Bogotá D.C, 5 de diciembre de 2023

Doctora
LIDIA YOLANDA SANTAFE ALFONSO
Juez 31 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D.C, Sección Tercera.
CRA 57 No 43-91 Sede judicial del CAN
E S. D.

Referencia:

Radicación No:	11001 33 36 033 2019 00042 00
Demandante:	MARÍA MAGDALENA BORDA RIVAS Y OTROS
Demandados:	Bogotá, Distrito Capital- Secretaría Distrital de Movilidad y Otros
Medio de Control	Reparación Directa
Asunto	Recurso de Apelación

LEIDER EFREN SUAREZ ESPITIA, mayor de edad, vecino de Bogotá, D. C., identificada con cédula de ciudadanía No. 1.032.374.683 de Bogotá, portador de la Tarjeta Profesional No. 255.455 del C.S. de la Judicatura, actuando en representación de BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, conforme con el poder conferido y dentro del término otorgado, presento ante el Despacho RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA emitida dentro del proceso de la referencia.

PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

Señala el artículo 243 de la Ley 1437 de 2011, *"Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo"*, lo siguiente:

"Apelación. Son apelables las sentencias de primera instancia de los tribunales y de los jueces".

Por lo precedente, contra de la decisión proferida por el por su despacho dentro del presente asunto es procedente el citado recurso de apelación.

OPORTUNIDAD PARA LA PRESENTACIÓN DEL RECURSO.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 247 de la Ley 1437 de 2011, el recurso de apelación contra las sentencias debe ser propuesto ante la autoridad que profirió la decisión y dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de la providencia.

> *"Artículo 247. Trámite del recurso de apelación contra sentencias. El recurso de apelación contra las sentencias proferidas en primera instancia se tramitará de acuerdo con el siguiente procedimiento:*
>
> *1. El recurso deberá interponerse y sustentarse ante la autoridad que profirió la providencia, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación. (…)*

De tal manera, tenemos que la sentencia fue notificada mediante el correo electrónico del 21 de noviembre de 2021, por tanto, se está dentro del término establecido en la norma para la presentación y procedencia de este.

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

Como primer aspecto que debo señalar que el despacho **no resolvió la excepción previa propuesta por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad** dentro de la presente causa, la cual fue propuesta indicando **la falta de legitimación en la causa por pasiva** con relación al objeto del proceso, ello toda vez que, mi representada fue creada a través del artículo 105 del Acuerdo 257 de 2006, "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones", se creó la Secretaría Distrital de Movilidad, como un organismo del Sector Central, con autonomía administrativa y financiera, que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal, y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

En cumplimiento del Acuerdo atrás referido, la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., expidió el Decreto 567 del 29 de diciembre de 2006, "Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones" que, a su vez, fue derogado por el Decreto 672 de 2018, "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras

disposiciones"; los cuales establecen las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre las cuales se cuenta:

> *"Artículo 2. Funciones. La Secretaría Distrital de Movilidad, conforme al Acuerdo Distrital 257 de 2006, tiene las siguientes funciones básicas:*
> *1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*
> *2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*
> *3. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.*
> *4. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.*
> *5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.*
> *6. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
> *7. Orientar, establecer y planear el servicio de transporte público urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
> *8. Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*
> *9. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.*
> *10. Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.*
> *11. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.*
> *12. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.*
> *13. Administrar los sistemas de información del sector*

Nótese su señoría, que dentro de las funciones que se indican, mas la que se establecen en el Decreto 672 del 2018, no tienen mi prohijada una competencia para asumir una carga que se impone por parte de su despacho como única entidad que actuó en el presente proceso; si bien la Secretaría Distrital de Movilidad como ente territorial es cabeza del sector

de movilidad, también lo es que NO tiene asignadas las funciones de mantenimiento de la malla vial conforme quedo probado en el proceso, ello, toda vez que como se indico en la contestación de la demandan mi defendida ejerció el derecho de defensa respecto de la sus funciones y competencias y sobre las excepciones que se plantearon el despacho en la sentencia no hizo referencia.

