


RV: 20225101852071

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Jue 17/03/2022 14:22

Para: Juzgado 62 Administrativo Seccion Tercera - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin62bta@notificacionesrj.gov.co>

 2 archivos adjuntos (2 MB)

120225101852071_00002.pdf; 20225101852071.pdf;

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN
CAMS

De: Tutelas Sdm <tutelassdm@movilidadbogota.gov.co>

Enviado: jueves, 17 de marzo de 2022 1:55 p. m.

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: correo@certificado.4-72.com.co <correo@certificado.4-72.com.co>

Asunto: 20225101852071

SECRETARÍA DE
MOVILIDADDRJ
20225101852071Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 17 de 2022

Doctor (a)

MARÍA DEL TRÁNSITO HIGUERA GUÍO

Juez (a) Sesenta y Dos (62) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá

Sección Tercera

Correo electrónico: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

Calle 24 No. 53 – 28

Ciudad.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN NO: 110013343 062 2020 00263 00
DEMANDANTE: REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S
DEMANDADO: BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL - SECRETARÍA DISTRITAL
DE MOVILIDAD Y OTRO.

ASUNTO Contestación de demanda.

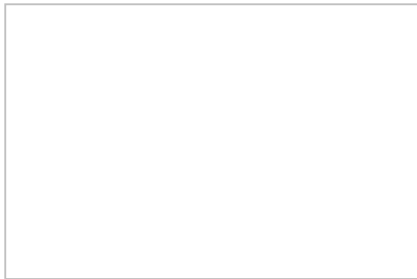
Cordial saludo,

SERGIO ALEJANDRO BARRETO CHAPARRO, mayor de edad, vecino de Bogotá, D. C., abogado en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía No. **1.024.521.050** de Bogotá y Tarjeta Profesional No. **251.706** del C.S de la J., actuando en calidad de apoderado judicial de **BOGOTÁ, D. C. - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**-, conforme al poder que se adjunta, por medio del presente memorial y estando dentro del término

--

De manera atenta, y estando dentro del término otorgado por su despacho, nos permitimos dar respuesta a la acción de tutela de la referencia. De igual manera se le informa que en **ESTA CUENTA DE CORREO ELECTRÓNICO NO SE RECIBEN NOTIFICACIONES NI SOLICITUDES DE NINGÚN TIPO** es así que, para cualquier notificación, la misma podrá ser remitida a la Secretaría Jurídica Distrital - Alcaldía Mayor de Bogotá Tel: (571) 3813000 Sede principal Carrera 8 No.10 en el Email: notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co, y a la Secretaría Distrital de Movilidad en la Cl 13 No 37-35 y en el Email: judicial@movilidadbogota.gov.co

POR FAVOR CONFIRMAR ACUSE RECIBIDO



NOTIFICACIONES JUDICIALES

Email: notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co

Secretaría Jurídica Distrital - Alcaldía Mayor de Bogotá Tel: (571) 381 3000 Ext. Sede principal Carrera 8 No. 10 – 65 y a la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD en la CRA 13 No 37-35 y en el E-mail judicial@movilidadbogota.gov.co



Bogotá D.C., marzo 17 de 2022

Doctor (a)

MARÍA DEL TRÁNSITO HIGUERA GUÍO

Juez (a) Sesenta y Dos (62) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá

Sección Tercera

Correo electrónico: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

Calle 24 No. 53 – 28

Ciudad.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN NO: 110013343 062 2020 00263 00
DEMANDANTE: REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S
DEMANDADO: BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL - SECRETARÍA DISTRITAL
DE MOVILIDAD Y OTRO.

ASUNTO Contestación de demanda.

