcialmente el numeral primero de la sentencia proferida el día 26 de septiembre de 2014 decretando prescripción penal de la acción penal contra JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ CC 79.651.201 por el delito de lesiones personales culposas en concurso homogéneo y sucesivo, Modifico el numeral primero a la pena principal de 52 meses de prisión y multa de 106.64 salarios mínimos legales mensuales vigente y concede la prisión domiciliaria. Confirmando lo demás.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

15). El 5 de agosto La Sala de la Corte Suprema de Justicia inadmite la demanda de casación interpuesta por la defensa.

RESPUESTA: NO NOS CONSTA. Por ser hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, razón por la cual me atengo a lo probado en el proceso y solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los corresponde a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a cuyo texto íntegro mi representada se atiene. Adicionalmente este hecho no guarda relación alguna con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A. o a sus funcionarios.

V. ARGUMENTOS DE DEFENSA.

Los argumentos que a continuación expongo, tienen por objeto demostrar que en la demanda de responsabilidad civil extracontractual interpuesta por los demandantes, carece de sustento legal y fáctico en lo que a mi representada se refiere.

Las actuaciones desplegadas por TRANSMILENIO S.A. no coinciden en su efecto dañoso con las desplegadas por el automotor de placas VEB-998 responsable de los hechos descritos en el texto de la demanda. Tampoco se le puede trasladar la responsabilidad que surge de un hecho como lo es un accidente de tránsito el cual es amparado en primera instancia por la póliza de seguros del responsable del siniestro, el cual, no es TRANSMILENIO S.A.

Lo contrario significaría la desnaturalización de la cláusula de indemnidad y del régimen de responsabilidad extracontractual contenido el Contrato de Concesión No. 016 de 2003.

Así las cosas, se expondrán las razones por las cuales se desconoció por parte de actor el papel de TRANSMILENIO S.A. como gestor en el sistema de transporte masivo de Bogotá, lo cual sustenta su falta de legitimación en la causa por pasiva en el presente proceso.

Partiendo de lo anterior, nos permitiremos probar cómo el proceder de mi representada se ha ajustado en estricta forma a los deberes propios de la función pública, careciendo su proceder de cualquier acto constitutivo de responsabilidad frente a los hechos de la demanda.

Al respecto, se da inicio a nuestro esquema argumentativo, indicando que la responsabilidad de los entes estatales se funda en los artículos 2, y 90 de la Constitución Política de Colombia. Los artículos constitucionales invocados se transcriben a continuación:

"ARTICULO 2o. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."*

(...)

"ARTICULO 90. *El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.*

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste."

Leídas dichas normas, en el libelo demandatorio no se encuentra explicación ni fundamento alguno que sustente la presunta responsabilidad que se pretende poner en cabeza de mí representada, de conformidad con el marco legal que le ha atribuido funciones y competencias, las cuales en virtud del artículo 2 de la Constitución Política, derivan las Leyes, Decretos Nacionales y Distritales y Acuerdos Distritales que regulan los derechos y obligaciones surgidas con ocasión de la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia.

Así mismo, en relación con el artículo 90 de la Constitución Política de 1991, no se encuentran fundamentos ni de hecho, ni de derecho ni probatorios que sustenten, con fundamento en dicha norma, la presunta responsabilidad que se pueda endilgar de mí representada, teniendo en cuenta que la responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro sistema jurídico encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, desarrollado in extenso por la jurisprudencia y expresamente consagrado en el citado artículo 90 de la Constitución Política, el cual a su vez debe interpretarse en concordancia con los artículos del mismo ordenamiento Superior que, por un lado, le imponen a las autoridades de la República el deber de proteger a todas las personas en Colombia en su vida, honra y bienes y, por el otro, la obligación de promover la igualdad de los particulares ante las cargas públicas y de garantizar la confianza, la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles. Esta protección constitucional al patrimonio de los particulares se configura cuando concurren tres presupuestos fácticos a

saber: un daño antijurídico o lesión, una acción u omisión imputable al Estado y una relación de causalidad⁵.

En este orden de ideas, al estudiar la responsabilidad extracontractual por actividades peligrosas, se concluye que se establece un régimen especial para el trato de ciertas actividades que son consideradas como peligrosas, régimen que consagra una presunción de responsabilidad que solo puede ser desvirtuada por una causa extraña. Así mismo, expone la importancia de la obligación que tiene el agente responsable de dicha actividad, en cuanto tiene un verdadero deber jurídico de custodia y diligencia sobre las cosas empleadas o utilizadas en este tipo de actividades, hecho que determina la inversión de la carga de la prueba.

De esta manera se concluye que los demandantes acreditar la existencia del daño causado a la víctima, la conducta negligente de la Entidad demandada y en último lugar que tal negligencia fue la causa del daño. Pero como se demostrará en el proceso, mi representada por su parte quedará exonerada de responsabilidad probando la falta de legitimación en la causa por pasiva y hecho de un tercero como se establecerá más adelante.

Frente a la responsabilidad de quien tiene el dominio y guarda de las actividades peligrosas, el H. Consejo de Estado ha considerado:

"Normalmente, como ya se dijo, cuando el daño es producido por el ejercicio de una actividad peligrosa, la responsabilidad se atribuye objetivamente a la persona que la ejerció, en la medida en que, con tal actividad, crea un riesgo excesivo para las demás personas; en el caso de la conducción de vehículos automotores, también se aplica esta tesis, conforme a la cual, quien crea el riesgo debe asumir las consecuencias de que el mismo se realice, ocasionando daños a terceros; de modo que, si con un vehículo oficial -o uno particular, respecto del cual una entidad pública tenga la guarda-, se producen lesiones o la muerte de una persona, dicha entidad debe responder e indemnizar los perjuicios que ocasionó." (Sentencia de mayo 3 de 2007, Rad. 16810).

En desarrollo del mandato constitucional consignado en su artículo 90, el Estado es patrimonialmente responsable por los daños que éste o sus agentes causen a los asociados. De esta manera la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por su acción u omisión.

Es así como la norma señala que la responsabilidad deriva del daño, el cual podrá tener origen en un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.

Para demostrar que el presunto daño no es imputable a mi representada, me permito realizar una breve reseña del papel que desempeña en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, para de esta manera demostrar cómo la responsabilidad, de haberla, recaería en el autor del daño, el operador al que esté inscrito el vehículo, por ser aquél quien desempeña, bajo su cuenta y riesgo, la prestación directa del servicio, y no Transmilenio quién solo tiene funciones de gestión, organización y planeación en el sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros

⁵ Corte constitucional, sentencia C- 892 de 2001 M.P Rodrigo Escobar Gil.

en el Distrito Capital, lo que en ultimas se traduce en la falta de legitimación en la causa por pasiva de Transmilenio.

En un primer momento, fue el Ministerio de Transporte, por mandato de la ley, el llamado a ser la autoridad única de transporte para la administración de sistemas de transporte masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes modos de transporte. No obstante, la Corte Constitucional mediante Sentencia C- 66 de 1999 declaró inexecutable la expresión "única" que consagraba la Ley 336. Encontró en su examen de constitucionalidad que *"el artículo 300, numeral segundo de la Carta Política, entre otras funciones asigna a las Asambleas Departamentales la de expedir disposiciones relacionadas con el "transporte", lo que significa, entonces, que no puede ser el Ministerio de Transporte la autoridad única de que habla la norma impugnada, razón por la cual resulta inexecutable"*.

Con ello, armonizó las facultades que constitucionalmente fueron reconocidas a las entidades territoriales, especialmente las consignadas en los artículos 311 (facultad de los municipios para prestar los servicios públicos que determine la ley); 313-1 (al Consejo le corresponde reglamentar la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio); 313-3 (autorizar al alcalde para celebrar contratos); 313-6 (el concejo determina la estructura de la administración municipal); y 322 (estipula que al Distrito Capital de Bogotá se le aplican las disposiciones vigentes para los municipios, y que las autoridades distritales les corresponde garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos, **y prestar directa o indirectamente el servicio público esencial de transporte masivo**).

Reconocida la anterior facultad a la entidad facultada a la entidad territorial, surge el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999. Éste Acuerdo autoriza 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- la cual tendría por objeto 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.

Dentro de las funciones que dicho Acuerdo señala a Transmilenio, se destacan especialmente las consignadas en el numeral 4 y 6. Estas facultan a la entidad para suscribir contratos con privados, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, y al tiempo prohíbe de manera taxativa que Transmilenio preste de manera directa o por interpuesta persona dicho servicio, lo cual guarda armonía con el artículo 322 constitucional que señala la facultad del Distrito para garantizar el servicio de transporte masivo directa o indirectamente.

"Acuerdo 04 de 1999 "Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor de Bogotá en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la constitución de la Empresa del Transporte del Tercer Milenio TransMilenio S.A. y se dictan otras disposiciones.

(...) 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.

(...)

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 (...).

Esto significa que Transmilenio, como sociedad pública, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, desarrolla la actividad de gestión y administración del servicio. Función que sin lugar a duda difiere de aquella de las empresas operadoras, pues no tiene a su cargo la prestación directa del servicio público masivo de pasajeros, y por tanto, no es responsable de los daños causados por el prestador directo.