Por ello, dentro del presente proceso se ha presentado una vulneración al debido proceso por falta de integración del contradictorio de todas las partes del proceso, dado que la Secretaría Distrital de Movilidad como ente territorial no actuó dentro de la presente causa a nombre de todas las entidades del Distrito Capital; como se probo al interior del proceso, correspondía al despacho vincular en debida forma a la Alcaldía Mayor de Bogotá y/o a las entidades responsables del mantenimiento de la vía objeto de la litis, que para el caso y como quedo en la sentencia correspondía:

> *"En lo que respecta a la vía en cuestión, se cuenta con el memorando 227-SMVL0120 del 21 de noviembre de 201822, mediante el cual la UAERMV informó que la* ***Transversal 12 Este # 97-12 hace parte de la malla vial rural de la ciudad de Bogotá y está identificada con el Código de Identificación Vial -CIV- 2002456, que el mantenimiento de la malla vial rural está a cargo del IDU y de la Alcaldía Local de Chapinero a la que pertenece el barrio por el que pasa la ruta, incluso que había sido reservado por la Alcaldía Local o Fondo Local para una intervención. Lo dicho en el anterior memorando se ratificó en el 227-SPI-GI-123 del 23 de noviembre de 201823, en el que además se indicó que para la fecha de los hechos (3 de noviembre de 2016) la UAERMV no había realizado ninguna intervención en la vía en cuestión****, no había recibido peticiones al respecto ni tenía suscrito ningún contrato para la rehabilitación o mantenimiento de dicho segmento vial." Negrilla fuera de texto-*

De manera que dentro de la presente sentencia se encuentra probada la vulneración de los derechos al debido proceso, en razón a la falta de resolución de las excepciones de falta de legitimación en la causa de la Secretaría Distrital de Movilidad al momento en que resolvió la responsabilidad de los terceros llamados al proceso dado que el despacho no se pronunció sobre la misma en la sentencia

De otro lado, la Resolución No. 1885 de 2015, expedida por el Ministerio de Transporte, "***Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras*** *y ciclorutas de Colombia****"*** consagra en sus artículos 1 y 2:

*"**ARTÍCULO 1. Objeto.** La presente resolución tiene por objeto adoptar el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia", el cual forma parte integral del presente acto administrativo.*

***ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional, para calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a **nivel** de éstas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas.". (Negrillas y subrayas ajenas al texto original)*

Asimismo, en el capítulo 1, *"Introducción al Manual de señalización vial* (…)", numeral 1.4, *"Autoridad Legal",* del aludido Manual de Señalización, se estableció:

> *""En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta." (Ley 769 de 2002, artículo 115, parágrafo 2)"*
> (Negrillas ajenas al texto original)

Lo anterior quiere decir que, los organismos de tránsito de las respectivas jurisdicciones no son los únicos obligados a adelantar el proceso de señalización de las vías y que, dicha función, se puede delegar o le corresponderá a quien tenga a cargo la vía, en su conservación y/o rehabilitación, de acuerdo a la normatividad propia de cada Distrito, Municipio o Departamento, o, al contratista encargado de la construcción, pavimentación o rehabilitación, en caso que la vía se encuentre en alguno de estos supuestos.

Para el caso en concreto, lo cual desarrollaré más adelante, es imprescindible informar que el lugar de los hechos hace parte del subsistema de movilidad de la ciudad; las que se encuentran delegadas en su administración y mantenimiento, lo que incluye la señalización, al Instituto de Desarrollo Urbano – I.D.U., en atención a lo establecido en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 *"Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"* y al Acuerdo 257 de 2006.

Resulta necesario entonces, referirnos al "I.D.U." - Instituto de Desarrollo Urbano, otra de las entidades convocadas en la solicitud de conciliación de la referencia; el cual tiene su fundamento legal en el Acuerdo 19 de 1972, que le estipuló como funciones principales las señaladas en su artículo 2°, en concordancia con el Acuerdo No. 001 de febrero 3 de 2009, así:

"Artículo 2º.- El Instituto atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación, para la cual tendrá las siguientes funciones:

4. *Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.*
5. *Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación.*
6. *Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.*
7. *Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas, en el mantenimiento y conservación de vías.*
8. *Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.*
9. *Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.*

(…)" (Negrilla y subrayado ajeno al texto original)

Igualmente, dentro de ésta última normatividad citada, se estableció como atribución del I.D.U.:

"Artículo 28º.- El Instituto de Desarrollo Urbano tendrá a su cargo el manejo y administración de los Fondos Rotatorios de Valorización, Redesarrollo, Pavimentos Locales. Zonas Verdes y Comunales, Estacionamientos y Zonas de Interés Histórico, de conformidad con las disposiciones establecidas por los acuerdos de constitución de los mismos, salvo las contenidas en el presente Acuerdo."