Cordial saludo,

SERGIO ALEJANDRO BARRETO CHAPARRO, mayor de edad, vecino de Bogotá, D. C., abogado en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía No. **1.024.521.050** de Bogotá y Tarjeta Profesional No. **251.706** del C.S de la J., actuando en calidad de apoderado judicial de **BOGOTÁ, D. C. - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**-, conforme al poder que se adjunta, por medio del presente memorial y estando dentro del término establecido a través de auto admisorio y en concordancia a lo dispuesto por los artículos 172 y 199 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021, me permito presentar ante su despacho la correspondiente **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA** incoada por la sociedad REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S, a través de apoderado judicial, en contra de la **Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. - Secretaría Distrital de Movilidad y Otros** de acuerdo con las siguientes consideraciones:

I. CON RELACIÓN A LAS PRETENSIONES

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Los demandantes solicitan la declaratoria de responsabilidad administrativa y patrimonial de carácter **contractual** del DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ y a la empresa TRANSMILENIO S.A., por los presuntos perjuicios causados con la terminación unilateral del contrato de concesión No. 11 Zona Usme a la empresa TRANZIT S.A.S, que imputa a la empresa Transmilenio S.A., esto con la expedición de la resolución expedición de 657 de julio de 2019, un acto administrativo de una Entidad pública, la que daría lugar a que entienda que los presuntos perjuicios que se irrogan son causa de la expedición de un acto de la administración, que a todas luces debe ser declarado nulo bajo el Medio de Control es de Restablecimiento del Nulidad y Restablecimiento del derecho para así poder proceder a la solicitud de perjuicios que por este se derivaron y en este caso esto no sucede.

Consecuencia de ello, que se condene a las demandadas al pago de la suma de Trescientos Treinta y Tres Millones Novecientos Ochenta y Un Mil Trescientos Treinta y Seis Pesos M/Cte. (\$333.981.336).

Es así que la parte demandante solicita se declare:

PRIMERA: Que se declare que la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ y TRANSMILENIO S.A., son administrativamente y contractualmente en forma solidaria, responsables por la totalidad de los daños y perjuicios que le fueron ocasionados a la empresa **REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S identificada con NIT No. 900.813.243-7**, representada legalmente por DAVID TOVAR MADRIGAL o por quien haga sus veces, como proveedor tercero afectado; por la terminación unilateral del contrato de concesión numero 11 Zona Usme, de la empresa operadora del SITP TRANZIT S.A.S., mediante resolución 657 del 19 de julio del 2019, expedida por TRANSMILENIO S.A.

Que como consecuencia de lo anterior, se ordene a la ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ Y TRANSMILENIO S.A., a pagar a la empresa, la suma de TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$333.981.336.00), certificado por el Liquidador de la empresa TRANZIT S.A.S. EN LIQUIDACION, por concepto de facturación de repuestos de vehículos entregados a la empresa operadora mencionada.

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



- 3 Que se ordene el pago de los intereses moratorios sobre el valor antes señalado desde el momento en que se generó la facturación y hasta el día que se efectuó el pago.
- 4 Que se ordene a las entidades demandadas dar cumplimiento a la sentencia en los términos del artículo 192 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
- 5 La condena será actualizada de conformidad a lo previsto en el artículo 178 del C.C.A.

(...)

De acuerdo a lo anterior, el suscrito apoderado desde ya manifiesta a su señoría que se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones propuestas por la parte activa en contra de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. - Secretaría Distrital de Movilidad-, puesto que en primer lugar, no existe ninguna relación de índole contractual entre la Secretaria Distrital de Movilidad y la Empresa demandante, ya que mi prohijado no ha firmado contrato alguno, bajo ninguna calidad con la sociedad REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S, para ningún efecto de este proceso, de manera que no le asista la legitimación en la causa ni por activa ni por pasiva a la sociedad demandatorio puesto que no existe la mentada relación contractual que aduce.

En segundo lugar, me opongo a la prosperidad de las peticiones de este trámite, puesto que del contenido de la demanda se extrae que las mismas son producto presuntamente de actividades realizadas por otra empresa del orden distrital según se puede ver de los hechos de la demanda, de los cuales no es parte la Secretaria Distrital de Movilidad ya que esta no fue participe de la celebración de la licitación No. 011 de 2010, así como no se encarga de la planeación del sistema integrado de transporte, ni tampoco es parte dentro del Contratos de concesión 011 de 2010, razón por la cual no tiene relación jurídico procesal, que señale que por la terminación anticipada de los citados contratos, deba reparar algún perjuicio al demandante; máxime si se tiene en consideración que tal y como se mencionó anteriormente, es TRANSMILENIO S.A., el encargado de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso.