5.1. FUNDAMENTOS DE DERECHO LEGALES Y NORMATIVOS ADMINISTRATIVOS.

Continúanos nuestro esquema argumentativo, indicando que tampoco tendría lugar la responsabilidad de TRANSMILENIO S.A. con fundamento en la normatividad relacionada con el transporte en Colombia, marco legal que le ha atribuido a esta Entidad funciones y competencias específicas, por lo que, en primer lugar, invoco como fundamentos de Derecho legales para argumentar las excepciones y razones de la contestación, los artículos 172 y 175 del código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Acuerdo Distrital 04 de 1999 reglamentado por el Decreto 831 de 1999 y demás normas concordantes aplicables al caso que considero importante enunciarlas a continuación:

Se tiene en principio, 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"*, que dispone:

"...ARTÍCULO 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:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- 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.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

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.
(...)

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

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.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN: Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición

de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales..."

En el mismo sentido, la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte" consagra:

"ARTÍCULO 3° 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 la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

(...)

ARTÍCULO 8° Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

ARTÍCULO 9° El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

ARTÍCULO 10. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

PARÁGRAFO. La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

ARTÍCULO 11. Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.
(...)

ARTÍCULO 16. De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.
(...)

ARTÍCULO 21. La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo. En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

(...)

ARTÍCULO 34. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.
(...)"

Ciertamente, el ordenamiento jurídico en materia de transporte, ha entregado al Estado la misión de ordenar, gestionar y promover dicho servicio para beneficio de los ciudadanos, regulando su funcionamiento y generando las condiciones necesarias para que los operadores o empresarios lo presten bajo su responsabilidad, mediante el otorgamiento de permisos o la celebración de contratos de concesión por la autoridad pública, lo cual como se verá a renglón seguido, corresponde a parte del objeto social de **TRANSMILENIO S.A.**, asunto que es enteramente distinto a la actividad de transporte propiamente dicha.

En lo concerniente al traslado masivo de pasajeros, dice la Ley 86 de 1989:

"Artículo 2°. 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."

La Ley 310 de 1996 *"Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989"*, en el numeral 1° del artículo segundo consagra:

"Artículo 2°. 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 transporte, en caso de hacerse un aporte de capital."

En desarrollo de las normas jurídicas citadas en precedencia, así como del mandato dado por el Concejo de Bogotá, en el Acuerdo No. 04 de 1999, se 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 Matricula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá. En ese orden de ideas, habrá de considerársele como una Entidad Pública perteneciente al sector descentralizado por servicios del orden distrital.

Del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999, son de resaltar los siguientes aspectos:

*"ARTÍCULO PRIMERO: 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 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.

(...)

*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.*

(...)

*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.

A su turno, el Decreto Reglamentario Distrital No. 831 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."*

Con todo, se encuentra dentro del objeto social de **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 señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos..."

Vistos a grandes rasgos los fundamentos legales que determinan las competencias y naturaleza de **TRANSMILENIO S.A.**, se procede a ilustrar de manera básica el funcionamiento del sistema de transporte masivo y los diferentes agentes que participan en el mismo, para así proponer, las excepciones de mérito tales como: la diligencia en el ejercicio de las funciones y ausencia de falla en el servicio, ejercicio de la actividad riesgosa a cargo de un tercero y la indemnidad contenida en los contratos de concesión, e inexistencia de solidaridad con la empresa concesionaria o sus empleados; solicitando también a su Despacho que declare la falta de legitimación en la causa por pasiva. Veamos:

5.2. DE LA AUSENCIA DE LOS REQUISITOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO DENTRO DEL PRESENTE ASUNTO.

Para declarar la **responsabilidad extracontractual civil** o del Estado se requieren tres elementos: un daño, una imputación del mismo y la Antijuridicidad o fundamento del deber reparatorio. El daño es el elemento objetivo consistente en el desmedro patrimonial sufrido por la víctima. La **imputación del daño** es la posibilidad de poder atribuir jurídicamente un hecho dañino al autor del mismo, es decir establecer la persona que causó el daño, o como se le ha llamado desde el derecho comparado el **problema de la autoría**; y el fundamento del deber reparatorio es la vocación de responder por el daño causado que debe cristalizarse en cabeza del demandado.

A partir de la Constitución Política de 1991, queda claro que dentro de los elementos de la responsabilidad civil, se requiere para que haya Responsabilidad Civil:

- a. Que haya un daño.
- b. Que haya imputación de ese daño a una persona distinta de la víctima.

10
~~77~~

c. Que ese daño imputado genere la obligación de reparar.

Pues bien, como se demostrará en juicio los anteriores requisitos no se reúnen de manera plena en cabeza de TRANSMILENIO S.A., por cuanto se configuran las excepciones que pasaremos a interponer y explicar en acápite subsiguiente; y que en concreto nos permite sostener que los daños cuya indemnización se demandan no tienen relación de casualidad con la conducta de mi representada, conducta que por demás no puede ser objeto de reproche alguno.

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.

5.3. DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE - INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD ESTATAL EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A.

El fundamento de responsabilidad no aparece siquiera esbozada en los hechos base de la acción como cometida por parte de mi representada, lo que impide también realizar la necesaria conexión con este elemento para configurar responsabilidad alguna imputable a la empresa TRANSMILENIO S.A.

Examinado el libelo de la demanda se puede concluir como TRANSMILENIO S.A. no cometió dentro del presente asunto ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte; y las conductas mal imputadas por los demandantes a mi representada, no es de resorte de TRANSMILENIO S.A., pues cómo se ha dejado bien plantado mi representada no puede ser operadora del sistema.

En tal sentido:

1. La actividad ejercida por TRASMASIVO S.A., son hechos completamente ajenos a TRANSMILENIO S.A., lo cual pone de manifiesto la completa inexistencia de responsabilidad en cabeza de mi representada.
2. Como se observa, la dirección y control de la actividad de conducción no recae en TRANSMILENIO S.A. ya que esta empresa, no se encarga de la prestación del servicio, no es quien conduce los vehículos con los cuales se presta el servicio y por lo tanto la dirección y control de la actividad de conducción escapa a su ámbito de responsabilidad.

3. Frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que el daño ha sido ocasionado por JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ identificado con cédula de ciudadanía 79.651.201, conductor de TRANSMASIVO S.A, lo cual deviene en una causa extraña, esto es un evento más o menos imprevisible, pero siempre irresistible que por ser ajeno al demandado rompe con el nexo de imputación, y por lo tanto excluye de toda responsabilidad a TRANSMILENIO S.A.

Como bien se puede observar de las normas de creación de TRANSMILENIO S.A., establecieron con claridad el ámbito de facultades y capacidad de la entidad, y por esa vía establecer su ámbito de competencia y por lo tanto también determinar su ámbito de responsabilidad, así:

Acuerdo 04 de 1999: Artículo 3°.- "Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

- a) *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.*
- b) *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.*
- c) *....*
- d) *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.*
- e) *...*
- f) *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.*
- g) *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.*
- h) *..."*

De manera que es claro, TRANSMILENIO S.A. no tiene el dominio ni dirección de actividad conducción ya que no presta el servicio público de transporte, y es más por expresa disposición de orden legal no puede ser operador del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor, en consecuencia no puede caberle responsabilidad ninguna derivada de la prestación de ese servicio por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia, y por tanto tampoco dentro de su esfera de responsabilidad, pues como lo expresa la norma, la operación del servicio de transporte masivo está a cargo de empresas privadas.

Así pues no existe fundamento del deber reparatorio frente a mi representada en tanto ella no tiene la guarda, dominio y dirección de la actividad de conducción que el demandante señala como causante del daño, y en consecuencia no existe un título de imputación consolidado en contra de TRANSMILENIO S.A.

Conforme a lo anterior TRANSMILENIO S.A. al tener como única función la gestión, organización y planeación del sistema de transporte de

Transmilenio no tiene en ningún momento, la posibilidad alguna de detentar la dirección y control de la actividad.

5.4. 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.

5.4.1 NOCIONES SOBRE LA ENTIDAD TRANSMILENIO S.A. Y EL SISTEMA TRANSMILENIO S.A.:

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 1° del artículo segundo, que dice:

"Artículo 2°. 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."

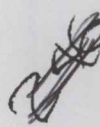
"..."

De la Ley 489 de 1998, son de cita los artículos 5, 38, 68, 69, 85, 86 y 87, que dicen:

"...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.

Se entiende que los principios de la función administrativa y los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad consagrados por el artículo 288 de la Constitución Política deben ser observados en el señalamiento de las competencias propias de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva y en el ejercicio de las funciones de los servidores públicos..."

"..38. Integración de la Rama Ejecutiva del Poder Público en el orden nacional. La Rama Ejecutiva del Poder Público en el orden nacional, está integrada por los siguientes organismos y entidades:

12


1. Del Sector Central:

- a) La Presidencia de la República;
- b) La Vicepresidencia de la República;
- c) Los Consejos Superiores de la administración;
- d) Los ministerios y departamentos administrativos;
- e) Las superintendencias y unidades administrativas especiales sin personería jurídica.

2. Del Sector descentralizado por servicios:

- a) Los establecimientos públicos;
- b) Las empresas industriales y comerciales del Estado;
- c) Las superintendencias y las unidades administrativas especiales con personería jurídica;
- d) Las empresas sociales del Estado y las empresas oficiales de servicios públicos domiciliarios;
- e) Los institutos científicos y tecnológicos;
- f) Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta;
- g) Las demás entidades administrativas nacionales con personería jurídica que cree, organice o autorice la ley para que formen parte de la Rama Ejecutiva del Poder Público.

Parágrafo 1o. Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado.