Dentro de las anteriores obras que le corresponde adelantar y conservar al Instituto de Desarrollo Urbano –I.D.U., ordenadas dentro de los planes generales de desarrollo y programas sectoriales (artículo 2, Acuerdo 19 de 1972), encontramos las establecidas en el Decreto 190 de 2004, *"Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003"*.

Previo a cualquier análisis de fondo, es necesario precisar que, si bien el Decreto en comento fue derogado por el Decreto 364 de 2013 (Plan de Ordenamiento Territorial), habrá de recordarse que la última norma citada fue suspendida provisionalmente por el

Consejo de Estado mediante Auto CE 624 de 2014, lo cual indica que, para la fecha de los hechos que nos ocupan, la norma que regía y se encontraba vigente era el Decreto 190 de 2004.

Este Decreto 190 de 2004, contempla en su artículo 164, lo siguiente:

> *"**Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad** (artículo 126 del Decreto 469 de 2003).*
>
> *El sistema de movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:*
>
> *(…)*
>
> *3. **Subsistema de regulación y control del tráfico**.*
>
> *El subsistema de control y regulación del tráfico lo conforman:*
>
> *a. Los centros de control de tráfico.*
>
> *b. La red de semaforización.*
>
> *c. Los sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del tráfico.*
>
> *4. **Subsistema vial peatonal. Compuesto por los andenes, plazas, parques, cruces peatonales, puentes peatonales** y **senderos**. Este Subsistema, salvo los cruces y puentes peatonales, se desarrolla en el capítulo de espacio público.* (Negrillas y subrayas ajenas al texto principal)
>
> *(…)*

En concordancia, médiate Decreto 980 de 1997 "*por el cual se distribuyen algunos negocios y asuntos de la Secretaría de Obras Públicas al Instituto de Desarrollo Urbano*" en su artículo 1 modificado por el Decreto 1060 de 1997 y en el artículo 2 el cual señala:

> *"**Artículo 2°.-** De conformidad con lo previsto en el artículo anterior, corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, atender los siguientes negocios o asuntos:*
>
> 1. *Participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.*
> 2. ***Realizar, directamente o por contrato, los proyectos, diseños y la construcción de las obras, en concordancia con el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital.***

3. **Mantener** *actualizado el inventario sobre el estado de las vías, parques, puentes peatonales y vehiculares y suministrar la información al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, las Localidades y organismos oficiales que la requieran.*

(…)"

De igual manera el Decreto 759 de 1998, con el cual se modifica el artículo tercero del Decreto 980 de 1997 indica:

> *"Artículo 3º.- En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2º del Acuerdo 19 de 1972, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias, estarán o cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos" subrayas y negrilla fuera de texto.*

Descendiendo al caso que ocupa nuestra atención, el lugar informado como aquel de los hechos, corresponde a un ciclo ruta que hace parte del subsistema de movilidad peatonal de la ciudad, la que, se encuentra delegada, en su administración y mantenimiento, al Instituto de Desarrollo Urbano – I.D.U., en atención a lo establecido en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 - "Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá" y el Acuerdo 257 de 2006. Al igual que lo dispuesto en las demás normas antes señaladas.

Que, atendiendo al informe enviado por parte de la Subdirección de señalización, la cual indica en el numeral 5 lo siguiente:

> *"Características de la vía.*
>
> *En atención a la solicitud relacionada con características, diseño y tipo de las vías, se informa que este tema es competencia del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, por tal motivo se solicita que para próximas solicitudes relacionadas con este tema se dirijan los oficios directamente al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, ubicado en la Calle 22 No. 6 – 27, como Entidad encargada del tema."*

Así las cosas, conforme se ha expuesto la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene injerencia en el presente asunto, y que la responsabilidad de la señalización por ser una vía que se encuentra administrada por parte de I.D.U le corresponde a este la rehabilitación y mantenimiento de estas señales en el sector objeto de controversia.