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



En tal sentido, de manera primigenia se entrevé que el Distrito Capital de Bogotá, Secretaria Distrital de Movilidad, **NO** son causantes de daño antijurídico alguno, por cuanto estas entidades no hacen parte de manera activa o pasiva del presunto daño causado, toda vez que no existe un nexo de causalidad entre el daño y el perjuicio que se pretende sea resarcido que sea imputable a mis defendidas, ya que en ningún momento entorpeció, tabo o desconoció el proceso de liquidación del que hacia parte la sociedad demandante.

En ese sentido, la oposición de las pretensiones toma relevancia en los hechos que para el presente asunto se predica una inexistencia de responsabilidad de parte del Distrito Capital – Secretaria Distrital de Movilidad, por no es función de la Entidad que represento la planeación, gestión y control contractual del sistema integrado de transporte, por cuanto para ello existe un ente gestor, con las que no se guarda solidaridad alguna.

Así mismo, el daño y el perjuicio que se pretende sea resarcido, el cual se imputa a este organismo de tránsito, es decir, la causalidad entre el daño y el perjuicio se rompe frente a la Secretaria Distrital de Movilidad debido a que está, según sus funciones establecidas en 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”*, tiene por objeto:

(...)

“La Secretaría Distrital de Movilidad 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.”

(...)

Con funciones entre otras de:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





“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”; mas no tiene como función el mantenimiento de la malla vial de la ciudad como se ha dicho, siendo las expuestas las razones por las cuales no debe prosperar las pretensiones de la demanda.

En ese sentido, frente a la pretensión primera me opongo en razón a que no existe lugar a que se declare administrativa ni extracontractualmente responsable al Distrito Capital de Bogotá, Secretaria Distrital de Movilidad, de los perjuicios que irrogan los demandantes, por el presunto daño especial causado a estos con la expedición de la resolución 657 de 2019, ya que es claro que la Entidad no fue expedidora de dicho acto administrativo.

Aunado a ello del contenido de la demanda puede verse claramente que la imputación de responsabilidad que realiza la parte actora desde el mismo capítulo “DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD”, deja ver de manera diáfana que las pretensiones se dirigen única y exclusivamente a TRANSMILENIO S.A. y no a la Secretaria Distrital de Movilidad; situación que se reitera al momento de subsanar la demanda cuando el mismo despacho solicitó a los demandantes indicar el tipo de perjuicio a que se refiere en la pretensión segunda cuando solicitaba la indemnización de la suma de dinero allí establecida.

Es decir realizando la imputación de los perjuicios a presuntas actuaciones adelantadas por la Sociedad Transmilenio S.A. y no por este organismo de tránsito

Razones por las cuales, no existe responsabilidad alguna por parte de mi prohijada en la causación del daño que se pretende imputar, de manera que si no existe lugar a que se declare la responsabilidad del Distrito Capital – Secretaria Distrital de Movilidad, no existirá lugar a ningún reconocimiento económico, tazado como perjuicio razón por la cual me opongo también a la pretensión segunda, tercera y cuarta.

Finalmente respecto de la pretensión sexta, **condena en costas** establecida en el artículo 188 de la Ley 1437 de 2011, me **OPONGO** dado que mi representada siempre ha estado presta al cabal cumplimiento de las normas legales pertinentes especiales, y dado que la parte demandada no ha observado una conducta dilatoria o de mala fe, solicito con todo respeto al Honorable Despacho, **NO SE SANCIONE A LA ENTIDAD EN COSTAS** de

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



conformidad a la reiterada jurisprudencia del Consejo de Estado, tales como, los procesos con radicados 2012-00701 CP. Gustavo Eduardo Gómez Aranguren, 2012-00439 CP. Sandra Lisset Ibarra Vélez, 2012-00206 CP. Alfonso Vargas Rincón, los cuales coinciden en que la condena en costas no se debe aplicar de manera automática sino que deben confluir circunstancias para su aplicación.