Parágrafo 2o. Además de lo previsto en el literal c) del numeral 1o del presente artículo, como organismos consultivos o coordinadores, para toda la administración o parte de ella, funcionarán con carácter permanente o temporal y con representación de varias entidades estatales y, si fuere el caso, del sector privado, los que la ley determine. En el acto de constitución se indicará el Ministerio o Departamento Administrativo al cual quedaren adscritos tales organismos."

"69. Creación de las entidades descentralizadas. Las entidades descentralizadas, en el orden nacional, se crean por la ley, en el orden departamental, distrital y municipal, por la ordenanza o el acuerdo, o con su autorización, de conformidad con las disposiciones de la presente ley. El proyecto respectivo deberá acompañarse del estudio demostrativo que justifique la iniciativa, con la observancia de los principios señalados en el artículo 209 de la Constitución Política."

"87. Privilegios y prerrogativas. Las empresas industriales y comerciales del Estado como integrantes de la Rama Ejecutiva del Poder Público, salvo disposición legal en contrario, gozan de los privilegios y prerrogativas que la Constitución Política y las leyes confieren a la Nación y a las entidades territoriales, según el caso.

No obstante, las empresas industriales y comerciales del Estado, que por razón de su objeto compitan con empresas privadas, no podrán ejercer aquellas prerrogativas y privilegios que impliquen menoscabo de los principios de igualdad y de libre competencia frente a las empresas privadas. "

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: 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. "*

*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;"

"..."

5.4.2 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

13

de los elementos fundamentales que le confieren la connotación de masivo al sistema:

- a) 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.

- b) 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.

a. 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.

b. 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 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.

c. 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".

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

14
20

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.

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.**

TRANSMILENIO S.A. no presta el servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, más aún, por normatividad de creación tiene prohibido expresamente prestar directa o por interpuesta persona el servicio de transporte; 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, su objeto social y finalidad como sociedad pública por acciones, no es la de prestar el servicio público de transporte de pasajeros, por tal razón no se encuentra habilitada por la autoridad de tránsito, y por ende no tiene ningún vehículo de transporte de pasajeros afiliado, alquilado o en propiedad. En igual forma en su planta de personal de servidores públicos, no existe ningún cargo de conductor de vehículo de servicio público.

Una de las principales diferencias del sistema TransMilenio con el sistema tradicional de servicio público urbano, es precisamente que las empresas concesionarias o titulares de un contrato de operación son las directas propietarias de la flota y no tiene cabida en el sistema la figura de la afiliación de vehículos, típica de la forma de operación del sistema colectivo.

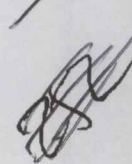
5.5. AUSENCIA DE NEXO CAUSAL POR INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS.

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 se encuentra a cargo del concesionario.

La cláusula general de responsabilidad del Estado descrito en el artículo 90 superior, ha sido ampliamente desarrollado no solo por la doctrina sino por hasta jurisprudencia al respecto. Desde la constitución de 1991, la responsabilidad del Estado tiene como requisitos el daño antijurídico, la imputación jurídica y el deber de reparar o como se menciona en la jurisprudencia el título de imputación, lo que se traduce en que debe ser un agente o autoridad del estado quien ocasione el daño y que tal daño sea imputable al estado. En providencias del máximo tribunal de lo contencioso administrativo se ha desarrollado los presupuestos indispensables para la declaratoria de la responsabilidad extracontractual del Estado.

Tales presupuestos se reducen a la existencia de un daño, que ese daño sea antijurídico y que sea imputable al Estado a través de un título de imputación probado. En estas circunstancias, en el presente caso, la acción u omisión no fue producto de un agente del estado, ni de mi representada.

El perjuicio moral que se reclama por parte de los demandantes, 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*

15


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.

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, si se tiene en cuenta la víctima del daño (conductor del vehículo), se encuentra sujeta a una relación de control y dependencia del Concesionario TRANSMASIVO (Relación laboral o de trabajo) sin que sobre esta última TRANSMILENIO S.A. ejerza funciones de vigilancia diferentes del control técnico de la operación en los términos del contrato de concesión.

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 alimentación, existiendo ausencia de conducta imputable, dada la relación de dependencia del conductor, que no habrá de estar ligada solamente a la forma específica del contrato, sino que supone de manera preponderante y exclusiva, la situación de autoridad o de subordinación ejercida sobre él por el concesionario.

VI. EXCEPCIONES PREVIAS.

Me permito proponer las siguientes excepciones, encaminadas a desvirtuar los fundamentos de hecho y de derecho de la demanda que han dado origen a este proceso, y por ende, a que sean rechazadas todas las pretensiones de la demanda respecto de mi representada.

6.1 FALTA DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA:⁶

En materia de REPARACIÓN DIRECTA de carácter contencioso administrativa (Ley 1437 de 2011), dichas controversias constituyen, en cuanto a su conocimiento, un privilegio de la jurisdicción contenciosa administrativa.

⁶ Reiteración de la sentencia del 13 de abril de 2015. Exp: 52.556

Artículo 104. De la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

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

Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

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

2. Los relativos a los contratos, cualquiera que sea su régimen, en los que sea parte una entidad pública o un particular en ejercicio de funciones propias del Estado.

3. Los relativos a contratos celebrados por cualquier entidad prestadora de servicios públicos domiciliarios en los cuales se incluyan o hayan debido incluirse cláusulas exorbitantes.

4. Los relativos a la relación legal y reglamentaria entre los servidores públicos y el Estado, y la seguridad social de los mismos, cuando dicho régimen esté administrado por una persona de derecho público.

5. Los que se originen en actos políticos o de gobierno.

6. Los ejecutivos derivados de las condenas impuestas y las conciliaciones aprobadas por esta jurisdicción, así como los provenientes de laudos arbitrales en que hubiere sido parte una entidad pública; e, igualmente los originados en los contratos celebrados por esas entidades.

7. Los recursos extraordinarios contra laudos arbitrales que definan conflictos relativos a contratos celebrados por entidades públicas o por particulares en ejercicio de funciones propias del Estado.

En relación con este aspecto, la jurisdicción y competencia para dirimir esta controversia es la **CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA y NO ORDINARIA**, lo cual se soporta en el siguiente razonamiento:

- a) TRANSMILENIO S.A. Una de las instituciones demandadas es una entidad pública, por consiguiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 104 del CPACA, la Jurisdicción competente es la CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA.

Sobre la falta de jurisdicción o competencia, tuvo oportunidad de pronunciarse el Consejo de Estado en sentencia del 13 de abril de 2015, Exp: 52.556, en los siguientes términos:

La palabra jurisdicción proviene del latín "iuris dictio que etimológicamente significa imponer el derecho" o declararlo⁷. En términos generales la jurisdicción es la función pública de administrar justicia, es decir, aplicar el derecho y resolver los conflictos o situaciones que se presenten conforme a los estrictos principios, procedimientos y reglas previstas en el ordenamiento jurídico para ello⁸.

Ahora, si bien se ha considerado que la jurisdicción es una sola, esta se distribuye teniendo en cuenta los diferentes campos de conocimiento y especialidades mediante la asignación de competencias entre las

⁷ H.F. LÓPEZ BLANCO, "Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano", Tomo I Capítulo IV, Jurisdicción y Competencia, Ed. Temis 1974, Pág 93.

⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 3 de agosto de 2006, Exp. 34.299.

diferentes ramas, órganos del poder público o particulares para resolver determinados asuntos⁹.

Así las cosas, se entiende que el arbitraje como mecanismo alternativo de solución de conflictos implica el ejercicio de una función jurisdiccional, pero en éste caso no es la ley la que le otorga la competencia a los árbitros sino las mismas partes mediante el pacto arbitral.

Por su parte, la competencia es la facultad que la misma ley le otorga a determinados órganos del poder público o a los particulares para que ejerzan la función de administrar justicia sobre ciertos asuntos determinados.

Con otras palabras, la competencia es la atribución que la ley le otorga a un determinado sujeto ya sea éste un órgano público o particular para que ejerza determinadas funciones, adopte ciertas decisiones o profiera determinados actos, bajo las condiciones, reglas y procedimientos previamente fijados por ésta.

Adicionalmente, el Consejo de Estado se había referido al respecto de la competencia y de la jurisdicción en los siguientes términos:

"El atributo de la competencia, en general, debe ser entendida como la posibilidad que tiene una determinada persona, esto es, un órgano público o un particular de proferir o realizar un acto productor de determinados cambios normativos, que repercutirán en quien lo produce o un tercero, reconocido por el ordenamiento jurídico superior, siempre que se sigan los pasos establecidos para tal fin, o lo que es lo mismo, mientras se dé el estado de cosas dispuesto en la norma jurídica que establece la competencia. De observarse lo reglado, se tendrá que la competencia atribuida a un sujeto -y su resultado- ha sido llevada a cabo de manera adecuada, mientras que, de no ser así, el acto jurídico ejecutado en contravención se verá expuesto a la consecuencia de la nulidad, en lo que hace referencia al específico escenario judicial, y en general se dirá que no se llevó a cabo con éxito la competencia otorgada, una consecuencia que se deriva del carácter su generis de las normas de competencia¹⁰. (...)