Así las cosas, es pertinente transcribir lo que en materia de legitimación sustentó el Consejo de Estado con ponencia del H. Magistrado Daniel Suárez Hernández, en sentencia del 28 de enero de 1994 en el proceso radicado con el Nº 7091-94, así:

> *"LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA - LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA. En todo proceso el juzgador, al enfrentarse al dictado de la sentencia, primeramente, deberá analizar el aspecto relacionado con la legitimación para obrar, esto es, despejar si el demandante presenta la calidad con que dice obrar y si el demandado, conforme a la ley sustancial, es el llamado a enfrentar y responder eventualmente por lo que se le enrostra. En cuanto a lo primero, se habla de legitimación por activa y en cuanto a lo segundo, se denomina legitimación por pasiva. Al faltar la legitimación en la causa, se impone una decisión absolutoria."* (Subrayado fuera de texto)

De igual forma es necesario recordar lo expuesto por la Corte Suprema de Justicia al respecto:

> *"…Según concepto de Chiovenda, acogido por la Corte, la legitimación in causam consiste en la identidad del actor con la persona a la cual la ley le concede la acción (legitimación activa) y la identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción (legitimación pasiva) (Instituciones de derecho procesal civil). Conviene desde luego advertir, para no caer en el error en que incurrió el Tribunal que cuando el tratadista italiano y la Corte hablan de "acción" no están empleando ese vocablo en el sentido técnico procesal, esto es, como el derecho subjetivo público que asista a toda persona para obtener la aplicación justa de la ley a un caso concreto y que tiene como sujeto pasivo al Estado, sino como sinónimo de "derecho de pretensión" que ejercita frente al demandado. Para que esa pretensión sea acogida en la sentencia es menester, entre otros requisitos, que se haga valer por la persona en cuyo favor la ley establece el derecho sustancial que se reclama en la demanda, y frente a la persona respecto de la cual ese derecho puede ser reclamado." (Sentencia del 4 de diciembre de 1981).*

También ha dicho la Corte que la legitimación en la causa:

> *"... es en el demandante la calidad de titular del derecho subjetivo que invoca y en el demandado la calidad de obligado a ejecutar la obligación correlativa. Y el interés para obrar o interés procesal, no es el interés que se deriva del derecho invocado (interés sustancial), sino el interés que surge de la necesidad de obtener el cumplimiento de la obligación correlativa o de disipar la incertidumbre sobre la existencia de ese derecho, o de*

sustituir una situación jurídica por otra".[1] (Subrayado fuera del texto original)

Lo anterior quiere decir que, no existe nexo de causalidad entre los hechos descritos por los convocantes y las funciones de esta entidad, con los perjuicios que irroga se le han causado, reiterando que la construcción, el mantenimiento y reparación de los puentes peatonales está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano IDU conforme a las funciones antes descritas y que estas nada tienen que ver con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Así las cosas, se debe señalar que la Secretaría Distrital de Movilidad solo es legitimado de hecho para comparecer el proceso por ser convocado únicamente en el traslado de la solicitud, más carece de legitimación en la causa por pasivo en el sentido material, en razón a que, las funciones señaladas ene l Decreto 672 del 2018, en nada se relajación con el deber de construir, repara o rehabilitar los puentes peatonales de la ciudad.

CULPA EXCLUSIVA Y EXCLUYENTE DEL TERCERO

Frente a la responsabilidad del estado, se tiene, que el artículo 90 de la Constitución Política dispone que: El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, siempre y cuando se logre determinar el daño causado, el hecho generador del mismo y 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.

Esta responsabilidad del Estado se hace evidente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que la persona que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio.

Sobre la responsabilidad contractual y extracontractual del Estado la Sección Tercera del Consejo de Estado en Sentencia 8118 de mayo 8 de 1995 precisó lo siguiente:

> *"(...) es el artículo 90 de la Constitución Política vigente. De él, y concretamente de su inciso 1., se deduce, como ya lo ha dicho la Sala en otras oportunidades, que son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo al Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas".*
> *La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual) o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar, la diferencia estriba, en consecuencia, en los títulos jurídicos de imputación del daño, determinantes de la causalidad jurídica más allá de la simple causalidad material que se deriva del nexo causal*
>
> *Así mientras en la responsabilidad fundada en el contrato, serán títulos jurídicos de imputación, por ejemplo, "los mandatos de la buena fe, igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos*

[1]Sentencia de casación de julio 2 de 1993. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA DE CASACIÓN CIVIL (Sentencia de casación, julio 2 de 1993. Magistrado Ponente: Dr. Eduardo García Sarmiento).

conmutativos" (art. 28, ley 80 de 1993), en la extracontractual lo serán, además, la falla del servicio que es el título de imputación más frecuente, cualquiera que sea el sistema que para su prueba se adopte; la culpa personal en nexo con el servicio, prevista, para citar algunas disposiciones en el inciso 2o. del artículo 90 de la Constitución Política.