II. CON RELACIÓN A LOS HECHOS

Según la forma en que se exponen se da respuesta de la siguiente manera:

1. Es un hecho que no es cierto como se expresa, ya que en el Decreto 319 de 2006, tuvo su origen en el Plan Maestro de Movilidad (PMM) – y a consecuencia el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D. C. (SITP), con la finalidad de resolver los problemas presentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en el Distrito, relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros.

No obstante que este se haya materializado mediante la Licitación TMSA-LP-04-2009, es un hecho que no me consta puesto que la Secretaria Distrital de Movilidad no ejerce ningún control contractual en el sistema, ya que de acuerdo a las funciones señaladas en el Decreto 309 de 2009, esto corresponde a otra entidad del Distrito Capital.

2. Este es un hecho que no me consta, por cuanto tal y como se expone, la señalada licitación fue aperturada por la empresa gestora del SITP, y no por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad, de ahí que me atenga a lo probado a lo largo del proceso, no obstante, TRANSMILENIO S.A., realizó en el año 2010, los procesos de selección de operadores del SITP, dando lugar a las 13 concesiones que actualmente operan dicho servicio de transporte en la ciudad.
3. Este es un hecho que no me consta, por cuanto como bien lo expresa allí la parte actora, en el mismo se relatan presuntas actividades comerciales y contractuales entre privados, del cual no es parte la Secretaria Distrital de Movilidad.

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



4. Este es un hecho que no me consta, toda vez que mi prohijada no hace parte del citado proceso de reorganización, sin embargo dentro de las pruebas arrimadas con la demanda se observa copia de un documento sin fecha, suscrito por el presunto Gerente Liquidador de TRANZIT S.A.S, donde se señala que la Superintendencia de Sociedades a través de Auto No. 400-005940 del 13 de marzo de 2017, Decreta la apertura del proceso de reorganización empresarial de la empresa TRANSPORTE ZONAL INTEGRADO S.A.S – TRANZIT S.A.S, razón por la cual me atengo a lo probado dentro del trámite del proceso.
5. Este es un hecho que no me consta, toda vez que mi prohijada no hace parte del citado proceso de liquidación del que hace mención, ni conoce las resultas del mismos o su etapa actual, razón por la cual me atengo a lo probado dentro del trámite del proceso.
6. Este es un hecho que no me consta, por cuanto tal y como se expone, la señalada resolución fue expedida por la empresa gestora del Sistema integrado, esto es TRANSMILENIO S.A., de manera que en caso de existir un incumplimiento por parte del contratista respecto al contrato de concesión No. 11 de 2010 a través de la era el ente gestor el competente para expedir dicho acto, por cuanto esta función, de acuerdo a lo señalado en el artículo 8º del Decreto Distrital 309 de 2009, compete a TRANSMILENIO S.A., que señala:

(...)

Artículo 8º.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: **La planeación, gestión y control contractual del Sistema: el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.** (Subrayas y negrillas fuera de texto)”

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



No obstante como se ha dicho este organismo de tránsito no fue la Entidad expedidora del acto administrativo del cual se imputa el presunto perjuicio; cabe resaltar que los hechos de la demanda dejan ver claramente que el perjuicio que se irroga, deviene directamente de la cesación de pagos que pudo tener la empresa TRANZIT S.A.S, a la sociedad REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S, en su calidad de proveedor de repuestos que realizaba el primero al segundo, siendo TRANZIT quien sería el llamado a pagar los dineros adeudados a su proveedor.

7. Este no es un hecho, es una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda, valga añadir que El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D. C. (SITP), tuvo su origen en el Plan Maestro de Movilidad (PMM) - Decreto 319 de 2006, con la finalidad de resolver los problemas presentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en el Distrito, relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros; sin embargo, el apertura una licitación pública, no genera ninguna expectativa legítima o derecho adquirido a ninguna persona sea natural o jurídica, puesto que son aquellos que cumplan con los requisitos que establece el proceso contractual quienes serán los adjudicatarios de las mismas.