Sobre este punto se encuentra lo expresado por Hans Kelsen al decir que "Cuando una norma califica el acto de cierto individuo como supuesto jurídico o consecuencia de derecho, esto significa que sólo ese individuo es "capaz" de realizar dicho acto; o sea que sólo él es "competente" para realizarlo (usado el término en un sentido más amplio)." ¹¹ De manera que las consecuencias de contar o no con esta atribución repercutirán en el ejercicio de la actuación desplegada por el órgano, pues "Sólo si este

⁹ H.F. LÓPEZ BLANCO, *"Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano"*, Tomo I Capítulo IV, Jurisdicción y Competencia, Ed. Temis 1974, Págs. 96 y 97.

¹⁰ Atienza y Ruiz Manero, califican a las reglas de competencia o aquellas que confieren poderes como de carácter constitutivo que no participan de la categoría de normas deónticas: "el "poder" de una regla que confiere poder es el de alcanzar determinados resultados normativos por el hecho de que, dadas ciertas circunstancias, efectuamos una acción que, por otro lado, puede estar permitida, ser obligatoria o estar prohibida; lo opuesto a poder, en este segundo caso, es ser incompetente, es decir, no tener capacidad para producir un determinado resultado normativo; y, finalmente, las reglas que confieren poder no pueden tampoco incumplirse, pero no por la razón por la que no pueden incumplirse las permisiones, sino porque ellas no son normas deónticas: lo único que cabe con las reglas que confieren poder es usarlas con éxito o no." ATIENZA, Manuel y RUIZ MANERO, Juan. *Las piezas del derecho. Teoría de los enunciados jurídicos*. 2ª edición, 2004. Barcelona, Ariel. Pág. 99 (la cita es del texto citado).

¹¹ KELSEN, Hans. *Teoría General del Derecho y del Estado*. 2ª edición, 1958. Universidad Nacional Autónoma de México. Pág. 106 (la cita es del texto citado).

individuo capaz y competente realiza o deja de realizar el acto, pueden producirse la acción o la omisión que de acuerdo con la norma constituyen la condición o la consecuencia jurídicas."¹²; mientras que H.L.A. Hart señala que la infracción a tales normas no se puede asimilar como "un castigo establecido por una regla para que uno se abstenga de las actividades que la regla prohíbe (...) [sino que] simplemente dichas reglas no le acuerdan reconocimiento jurídico."¹³, pues bueno es señalar que las de competencia no participan de la categoría de las reglas de permisión o de mandato. En esta misma línea, esta Corporación ha dicho que la incompetencia es "la falta de poder legal para tomar esas decisiones o proferir providencias necesarias o inherentes a la actividad administrativa o jurisdiccional"¹⁴¹⁵.

En éste orden de ideas, se entiende que la jurisdicción es la función pública de administrar justicia, esto es, aplicar la ley a un determinado conflicto y la competencia es la facultad que se le otorga a determinados órganos públicos o particulares para ejercer dicha función sobre ciertos asuntos o negocios determinados, es decir, ésta última es una parte de la jurisdicción¹⁶.

Por lo anterior y atendiendo a las previsiones normativas contenidas en el Código General del Proceso, así:

Artículo 100. Excepciones previas. Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

1. Falta de jurisdicción o de competencia.

Solicito DECRETAR ESTA EXCEPCIÓN PREVIA.

6.2 HABÉRSELE DADO A LA DEMANDA EL TRÁMITE DE UN PROCESO DIFERENTE AL QUE CORRESPONDE.

De conformidad con lo establecido en el artículo 140 del CPACA, a saber:

Artículo 140. Reparación directa. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.

¹² Kelsen, Hans. *Ibid.* pág. 106 (la cita es del texto citado).

¹³ HART. H.L.A. *El concepto de derecho*. 3ª edición, 2ª reimpresión, 2012. Buenos Aires, Abeledo Perrot. Pág. 43 (la cita es del texto citado).

¹⁴ "Si en estricto sentido la competencia se refiere solo a la aptitud para tomar decisiones, o sea emitir actos jurídicos, se tiene que la incompetencia es la falta de poder legal para tomar esas decisiones o proferir providencias necesarias o inherentes a la actividad administrativa o jurisdiccional." Consejo de Estado, Sección Segunda, C.P.: Auto de 31 de julio de 1980 (la cita es del texto citado).

¹⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Auto del 17 de octubre de 2013, Exp. 45.679.

¹⁶ L.B. Hernán Fabio, *"Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano"*, Tomo I parte general, Temis año 1974. Págs. 160 a 164.

Las entidades públicas deberán promover la misma pretensión cuando resulten perjudicadas por la actuación de un particular o de otra entidad pública.

En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño. (NEGRILLA Y SUBRAYADO FUERA DEL TEXTO)

El trámite que debió dársele a la presente Acción es el de REPARACIÓN DIRECTA contenida en el artículo transcrito y no el de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

Artículo 100. Excepciones previas. Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

7. Habérsele dado a la demanda el trámite de un proceso diferente al que corresponde.

Solicito DECRETAR ESTA EXCEPCIÓN PREVIA.

6.3 CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA:

Al observar la fecha de ocurrencia de los hechos, se puede determinar con exactitud que el hecho generador del daño se realizó el pasado **5 DE MAYO DE 2009**, de ello da cuenta los hechos indicados en el libelo introductorio, entonces al entrar a analizar la fecha en la cual debe presentarse la acción a fin de no quedar inmersa en el fenómeno de la caducidad, el término empezó a correr a partir del **6 DE MAYO DE 2009** y siendo vigente solo hasta el **05 DE MAYO 2011**.

En el presente proceso se pretende una Reparación Directa contemplada en el numeral 2º, literal d) del Artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Que una vez realizado el análisis respectivo la presente acción se encuentra que la misma no se encuentra dentro del término establecido en la norma antes citada, es decir, **dos (2) años contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño,** entonces se configura latentemente el fenómeno de la caducidad de la acción especial consagrada en la norma en cita.

Por lo tanto, y obedeciendo a los preceptos normativos y procedimentales que se ajustan a la acción en particular, se evidencia latentemente que opera la caducidad en el presente asunto despojando de validez las pretensiones y lo indicado en los hechos de la demanda.

De acuerdo a lo relatado en el libelo introductorio, a lo evidenciado conforme al trámite atribuido, se puede determinar que opera técnicamente el fenómeno de la caducidad de la acción administrativa en asunto sub judice,

por tal razón, solicito respetuosamente al Despacho declarar probada la presente excepción.

6.4 FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA CON FUNDAMENTO EN LA CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR URBANO MASIVO DEL SISTEMA TRANSMILENIO.

La presente excepción tiene su fuente primigenia en el contenido de 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..."*, en cuanto dispone:

"Artículo 3°.- 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.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

(...)

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.

18

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

(...)"

En cumplimiento de la anterior normatividad, el Concejo de Bogotá, D.C., expidió el Acuerdo Distrital No. 004 de 1999, del cual son de resaltar los siguientes apartes:

"Artículo 1°.- 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 2°.- 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 3°.- 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 público colectivo.

(...)

6. TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por si mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.

(...)

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

(...)"

Con base en las anteriores disposiciones, TRANSMILENIO S.A. convocó a la Licitación Pública No. TMSA -LP-007 de 2002, en virtud de la cual se suscribió el Contrato de Concesión No. 016 del 2003 *"DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE MASIVO URBANO DE PASAJEROS EN EL SISTEMA TRANSMILENIO, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD TRANSMASIVO S.A"*, donde se estableció que el CONCESIONARIO ejercería la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño administrativo y financiero afecta la prestación de un servicio público, asumiendo los concesionarios con TRANSMILENIO S.A. los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo que se encuentran en el contrato anexo.

De otra arista, es muy importante señalar que mi representada si bien es la administradora del sistema TransMilenio, no es la propietaria de los buses, no contrata a los conductores de los vehículos y no ejerce como tal la actividad de conducción de vehículos de propiedad de terceros, es más la ley expresamente prohíbe a TRANSMILENIO S.A. prestar el servicio.

El Contrato de Concesión No. 016 de 2003 suscrito con el operador concesionario TRANSMASIVO es claro al establecer la relación con los derechos y obligaciones del Concesionario anteriormente señalado, derivados de la concesión de la operación y que se encuentran en el clausulado contractual.

De los anteriores derechos y obligaciones contractuales del Concesionario concluimos que TRANSMILENIO S.A., no está habilitada como empresa de transporte por autoridad competente, no está constituida como empresa de transporte público, y en tal virtud no está a cargo de la operación del servicio de transporte público en la medida que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros.

Queda de esta manera claro, que una cosa es el papel de Transmilenio como garante del servicio público en términos genéricos, y otra, el papel que desempeña el operador concesionario en ejecución contractual. Y por ende, los deberes y responsabilidades que a éste le concierne de manera exclusiva frente a su operación defectuosa, o frente a los actos cometidos en desarrollo del mismo, por sus dependientes o trabajadores, manteniendo indemne a Transmilenio por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños imputables al concesionario.

Es preciso, en aras de comprender el modelo de la prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito, aclarar y recordar varios puntos. Quizás el más importante, la razón por la cual TRANSMILENIO S.A. no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, lo que no es otra cosa que el mismo deber que la norma le impone como garante del servicio en su papel de gestor. Sumada a la prohibición de prestar el servicio directamente en aras de 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, el motivo de la concepción del modelo de prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito.

En este contexto, TRANSMILENIO S.A. debe velar por la prestación, pero a través de la suscripción de contratos y la expedición de los actos

19

administrativos que sean necesarios para garantizar en debida forma el servicio, a través de la integración del sistema con el transporte colectivo, la migración de éste último al transporte masivo, la eficiente operación, funciones asignadas, entre otros, en los Decretos 319 de 2006, 486 de 2006 y 309 de 2009.