Muestra lo anterior que bajo cualquier clase o régimen de responsabilidad patrimonial del Estado o de las personas jurídicas de derecho público es menester que estén presentes estos elementos: la acción o la omisión de la entidad estatal; el daño antijurídico; el nexo de causalidad material y el título jurídico de imputación".

(…)

De acuerdo con lo expuesto, debe concluirse en primer término que para que la Secretaría Distrital de Movilidad, pueda ser considerada responsable de algún hecho que produzca un daño antijurídico, debe haberse producido ante todo una actuación que le sea imputable, es decir, una conducta de la cual esa persona jurídica de derecho público por intermedio de sus agentes haya sido autora por medio de actos, hechos, operaciones, vías de hecho u omisiones, a título de responsabilidad contractual o extracontractual del daño que se alega.

Por ello, para que la declaración de responsabilidad patrimonial del Estado a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad sea procedente, debe cumplirse con las condiciones señaladas por el inciso 1° del artículo 90 de la Constitución Política, a saber: la existencia de un daño antijurídico y la imputabilidad por acción u omisión de ese daño a alguna de las personas jurídicas de derecho público, y el nexo de causalidad material. Para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la administración. Por lo anterior, es necesario que el daño y la imputabilidad estén plenamente demostrados.

La Secretaría Distrital de Movilidad sólo puede responder por perjuicios derivados de acciones, omisiones o extralimitación de funciones de uno de sus agentes. La actuación irregular de la Secretaría Distrital de Movilidad debe estar plenamente comprobada, así como la existencia tanto del daño antijurídico como el nexo de causalidad entre el daño y la actuación administrativa, es decir, en primer lugar tiene que estar plenamente comprobado cuál fue el daño sufrido por la persona, en segundo lugar debe estar plenamente establecida la causa del daño y que éste fue producido por una acción u omisión de un agente estatal en el cumplimiento de sus funciones.

Así las cosas, la responsabilidad patrimonial del Estado son supuestos de la responsabilidad del Estado: (I) el daño que consiste en la lesión o menoscabo del derecho o situación de la cual es titular un sujeto de derecho, (II) una conducta ¿activa u omisiva ¿desplegada por la Administración y (iii) un nexo causal entre el primero y la segunda. Presente estos tres elementos sin que medie una causal excluyente de responsabilidad será menester declarar responsable al Estado por el daño padecido por los ciudadanos y en consecuencia condenarlo a la reparación de los perjuicios que de él se derive.

Las causales exonerativas de responsabilidad, confirman o infirman la imputación que se realice. Es decir, si no hay causales exonerativas, se confirma lo que se decidió hasta la fase de imputación del daño. Pero si hay causales de exoneración, se rompe por completo la causal de imputación.

En este punto se encuentran 4 causales de exoneración a saber:

1. Fuerza mayor

2. Caso fortuito
3. Hecho o culpa de la victima
4. Hecho o culpa de un tercero

Así las cosas, para el caso que llama nuestra atención, nos ocuparemos del HECHO O CULPA EXCLUSIVA DEL TERCERO. Esta figura exonerativa parte de la siguiente lógica: Si la victima ha concurrido con su comportamiento, por acción o por omisión, a la producción o agravamiento del daño sufrido, debe asumir las consecuencias de su actuar, que para el caso corresponde al conductor del vehículo del SITP involucrado en el accidente, y a sus garantes, toda vez que, como se probó con los testimonios, de la victima y de las personas que la socorrieron presentes para el momento de los hechos, este de desplazaba a gran velocidad, hecho aunado a lo manifestado por el apoderado de la demandante sobre la causa generadora del accidente fue que este había pasado por encima de un roca, aunado a la velocidad excesiva en la se conducía el rodante, esto manifestado por los testigos interrogados y hasta por la propia demandante.

(…)

Tomando en cuenta lo indicado, se tiene que se aportó la Historia Clínica de la Clínica El Country del 3 de noviembre de 2016, en la que consta que María Magdalena Borda Rivas ingresó ese día con un cuadro clínico de 2 horas de evolución consistente en trauma en región dorsolumbar, sacra y pelvis, refirió que iba en SITP en movimiento a alta velocidad presentó impacto por brecha en carretera sin colisionar contra otro vehículo lo que produjo el dolor por el que consultó. Con imposibilidad para la movilización de piernas12 , se inició manejo con analgésicos y anti inflamatorio.