Sea del caso añadir, que en el caso de los terceros que prestan servicios a las empresas como en este caso la sociedad proveedora demandante, es la autonomía de la voluntad la que está presente en la suscripción de los contratos que firman, y que son regulados por el derecho privado, de manera que si existe incumplimiento por parte de alguno de los contratantes, quien cumpliera sus obligaciones está en todo su derecho de reclamar la prestación debida, pero bajo las reglas del derecho privado, que rige las relaciones contractuales entre privados.

8. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
9. Este es un hecho que no es cierto tal cual y se expuso en la respuesta anterior.





10. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
11. Este no es un hecho, es una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
12. Este es un hecho que no me consta, además, constituye este una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
13. Este es un hecho que no me consta, además, constituye este una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
14. Este es un hecho que no me consta, aunado a ello, no puede la parte actora señalar que existe un desequilibrio económico respecto del contrato de concesión del que es o fue parte TRANZIT S.A.S, cuando la sociedad demandante no es, ni fue parte del menado contrato, de ahí que constituye este una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
15. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
16. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
17. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
18. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
19. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.





20. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
21. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado, estas apreciaciones no tienen nada que ver frente al objeto del presente proceso.
22. Este no es un hecho, es una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
23. Este es un hecho que no es cierto, por cuanto el Decreto 351 de 2017, buscaba era garantizar, las condiciones bajo las cuales el Distrito Capital ejercerá la autorización prevista en el artículo 78 del Acuerdo Distrital No. 645 de 2016 Plan Distrital de Desarrollo- "por el cual se expide Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos: 2016-2020", y establecer el régimen de transición respecto de los propietarios vinculados que se presentaron al procedimiento del Decreto Distrital 580 de 2014, cuyas postulaciones fueron aprobadas.
24. Este es un hecho que no es cierto, por cuanto el Decreto 351 de 2017, buscaba era garantizar, las condiciones bajo las cuales el Distrito Capital ejercerá la autorización prevista en el artículo 78 del Acuerdo Distrital No. 645 de 2016 Plan Distrital de Desarrollo- "por el cual se expide Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos: 2016-2020", y establecer el régimen de transición respecto de los propietarios vinculados que se presentaron al procedimiento del Decreto Distrital 580 de 2014, cuyas postulaciones fueron aprobadas.
25. Este es un hecho que no es cierto, puesto que la expedición de dichas normas no es reconocimiento de ningún tipo de responsabilidad administrativa, además estas conjeturas solo podrían hacerse por quienes fueron parte de los contratos de concesión y de aquellos propietarios que se presentaron al procedimiento del Decreto Distrital 580 de 2014, cuyas postulaciones fueron aprobadas y no por terceros que no guardan ningún tipo de relación contractual con el Distrito Capital.





26. Este es un hecho que no me consta, por cuanto tal y como se expone, el ente gestor el competente para expedir dicho acto, por cuanto esta función, de acuerdo a lo señalado en el artículo 8º del Decreto Distrital 309 de 2009, compete a TRANSMILENIO S.A., que señala:

(...)

Artículo 8º.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: **La planeación, gestión y control contractual del Sistema: el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.** (Subrayas y negrillas fuera de texto)”

No constándome quienes hacen parte de los mismos.

27. Esto no es cierto, valga indicar que acá se ha señalado por parte de la demandante que TRANZIT S.A.S., estuvo en proceso de reorganización y liquidación, por situaciones que posiblemente son a dicha empresa atribuibles, de manera que el perjuicio que acá se pretende reclamar recae específicamente es en las relaciones comerciales o contractuales que existían entre TRANZIT S.A.S y REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S.
28. Este no es un hecho, es una apreciación subjetiva y descontextualizada que se plantean en la demanda.
29. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.
30. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



31. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado.