De esta forma, no es ajustado al ordenamiento jurídico que regula el sistema y propiamente las funciones de mi representada como ente gestor, afirmar, como lo pretende el demandante, que es TRANSMILENIO S.A. quien deba responder por los errores, acciones u omisiones en que incurran los operadores, sus dependientes, o trabajadores, en desarrollo del objeto contractual. Omite o desconoce que la entidad no es prestadora del servicio de transporte, no es dueña del vehículo, afiliadora del vehículo, ni empleadora del conductor a quien se le atribuye el hecho dañoso. Imputarle responsabilidad a TRANSMILENIO S.A. por estos hechos, además de ser constitutivo de la desnaturalización del contrato de concesión, riñe con la naturaleza misma del concepto de ente gestor y operador, así como destruye la noción de responsabilidad extracontractual.

Con respecto a la legitimación en la causa, la jurisprudencia constitucional la ha definido como la *"calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso"*. Esto implica, que cuando una de las partes en litigio carece de ésta calidad o condición, el juez se encuentra imposibilitado para adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.

*"Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en 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**."*

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 ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el 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 (...)".

De lo anterior se concluye que, al no ser TRANSMILENIO S.A. responsable de los hechos objeto de la demanda, no le asiste razón a la demandante para vincular a la entidad a la presente acción. Si bien es cierto, TRANSMILENIO S.A. posee facultades de gestión, coordinación, evaluación y seguimiento a la operación; estas facultades no se extienden hasta el terreno de la responsabilidad extracontractual. Su deber como ente gestor se circunscribe a un plan de operación del sistema de transporte masivo.

Así las cosas, se pasa por alto en la demanda que el deber de gestión se limita a la prestación del servicio en los términos acordados en el contrato

y en las normas que autorizaron al Distrito para la prestación del servicio público de transporte masivo. El proceder del personal contratado por los operadores, en desarrollo de la actividad de conducción genéricamente hablando, no es de su resorte directo. Su vocación de ente gestor está circunscrita a nociones técnicas de la operación, no a la prestación directa del servicio.

Ahora bien, de la transcripción de los hechos realizada por la demandante, podría desprenderse que lo acontecido encaja en el concepto de accidente de tránsito, el cual es definido por el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, como un *"evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho"*.

Es oportuno recordar que el accidente de tránsito como evento, es una de las contingencias propias de la actividad de conducción. Por ello resulta obligatorio para poder desempeñar dicha actividad, cumplir con unos requisitos dentro de los que se encuentra la adquisición de un seguro de accidentes de tránsito, el cual ampara los daños ocasionados en la humanidad de las víctimas de dichos accidentes.

No obstante, teniendo en cuenta que en el evento de un siniestro de este tipo, pueden presentarse daños materiales a los vehículos, también existe la opción de ampararlos con pólizas de seguros de vehículo a través de aseguradoras convencionales.

Pero tratándose de vehículos que prestan el servicio público de transporte masivo en calidad de concesionarios, esta opción se torna obligatoria.

Es necesario partir del hecho, de que cuando se firma el contrato de concesión, el concesionario **asume por su cuenta y riesgo**, la actividad de conducción y las contingencias que ésta implica, como lo es el accidente de tránsito. Trasladar la responsabilidad de ésta actividad a la entidad estatal restaría razón de ser a la figura de la concesión. Y es que mientras el servicio no se afecte de manera sustancial, no puede insinuarse la posibilidad de hacer responsable al ente gestor, pues el deber de la entidad, en este caso TRANSMILENIO S.A., es la de garantizar el servicio, **no la pericia diligencia o cuidado de los trabajadores del concesionario en su actividad de conducción**, frente a los demás vehículos o actores de la vía.

Adicionalmente, si se tiene en cuenta que en virtud del contrato de concesión no solo existe, la distribución de los riesgos, sino a la vez una cláusula limitativa y exonerativa de responsabilidad frente a TRANSMILENIO S.A. tal como se puede ver en el contrato de concesión No. 016 de 2003 (Anexo).

Como bien se puede observar, en virtud del Contrato de Concesión, el Concesionario, es decir, TRANSMASIVO S.A. asumirá todos los daños causados a terceros, así en el caso que nos ocupa, será el concesionario quien deberá asumir los daños causados a los demandantes, como consecuencia del fallecimiento de su esposo, padre, hijo y hermano.

Así mismo, el Contrato de Concesión 016 de 2003, estipuló lo atinente a la responsabilidad civil extracontractual la exigencia además de una garantía

20

que se anexa en esta demanda y que se encuentra a su vez caducada la acción de reclamación en virtud de las normas comerciales que rigen el contrato de seguro.

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 falta de legitimación en la causa, por pasiva.

La Sección Tercera del Consejo de Estado ha sostenido:

*"La legitimación en la causa -legitimatío ad causam- se refiere a la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. **Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista.** Es un elemento de mérito de la litis y no un presupuesto procesal. (Negrilla y Subrayado fuera de texto)"¹⁷*

En el mismo sentido, la Sala recientemente precisó:

*"Como es bien sabido, la legitimación en la causa, que corresponde a la **calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por cuanto es sujeto de la relación jurídica sustancial**, no constituye una excepción de fondo, entendida ésta como un hecho nuevo alegado por la parte demandada para enervar la pretensión, puesto que tiende a destruir, total o parcialmente, el derecho alegado por el demandante, sino que corresponde a un presupuesto procesal de la sentencia de fondo favorable a las pretensiones, toda vez que consiste en la **posibilidad que tiene la parte demandante de reclamar el derecho invocado en la demanda -legitimación por activa- y de hacerlo frente a quien fue demandado -legitimación por pasiva-**, por haber sido parte de la relación material que dio lugar al litigio; al respecto, ha dicho la Sala (Subrayado y Negrilla fuera de texto)"¹⁸*

"La legitimación de hecho en la causa es entendida como la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado. Quien cita a otro y atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y atribuye está legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda. Vg.: A demanda a B. Cada uno de estos está legitimado de hecho.

La legitimación material en la causa alude, por regla general, a situación distinta cual es la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas o hayan demandado o que hayan sido demandadas. (Subrayado y Negrillas fuera de texto)

¹⁷ Sentencia proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado, el 23 de abril de 2008, exp. 16.271, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

¹⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera; Sentencia del 22 de noviembre de 2001. Expediente 13.356. M.P.: María Elena Giraldo Gómez.

(...) La falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerva la pretensión procesal en su contenido, como si lo hace una excepción de fondo. La excepción de fondo se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo de la pretensión procesal que propone al demandado o advierte el juzgador (art. 164 C.C.A) para extinguir, parcial o totalmente la súplica procesal. La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta por un hecho nuevo y probado - modificativo o extintivo del derecho constitutivo del demandante - que enerva la prosperidad total o parcial de la pretensión, como ya se dijo.

"La legitimación material en la causa, activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado.

Nótese que el estar legitimado en la causa materialmente por activa o por pasiva, por sí solo, no otorga el derecho a ganar; si la falta recae en el demandante el demandado tiene derecho a ser absuelto pero no porque él haya probado un hecho nuevo que enerve el contenido material de las pretensiones sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo - no el procesal -; **si la falta de legitimación en la causa es del demandado, de una parte al demandante se le negarán las pretensiones no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder; por eso, de otra parte, el demandado debe ser absuelto, situación que se logra con la denegación de las súplicas del demandante.**¹⁹

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.

Por último, 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.

¹⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera; Sentencia del 28 de abril de 2010. Expediente 18.456. M.P.: Mauricio Fajardo Gómez (E).

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. ..."

POR LAS RAZONES EXPUESTAS, SOLICITO DECRETAR LA EXCEPCIÓN PRESENTADA.

6.5 HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO.

Mediante la presente excepción, me dispongo a atacar la totalidad de las pretensiones de la demanda, por no ser los daños cuya reparación se demanda imputable jurídicamente a TRANSMILENIO S.A.

Adicionalmente a lo expuesto, es evidente y así lo mencionan los mismos demandantes, que el hecho determinante del accidente de tránsito, es responsabilidad exclusiva directa y determinante de un tercero, así:

"(...)

7) El único responsable en el accidente y la pérdida de la vida del señor OSCAR JAVIER SANDOVAL ACOSTA (Q.E.P.D) es el conductor del vehículo JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ, quien conducía el vehículo de propiedad de TRANSMASIVO S.A. y quien a su vez operaba el servicio para TRANSMILENIO S.A.

10) EL día 14 de octubre de 2010, ante el Juzgado décimo Penal Municipal con Función de Control de Garantías. La fiscalía le imputo a JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ CC. 79.651.201, como autor de los delitos de Homicidio Culposo en concurso homogéneo y sucesivo, en concurso heterogéneo con lesiones personales culposas dentro del radicado 110016000282009001509 No. 124403.

10) EL día 14 de octubre de 2010, ante el Juzgado décimo Penal Municipal con Función de Control de Garantías. La fiscalía le imputo a JHON JAIRO CONTRERAS RAMIREZ CC. 79.651.201, como autor de los delitos de Homicidio Culposo en concurso homogéneo y sucesivo, en concurso heterogéneo con lesiones personales culposas dentro del radicado 110016000282009001509 No. 124403.

Afirmaciones que eximen de cualquier responsabilidad a alguna Entidad demandada dentro de la presente demanda.