(…)

El supuesto de hecho que se afirmó en la demanda es que el daño se produjo como consecuencia de la ejecución de una actividad peligrosa, esto es, la conducción de un vehículo automotor de servicio público, específicamente el bus identificado con las placas WGH361 afiliado a la empresa Consorcio Express S.A.S, de propiedad de esta misma, conducido por Cristhian Fabián González Martínez, lo cual se conjugó según las afirmaciones e imputaciones de la demanda con un mal estado de conservación de la carretera por la que transitaba dicho automotor, de modo que, corresponde verificar si están acreditados estos supuestos de hecho, así como el vínculo de conexidad entre ellos y el daño

(…)

Consorcio Express S.A.S no sólo detentaba la propiedad sobre el bus de servicio público de placas WGH631 para el 3 de noviembre de 2016, sino que ejecutaba tal actividad por autorización del ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público masivo de la ciudad de Bogotá, esto es, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A, dicha autorización se materializó mediante contrato de concesión para la explotación preferencial y no exclusiva 008 de 2010

(…)

Juan Leonardo Foliaco Díaz26 comentó que llegó al lugar de los hechos luego de ocurrido el accidente, que conocía a la demandante porque era muy amigo de su hijo Juan David, que está lo llamó para contarle lo que había sucedido y para que la auxiliaran, él vivía como a 20 minutos a pie del lugar de los hechos. Una vez llegó junto con Juan David a la escena encontró a María Magdalena Borda Rivas en la parte trasera del bus tratando de sostenerse en pie apoyada de las barandas del bus sin apoyar su cuerpo sobre una silla, ***ella le contó que el bus había saltado, se golpeó muy fuerte y al caer sintió un dolor en la espalda, él*** *la vio de aspecto pálido con notable dolor y su apoyo se centró en ayudarla a sostenerse en compañía de su hijo Juan David, estuvieron ahí aproximadamente una hora hasta que llegó la ambulancia y se llevó a la demandante para que fuera atendida medicamente*

(..)

Este testigo también relató que por la narración de los vecinos que acudieron al lugar supo que el bus iba por una curva muy pronunciada a alta velocidad, cogió una piedra*, saltó, chocó contra el suelo, frenó más adelante y ello fue lo que produjo el golpe que afectó a la señora Borda Rivas,*

De menara que, dentro de las pruebas que se agotaron dentro del proceso, si existen elementos de responsabilidad que le son imputables pro elel señor Cristin Fabian González en calidad de conductor del vehículo de placas WGH631 el cual es de propiedad de la empresa CONSORCIO EXPRES S.A.S, fue está la causante directa de los perjuicios directos de los demandantes y que esta no puede ser despachada en contra de mi representada, por el solo hecho de ser cabeza del sector de movilidad.

En suma y dado que de los hechos de la demanda se logra avizorar que los mismos son responsabilidad exclusiva y directa de terceros, que es está la causa eficiente, que genero las supuestas lesiones ocasionadas a la demandante, como lo fue la falta de pericia y la velocidad del vehículo que en primera instancia causó las lesiones. Esta intervención de personas indeterminadas, ajenos a esta Entidad se desconoce y excluyen de manera clara la responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta que el vehículo de placas WGH631 de propiedad de la CONSORCIO EXPRES S.A.S.

PETICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones solicito muy respetuosamente a los honorables magistrados del Tribunal Administrativo se revoque la sentencia proferida por el Juzgado

Del honorable juez

Administrativo de Bogotá dentro de la presente causa, por considerar que sobre la misma no se vinculo al contradictorio a todas las partes del proceso, y por considerar que le asiste una responsabilidad del deber objetivo de cuidado al tercero conductor del vehículo involucrado en el accidente y a sus garantes y propietarios.

I. NOTIFICACIONES

Al suscrito, en la secretaría de su Despacho o en la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, ubicada en la Avenida - calle 13 No. 37 – 35, segundo piso, Dirección de Representación Judicial; de esta ciudad, o al correo electrónico lesuarez@movilidadbogota.gov.co o judicial@movilidadbogota.gov.co

Del Honorable Juez,

LEIDER EFRÉN SUÁREZ ESPITIA
C.C. 1.032.374.683
T.P. 255.455 C.S. J