32. Este es un hecho parcialmente cierto, ya que si bien existe el derecho de postulación en el presente asunto, ya que con la demanda se adjuntó poder y acá a la apoderada de la parte actora ya le fue reconocida su personería jurídica como abogada de la parte demandante, las imputaciones de responsabilidad que se realizan en contra de las demandadas según lo expuesto a lo largo de este escrito, no son ciertas.

33. Este es un hecho que no me consta, dado que relata situaciones ajenas a este organismo de tránsito, me atengo a lo probado, NO OBSTANTE en este recae la verdadera razón de los perjuicios que pretende le sean indemnizados la parte actora, siendo claro que estos derivan directamente de las relaciones comerciales o contractuales que existían entre REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S., y TRANZIT S.A.S, siendo esta última quien es la llamada jurídicamente a saldar las obligaciones que con sus proveedores había adquirido.

III. FUNDAMENTOS FACTICOS Y RAZONES DE LA DEFENSA

- COMPETENCIA DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD EN LOS HECHOS QUE SE ALEGAN.

Como primera medida, es necesario determinar la competencia de la Secretaria Distrital de Movilidad para comparecer en el caso que nos ocupa, para lo cual es preciso tener en cuenta las siguientes consideraciones:

El Acuerdo 257 de 2006 en su artículo 108 estableció la naturaleza, objeto y funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, al señalar que es un organismo del Sector Central de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 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

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

El artículo 30 del Acuerdo 257 de 2006, determina que la función administrativa distrital se desarrollará en consonancia con el interés general de la ciudadanía y de los fines del Estado Social de Derecho y se llevará a cabo atendiendo los principios constitucionales y legales de democratización y control social de la Administración Pública Distrital, moralidad, transparencia, publicidad, igualdad, imparcialidad, efectividad, economía, celeridad, y buena fe, así como a los principios de distribución de competencias, coordinación, concurrencia, subsidiaridad y complementariedad.

Igual, el artículo 17 del Acuerdo 257 de 2006, Indica que las autoridades administrativas del Distrito Capital podrán delegar el ejercicio de sus funciones a sus colaboradores o a otras autoridades con funciones afines o complementarias.

Por su parte el Decreto Distrital 212 de 2018, "Por medio del cual se establecen disposiciones para el ejercicio de la representación judicial y extrajudicial de las Entidades del Nivel Central de Bogotá, D.C., se efectúan unas delegaciones y se dictan otras disposiciones se asignan funciones en materia de representación legal, judicial y extrajudicial, y se dictan otras disposiciones.", establece:

Delegase a los Secretarios de Despacho, Directores de Departamentos Administrativos y Unidades Administrativas Especiales sin personería jurídica, la representación legal en lo judicial y extrajudicial de Bogotá, Distrito Capital, en relación con sus respectivos organismos, para todos aquellos procesos, diligencias y/o actuaciones, judiciales o administrativas, que se adelanten con ocasión de los actos, hechos, omisiones u operaciones que expidan, realicen o en que incurran o participen, o que se relacionen con asuntos inherentes a cada uno de ellos, conforme a su objeto y funciones.

Que el Artículo 2 Ibídem, se refiere a la asignación de funciones de representación legal en lo judicial y extrajudicial del Distrito Capital, comprende las siguientes facultades:





“2.1. Actuar, transigir, conciliar judicial y extrajudicialmente, desistir e interponer recursos, participar en la práctica de los medios de prueba o contradicción que se estimen pertinentes, en nombre de Bogotá, Distrito Capital.”

Aunado a ello, 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*”.

De ahí, que resulte claro que de acuerdo a las funciones para las que fue instituida mi defendida no tenga vocación de prosperidad la pretensión de declarar responsable a la Secretaria Distrital de Movilidad por los perjuicios sufridos por la parte activa en este proceso, ya que es claro que no es función de la Secretaria Distrital de Movilidad, la gestión contractual del SITP, puesto que dichas funciones están asignadas a otras entidades del orden distrital.

- **COMPETENCIA DE OTRAS ENTIDADES O EMPRESAS DEL ORDEN DISTRITAL.**

En segundo lugar, para el presente asunto es imprescindible mencionar la naturaleza jurídica y funciones de la Empresa de Transporte Tercer Milenio - *TRANSMILENIO S.A.*

El Concejo de Bogotá, por medio del Acuerdo N° 004, del 18 de febrero de 1999, autorizó 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 de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.