La jurisprudencia reiterada de las altas Cortes ha sido clara en expresar que el hecho de un tercero constituye una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada, más aún en el escenario que relata la parte actora, en el cual la causa determinante y exclusiva del supuesto daño proviene de un tercero, sin que concurra la conducta o la voluntad de la administración.

Frente al hecho de un tercero el Consejo de Estado, Sección Tercera en sentencia del 23 de agosto de 2010 con ponencia de la Dra. Ruth Stella Correa Palacio expresó²⁰:

²⁰ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera. Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO, Bogotá, D.C., Sentencia de veintitrés

"En cuanto al hecho del tercero, ha dicho la Sala que el mismo constituye causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada, cuando reúne los siguientes requisitos:

- (i) *Que sea la causa exclusiva del daño, porque si tanto el tercero como la entidad estatal concurrieron en la producción del daño existiría solidaridad entre éstos frente al perjudicado, en los términos del artículo 2344 del Código Civil, lo cual le dará derecho a éste para reclamar de cualquiera de los responsables la totalidad de la indemnización, aunque quien paga se subrogará en los derechos del afectado para pretender del otro responsable la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención. También sobre este aspecto ha dicho la Sala:*

Continúa la sentencia en cita señalando: "(ii) Que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio, en el entendido de que ese tercero sea externo a la entidad, es decir, no se encuentre dentro de su esfera jurídica y, además, que la actuación de ese tercero no se encuentre de ninguna manera vinculada con el servicio, porque si el hecho del tercero ha sido provocado por una actuación u omisión de la entidad demandada, dicha actuación será la verdadera causa del daño y, por ende, el hecho del tercero no será ajeno al demandado²¹", frente a lo cual afirmamos de manera categórica que ningún funcionario o contratista de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A. es el conductor del vehículo que produjo el presunto daño que se detalla en los hechos de la demanda y por ende no tiene en manera alguna vinculación laboral o contractual con mi representada.

*Así las cosas se encuentran configurados los elementos axiológicos de lo que se ha denominado "**causa extraña - hecho exclusivo de un tercero**", la cual rompe la causalidad jurídica o como lo ha denominado el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia "**rompe la imputación**", siendo esta indispensable como elemento estructural de la responsabilidad extracontractual del estado, además del daño antijurídico y la acción u omisión de una autoridad pública y su fundamento.*

De esta forma, se puede apreciar, como el hecho de un tercero, no solo es imprevisible, sino a la vez irresistible, ya que TRANSMILENIO S.A. no pudo actuar de manera diferente a como efectivamente lo hizo, elaborando manuales de capacitación para los conductores.

Para concluir este punto, es de precisar que en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, establecidas por TRANSMILENIO S.A., la empresa operadora capacitó al conductor, así:

(23) de agosto de dos mil diez (2010). Radicación número: 23001-23-31-000-1997-08797-01(18891), Actor: PEDRO FELIX HOYOS VARGAS Y OTROS, Demandado: NACION - RAMA JUDICIAL.

²¹ Sobre ese aspecto puede verse MAZEAUD Y TUNC. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y cuasidelictual. Buenos Aires. Ediciones Jurídicas Europa-América, 1962. Tomo II Volumen II, pág. 237.

22
22

REPUBLICA DE COLOMBIA

EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE SENA

CERTIFICA QUE

JOHN JAIRO CONTRERAS RAMIREZ

CC.79.651.201

APROBO EL CURSO

LEGISLACION Y NORMAS DE TRANSITO

DURACION 30 HORAS

JOSE ANTONIO LOZANO RAMIREZ

JEFE DE CENTRO

Ibagué, 5/ de Septiembre de 001
CIUDAD Y FECHA DE EXPEDICION

COMERCIO Y SERVICIOS REGIONAL TOLIMA
CENTRO DE FORMACION

SGC2001AP00204 19/09/2001
No Y FECHA DE REGISTRO

890000

CERTIFICADO DE APROBACION PS-128

[Handwritten mark]



23
28

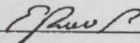


000067



MODULO 4: MANUAL DE OPERACIONES TRANSMILENIO			
Presentación general del Sistema (Concesionarios, contratistas, etc.) (a cargo de la empresa operadora)			
Conocimiento general del sistema Reglas Estaciones (portales, intermedias, etc.)			
Manual del operador			
Presentación del sistema de programación y control			
Responsabilidad de los conductores			
Normas del Sistema Transmilenio	10	8	16
Procedimientos de comunicación- Código T			
Procedimientos de contingencias (planes de desvíos, manejo de accidentes, libretos de comunicación, actos de vandalismo y Terrorismo, etc.)			
Cumplimiento de itinerarios y de rutas en General.			
Manual de códigos de multas.			
Señalización y restricción de velocidades Por tramos.			
Previsiones y usos de luces.			
			Capacitar al conductor en los temas referentes al sistema de transporte masivo TRANSMILENIO y su aplicación durante la operación. La empresa debe realizar visitas con los conductores a los distintos sitios de interés a lo largo de la troncal, con el propósito de establecer los puntos críticos y los correspondientes procedimientos a seguir que apliquen en estos.
			Transmilenio realizará un examen teórico con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos por los operadores en su capacitación de ingreso al sistema.
			CAPACITADOR: ITTSA (Anexo diploma de certificación)
			DEL 19 DE DICIEMBRE DE 2008 AL 30 DE ENERO DE 2009
MODULO 5: CONOCIMIENTO DEL VEHICULO			
Identificación de los sistemas del vehículo			
Conocimiento e interpretación de Instrumentos			
Inspección y diagnóstico de daños			
Sistemas de seguridad (frenos, bloqueo de Puertas, etc.)	8	16	24
Primeros auxilios mecánicos			
Conocimientos y manejo de la unidad lógica			
Conocimiento y manejo del sistema de comunicación por voz			
Revisión y alistamiento del vehículo			
			Entrenar al operador en el conocimiento del vehículo, y la forma de diagnosticar las distintas fallas y su posible solución, así como el reporte de las fallas de acuerdo con el daño que presente el vehículo con el propósito de determinar la necesidad de carro taller o grúa.
			CAPACITADOR: ROMERO BENITEZ EDILBERTO
			DEL 21 AL 27 DE ENERO DE 2009
MODULO 6 : CONDUCCION DE BUSES ARTICULADOS			
Calculo de las distancias			
Giros y curvas			
Aproximación a plataformas	8	24	32
Maniobras de emergencia (curvas, patinadas, etc)			
Maniobra en cruces peatonales			
			Desarrollar en el operador habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO
			Transmilenio realizará una evaluación de tipo práctico a los aspirantes al cargo de operador de bus articulado con el fin de determinar las habilidades adquiridas y poder determinar su ingreso
			CAPACITADOR: ROMERO BENITEZ EDILBERTO
			DEL 13 AL 30 DE ENERO DE 2009



MODULO 7 : MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Preservación de distancias	15	6	22	Desarrollar en el operador habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes, accidentes y percances
Señalización, cruces e intersecciones: sitios de riesgo y señalamiento				Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (código nacional de tránsito) y las distintas recomendaciones emitidas por Transmilenio al respecto. Aplicar técnicas para evitar accidentes.
Documentos emitidos por TM (Atentos, otros)				
Código nacional de tránsito				
Consecuencia del uso de alcohol y drogas				
Código penal y procedimiento en caso de accidentes	CAPACITADOR: ITTSA (Anexo diploma de certificación)			
Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes	DEL 15 DE ENERO DE 2009 AL 24 DE ENERO DE 2009			
MODULO 8 : CONDUCCION PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES				
Encendido y apagado	2	6	8	Desarrollar en el operador hábitos para operar los vehículos en forma eficiente, segura y cómoda, con el fin de reducir las emisiones y lograr un desempeño ambiental adecuado y económico del mismo.
Frenado y arranque				CAPACITADOR: ROMERO BENITEZ EDILBERTO
Regulación de la velocidad				
Detección y reporte de fallas				
TOTALES	74	71	145	 24 DE ENERO DE 2009

Patio Suba del Sistema Transmilenio Av. Suba con Av. Ciudad de Cali - Bogotá, D.C. - Colombia
(Edificio Administrativo) PBX: 886 36 50 - E-mail: transmasivo@transmasivo.com



CERTIFICACION DE FORMACION

TRANSMASIVO S.A. certifica que el Señor(a) JOHN JAIRO CONTRERAS RAMIREZ, con número de Cedula 79651201. Asistió y aprobó las etapas de formación para obtener el código del sistema de Transporte Masivo Transmilenio.

CURSOS CAPACITACION PARA INGRESO DE OPERADORES DE BUS ARTICULADO				
TEMA	HORAS			OBJETIVO
	Teoría	Práctica	Total	
MODULO 1: RELACIONES HUMANAS				
Respeto	12	4	16	Capacitar al operador, con el propósito de poder establecer unas relaciones adecuadas con los usuarios, inspectores, autoridades operativas y demás agentes del sistema con quienes tiene relación directa e indirecta. Así como fomentar su proceso de socialización, autonomía y su relación con el entorno del transporte. En el desempeño de las horas de la empresa, con el propósito de generar un sentido de pertenencia y identificación al interior de la empresa y del sistema en general.
Tolerancia				
Interrelaciones con las autoridades (inspector, centro de control, policía y demás agentes del Sistema Transmilenio S.A.)				
Manejo de conflictos y del estrés				
Atención al usuario				
Atención y manejo de personas discapacitadas	16	8	24	CAPACITADOR ITSA (Anexo diploma de certificación)
Conocimiento de la ciudad				
Normas de convivencia y de amabilidad				
Conceptos básicos de primeros auxilios				
Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios (extintores, botiquín, etc.)				
MODULO 2: PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD				
Procedimientos en emergencias y accidentes	16	8	24	Desarrollar en el operador habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o lesiones. Así como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones.
Prevención y control de incendios				
Procedimientos de evacuación				
Utilización de señales preventivas informativas y reglamentarias				
Presentación general del sistema, estructura de la empresa (Rendimiento, estructura, cultura organizacional, tipo actividad, trabajo en equipo)				
MODULO 3: ASPECTOS GENERALES DEL SISTEMA Y VISITA AL CENTRO DE CONTROL				
Breve descripción del sistema de programación y control	1	1	2	Realizar una introducción general del sistema (en general) y realizar una breve descripción de los aspectos generales del control de la operación y de las herramientas que permiten dicho control. En este punto se debe involucrar a los operadores para que actúen como apoyo al centro de control, que lo sienten como un amigo y colaborador más, no como un sistema de represión.
Funcionamiento centro de control (comunicación externa)				
Visita campo de operación				
CAPACITADOR ROMERO BENITEZ EDILBERTO				

Patio Suba del Sistema Transmilenio Av. Suba con Av. Ciudad de Cali - Bogotá, D.C. - Colombia
(Edificio Administrativo) PBX: 886 36 50 - E-mail: transmasivo@transmasivo.com

24

[Handwritten signature]

	BOLETIN ACADEMICO	CEAF28-01 Página 1 de 1 21/11/2009
---	--------------------------	---

EL INSTITUTO TECNOLOGICO DEL TRANSPORTE

AUTORIZADO MEDIANTE RESOLUCIÓN No. 00082 Y 00078 DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y RESOLUCIÓN 1285 DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

El Boletín Académico cumple con la finalidad de informar a la Empresa, acerca de su aprovechamiento académico por parte del alumno durante el Curso.

- La Nota 1 corresponde al Diagnóstico de Situación
- La Nota 2 corresponde al Test de Evaluación
- La Nota 3 corresponde a la Evaluación Final

La calificación conceptual del desempeño del alumno (Excelente, Sobresaliente, Aceptable, Deficiente, Insuficiente) es acumulativa, es decir, que durante el seminario se va sumando el número de objetivos logrados por el alumno en cada área del currículo.

La calificación conceptual es una expresión del porcentaje de objetivos logrados desde el inicio del seminario hasta el momento de rendir el informe así:

- De 90% a 100% de objetivos se expresa Excelente
- De 80% a 89% de objetivos se expresa Sobresaliente
- De 70% a 79% de objetivos se expresa Aceptable
- De 60% a 69% de objetivos se expresa Deficiente
- Menos de 60% de objetivos se expresa Insuficiente

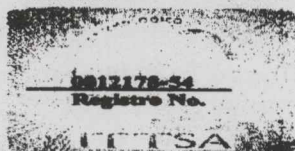
Se considera que el alumno ha aprobado una área cuando su desempeño es por lo menos Aceptable, es decir, cuando ha logrado 60% o más de los objetivos evaluados desde el comienzo.

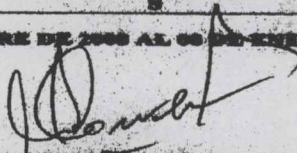
C E R T I F I C A

Que el (la) portador(a) del presente señor(a) **JOHN JAIRÓ CONTRERAS RAMÍREZ**, identificado(a) con C.C. 79.661.291, cursó y aprobó el curso de capacitación para el **SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO** con las siguientes calificaciones:

CATEDRA	Nota 1	Nota 2	Nota 3
* Manual de Operaciones T.M.	A	B	B
* Relaciones Humanas	A	A	B
* Primeros Auxilios y Seguridad	A	B	B
* Desarrollo Ambiental	A	B	B
* Manejo Defensivo y Accidentalidad	A	B	B
PROMEDIO GENERAL	B		

Capacitación efectuada durante el periodo **DEL 15 DE DICIEMBRE DE 2008 AL 06 DE ENERO DE 2009**




Firma Autorizada

Expedido el martes, 13 de enero de 2009

EL INSTITUTO TECNOLOGICO DEL TRANSPORTE S. A.

CONDOMINIO AUTORIZADO MEDIANTE RESOLUCIÓN No. 00082 Y 00078 DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y RESOLUCIÓN 1285 DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

C E R T I F I C A

Que el (la) portador(a) del presente señor(a) **JOHN JAIRÓ CONTRERAS RAMÍREZ**, identificado(a) con C.C. 79.661.291, cursó y aprobó **64 HORAS** de capacitación PARA EL **SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO** con las siguientes calificaciones:

* PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD	24 Horas	10 Horas	06 Horas
* DESARROLLO AMBIENTAL Y ACCIDENTALIDAD	24 Horas	12 Horas	08 Horas
* MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD	16 Horas	12 Horas	08 Horas
* MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD	08 Horas	08 Horas	08 Horas
* MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD	24 Horas	10 Horas	06 Horas
TOTAL	64 Horas	52 Horas	36 Horas

Durante un lapso de tiempo comprendido **DEL 15 DE DICIEMBRE DE 2008 AL 06 DE ENERO DE 2009**




Firma Autorizada

Expedido el martes, 06 de enero de 2009

000004

VII. EXCEPCIONES DE FONDO.

7.1 INEXISTENCIA DE PRUEBA DE HECHO DAÑOSO IMPUTABLE A LA ENTIDAD.

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."

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.

A partir de esta lógica, la consecuencia natural de la ausencia de dicha relación causal es la imposibilidad jurídica de imputar al Estado y a sus agentes, la realización del daño y el reconocimiento de una reparación o indemnización en favor de la víctima o perjudicado.

En relación con esto, es absolutamente necesario partir de varias cosas. En primer lugar, que TRANSMASIVO S.A.S en virtud y en el marco de un contrato de concesión, tiene a su cargo el servicio de transporte público masivo. Debe recordarse, que de acuerdo con la norma, son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y riesgo del concesionario** y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

25
JAL

Es cierto que mediante la celebración del Contrato de Concesión No. 016 de 2003, se le otorgó la operación y prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros a TRANSMASIVO S.A. Pero también que dicha operación se desarrollar por cuenta y riesgo del concesionario. No es, por lo tanto, responsable la entidad de una actividad que el concesionario realiza bajo su riesgo (conducción). Una asignación de responsabilidad de este tipo, desborda las obligaciones de la entidad en el contrato.

En ese escenario, surge una relación distinta y separable entre el vehículo, su operador y dueño, frente al tercero, actor de la vía. Vinculo obligacional ajeno a la gestión de administración técnica y operativa del servicio, y por ende, del papel de Transmilenio como ente gestor para efectos de responsabilidad extracontractual que se pretende con la demanda.

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 16 del artículo 3 de dicho Acuerdo se señala expresamente que TRANSMILENIO *"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 operación no está dentro de sus funciones y ésta implica el ejercicio de la conducción, 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 le está prohibida.

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.

7.2. 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.

VIII. OPOSICIÓN AL VALOR ESTIMATORIO DE LA CUANTÍA.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 206 del Código General del Proceso, aplicable al presente trámite de conformidad con la remisión contemplada en el artículo 306 de la Ley 1437 de 2012, TRANSMILENIO formula objeción a la estimación de la cuantía que la parte actora expone en su demanda bajo la denominación "11.1) ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA", por las siguientes razones:

1. Los valores a los que se hace remisión en el juramento estimatorio adolecen de soporte o sustento en documentos contables o técnicos, y carecen también de cualquier explicación sobre las bases en que se fundan, resultando en cifras que se expresan como la simple

manifestación del querer de la parte demandante. No hay en la demanda explicación alguna de los valores reclamados por concepto de perjuicios de orden moral subjetivos. Así las cosas, las cifras presentadas no son más que aspiraciones que expone la parte demandante, que resultan arbitrarias y no pueden ser reconocidas como prueba de perjuicios sufridos.

2. En todo caso, y sin perjuicio de lo antes señalado, solo son susceptibles de indemnizarse perjuicios probados que tengan su origen en daños causados por quien haya de repararlos, lo que supone, por ejemplo, que si se incurre en un costo mayor al que el demandante pudo haber estimado, o se recibe un ingreso menor al que el demandante pudo haber estimado, no por ello se configura un desequilibrio económico o un daño indemnizable, de manera que la mera referencia a costos causados, o a ingresos esperados no se puede tener como perjuicio susceptible de ser estimado bajo juramento por la parte actora.
3. Las cifras pedidas en las pretensiones superan ampliamente los límites fijados por la jurisprudencia del Consejo de Estado para cada uno de los daños causados.
4. Ni en la demanda, ni en su acervo probatorio aparecen acreditadas ni fáctica ni jurídicamente las pérdidas y perjuicios que se indican haber sufrido por parte de los demandantes.
5. Ni en la demanda, ni en su acervo probatorio se acredita el daño moral y los mismos carecen de todo fundamento fáctico y jurídico toda vez en ninguna parte se menciona ni se prueba que los demandantes hayan tenido que incurrir en erogaciones con cargo a su patrimonio con ocasión de los perjuicios alegados.

IX. FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Se invocan como fundamentos de derecho los artículos 172 y siguientes de la Ley 1437 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con las disposiciones contenidas en el artículo 96 y siguientes de la Ley 1564 de 2011 y las normas pertinentes del Código Civil Colombiano.

De igual forma se invocan como fundamentos de derecho el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, los artículos 3, 8, 9, 10, 11, 16, 21, 34 y 36 de la Ley 336 de 1996, el artículo 2 de la Ley 86 de 1989, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, los artículos 1, 2 y 3 del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999 y el artículo 8 del Decreto Reglamentario Distrital No. 831 de 1999.

X. MEDIOS DE PRUEBA.

Respecto de los medios de prueba, solicito de manera respetuosa se tengan en cuenta las siguientes probanzas:

- 10.1. **DOCUMENTALES:** Además de Las documentales aportadas por la parte demandante en lo que beneficie a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – por parte nuestra, TRANSMILENIO S.A. aporta en CD

26

ROM los siguientes documentos para que obren como pruebas en el expediente:

- Copia simple del certificado expedido por el REVISOR FISCAL D ELA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCERTO MILENIO – TRANSMILENIO S.A. donde se evidencia la composición accionaria de la Empresa a efectos de determinar la EXCEPCIÓN PREVIA DE FALTA DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.
- Copia simple de la sentencia dictada en segunda instancia por el TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA- SECCIÓN TERCERA- SUBSECCIÓN B, 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: 2007-00137.
- Contrato de Concesión No. 016 de 2003.
- Copia de la póliza de seguros No. 1000008 De Responsabilidad Civil Extracontractual, vigente para el 05 de mayo de 2009. expedida por AIG y cuyo asegurado es TRANSMILENIO S.A.
- Copia de la Bitácora, que recoge información sobre el accidente de tránsito ocurrido el 05 de mayo de 2009.
- Testimonio de **JAIME ARTURO CASTRO CORREDOR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.167.287 de Bogotá DC. testigo ocular del accidente de tránsito.
- **CLAUDIA E. ACHURY REY**, identificada con cédula de ciudadanía No. 52.209.657 de Bogotá DC. testigo ocular del accidente.

10.2 PRUEBAS DE OFICIO:

- Por la secretaría del despacho judicial se libre oficio a la Secretaría de Movilidad, a efectos de que:

10.2.1 Certifique con destino al proceso si TRANSMILENIO S.A. se encuentra registrada y habilitada como empresa de transporte público en la ciudad de Bogotá.

10.2.2. Oficiese a TRANSMASIVO S.A., en el Patio Suba del Sistema Transmilenio Av. Suba con Av. Ciudad de Cali en la ciudad de Bogotá, con el fin de que:

a). Certifique sobre la vinculación o contrato de trabajo del señor JOHN JAIRO CONTRERAS RAMIREZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.651.201, para el día 05 de mayo de 2009, cargo desempeñado o labores desempeñadas, tipo de contrato y duración del mismo.

b) Certifique las capacitaciones que recibió el conductor dentro del marco de concesión y en cumplimiento de las obligaciones contractuales durante los años 2008 y 2009.

c) Aporte copias de las revisiones periódicas o reportes de revisiones técnicas o mecánicas realizadas al vehículo tipo BUS de placas VEB 998, modelo 2006, durante el año anterior al accidente de tránsito.

d) Aporte al proceso la última revisión técnico mecánico del vehículo tipo BUS de placas VEB 998, modelo 2006, antes del día 05 de mayo de 2009.

10.3. RATIFICACIÓN DE TESTIMONIO:

Citar a rendir declaración bajo la gravedad del juramento, sobre la ocurrencia de los hechos y de las excepciones de la presente contestación de la demanda a los señores:

- 1- **JAIME ARTURO CASTRO CORREDOR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.167.287 de Bogotá DC. testigo ocular del accidente que puede ser citado en el teléfono: 3168344576, el cual formularé en la Audiencia y de conformidad con el artículo 210 del Código General del Proceso, me reservo el derecho a formular las preguntas por escrito en pliego abierto o cerrado, presentarlo o sustituirlo antes del día señalado para la audiencia, o sustituirlo o completarlo con preguntas verbales, total o parcialmente el día de la diligencia.
- 2- **CLAUDIA E. ACHURY REY**, identificada con cédula de ciudadanía No. 52.209.657 de Bogotá DC. testigo ocular del accidente que puede ser ubicada en el teléfono: 3168344576, el cual formularé en la Audiencia y de conformidad con el artículo 210 del Código General del Proceso, me reservo el derecho a formular las preguntas por escrito en pliego abierto o cerrado, presentarlo o sustituirlo antes del día señalado para la audiencia, o sustituirlo o completarlo con preguntas verbales, total o parcialmente el día de la diligencia.

10.4. HECHOS NOTORIOS:

Téngase como hecho notorio cualquier hecho que la Ley considere como tal, los que pueden ser consultados por medio electrónicos en las páginas web de Distrito Capital y del Consejo del Distrito de Bogotá, entre otros.

También ténganse como hechos notorios toda información que se pueda consultar en internet.

10.5. AFIRMACIONES Y NEGACIONES INDEFINIDAS:

Téngase como afirmaciones y negaciones indefinidas las menciones que se hacen en la contestación a cada uno de los hechos de la demanda, dentro del alcance que señala la ley.

Lo anterior de conformidad con el inciso final del artículo 167 del Código General del Proceso, el cual establece:

Artículo 167. Carga de la prueba.

Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

(...)

Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba.”. (Negrillas y subrayado fuer de texto).

XI. ANEXOS.

Además de los documentos en medio magnéticos anunciados en el acápite de pruebas se anexa.

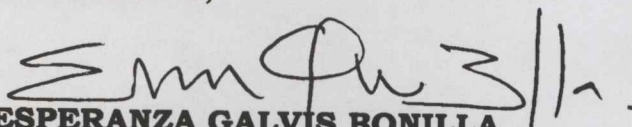
27
28

- 11.1. Copia del Acuerdo Distrital 04 de 1999 (febrero 4), del Concejo de Bogotá D.C., *"Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjunta mente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones."*, publicado en Anales del Concejo de Santa Fe de Bogotá D.C. No. 134 – Año LVIII de febrero 24 de 1999 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=892>
- 11.2. Copia del Decreto Distrital 831 de 1999 (diciembre 03), *"Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones."*, publicado en el Registro Distrital 2037 de diciembre 3 de 1999 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1613#0>
- 11.3. Copia del Decreto Distrital 319 de 2006 (agosto 15), *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones."*, publicado en el Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21066>
- 11.4. Copia del Decreto Distrital 309 de 2009 (julio 23), *"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones."*, publicado en el Registro Distrital 4249 de julio 24 de 2009 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36852>

XII. NOTIFICACIONES.

Las recibiré en la Subgerencia Jurídica de **TRANSMILENIO S.A.** ubicada en la Avenida El Dorado No. 69-76, Edificio Elemento, Torre 1, piso 5, Bogotá – Colombia, Horario: 7:00 a.m. a 4:30 p.m. Igualmente a través del correo electrónico exclusivo para notificaciones judiciales notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co. La demandante en la dirección anotada en la demanda principal.

Cordialmente;


ESPERANZA GALVIS BONILLA
C.C. No. 46.454.797 de Duitama (Boyacá)
T.P. No. 158.140 del C. S. de la J.
ABOGADA

JUZGADO 25 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTA D.C.

SECRETARIA

TRASLADO

Bogotá D.C., 12 FEB. 2018
Artículo 80 Código C6P
Inicia 13 FEB 2018
Vence 19 FEB. 2018
#12

SECRETARIO

JUZGADO 25 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTA D.C.

SECRETARIA

TRASLADO

Bogotá D.C., 16 MAY 2022
Artículo 101 Código C6P
Inicia 17 MAY 2022
Vence 19 MAY 2022
T-006

SECRETARIO

320

JUZGADO VEINTICINCO CIVIL DEL CIRCUITO

Bogotá, D.C., ocho de abril de dos mil veintidós

Radicado. **110013103025 2017 00774 00**

Se reconoce personería para actuar al abogado ALEXIS ANGARITA BERDUGO, como apoderado judicial de los demandantes JOSÉ RAMIRO DÍAZ ESPEJO y NELSON IVÁN DÍAZ GUIZA, en la forma, términos y para los fines del poder conferido (fl. 317 y 318 cd. 1). Por lo anterior, se tiene por revocado el mandato anterior (artículo 76 del C. G. del P.)

Estando el proceso al despacho para continuar el trámite correspondiente, precisa el juzgado que frente a las contestaciones presentadas por las demandadas, e indicadas en auto del 11 de mayo de 2018 (fl. 300), la parte actora no realizó manifestación alguna, una vez surtido el traslado de dichas defensas.

No obstante lo anterior, se advierte que la demandada EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A., a folios 252 a 265 presentó excepciones previas, a las cuales no se les ha dado el trámite respectivo. Por esa razón, se ordena a la secretaría del despacho abrir un cuaderno separado con dichas defensas y una vez realizado, correr traslado de las mismas a la parte actora de conformidad en el artículo 110 del C. G. del P., en consonancia con el numeral 1° del artículo 101 ib.

Notifíquese y cúmplase.

El Juez,

JAIME CHÁVARRO MAHECHA

JUZGADO 25 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ, D.C. Secretaría	
Notificación por Estado	
La providencia anterior se notificó por anotación en estado fijado hoy , a la hora de las 8.00 A.M.	
18 ABR 2022	
KATHERINE STEPANIAN LAMY Secretaria	

DLR