El artículo 1° del Acuerdo en mención, precisó que dicha empresa se debía constituir bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas y con los atributos de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.

La finalidad de Transmilenio, según el artículo 2° del Acuerdo en comento, es la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

La empresa se constituyó efectivamente, siguiendo los lineamientos del Acuerdo, mediante la Escritura pública N° 1528, del 13 de octubre de 1999, de la Notaria 27 de Bogotá, mediante la cual, Transmilenio S.A., surgió a la vida jurídica como una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos.

16

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Sus socios son el Distrito Capital de Bogotá, tres establecimientos públicos del orden distrital a saber: el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá – FONDATT, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo – IDCT, así como una empresa industrial y comercial del Estado, también del orden distrital.

La naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es, entonces, la de una sociedad anónima constituida por cinco entidades públicas distritales, lo que significa que es una sociedad pública de las que menciona la Ley 489 de 1998 (referente a la organización de la administración pública), en sus artículos 38, numeral 2° literal f) y parágrafo 1°, artículo 68, primer inciso; ley que, conviene anotar, se aplica al Distrito Capital, entre otros temas, en cuanto a las características y el régimen de las entidades descentralizadas, conforme lo disponen el parágrafo del artículo 2° y el parágrafo 1° del artículo 68 de la Ley en comento.

En síntesis, la naturaleza Jurídica de Transmilenio S.A., es la de una sociedad anónima pública, esto es, constituida exclusivamente por entidades públicas, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital con la participación exclusiva de entidades públicas y con los atributos de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, y en cuanto a su régimen jurídico aplicable, es el de las empresas industriales y comerciales del Estado, el cual corresponde al derecho privado con determinadas excepciones legales. Por tanto, en un supuesto caso de responsabilidad, no hay, ni existe responsabilidad solidaria con la Secretaría Distrital de Movilidad, que en este caso actúa en representación judicial y defensa de los intereses única y exclusivamente de Bogotá Distrito Capital.

a. Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital.

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D. C. (SITP), tuvo su origen en el Plan Maestro de Movilidad (PMM) - Decreto 319 de 2006, con la finalidad de resolver los problemas presentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en el Distrito, relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la





accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros.

En los documentos soporte del Plan Maestro de Movilidad (PMM), (Documento No. 8. Transporte Público) este tema se abordó en los siguientes términos:

“(…) es necesaria la promoción de la articulación de los intereses económicos y políticos para un proyecto de modernización del modo colectivo de transporte y de un sistema integrado de transporte. Es necesario que la población vea la expansión y la diversificación de los servicios de transporte como una forma de mejorar su condición social y de calidad de vida. Es necesario, pensar y concertar una visión estratégica del transporte en una ciudad con nuevos paradigmas. dado que la imposibilidad de solucionar los problemas de desplazamientos a través del transporte individual está cada día más presente.

Por otra parte, en el transporte público, las tendencias existentes son la reducción de las velocidades de operación en los principales corredores, ocasionada por los congestionamientos viales causados por el aumento del parque automotor privado y por la sobreoferta del transporte colectivo y del transporte individual.

Por todo eso, la visión estratégica del transporte debe promover un cambio del paradigma presente de incentivo del uso de transporte individual y como primera reflexión, entender la ciudad como un ambiente colectivo. La gestión de la movilidad urbana debe ser entendida como una acción coordinada entre las políticas de desarrollo urbano, transporte, tránsito e infraestructura vial, basada en los principios relacionados al interés público y para atender la mayor parte de la población, que en Bogotá está formada por usuarios del transporte público. (...)”

Por todo eso, la visión estratégica del transporte debe promover un cambio del paradigma presente de incentivo del uso de transporte individual y como primera reflexión, entender la ciudad como un ambiente colectivo. La gestión de la movilidad urbana debe ser entendida como una acción coordinada entre las políticas de desarrollo urbano, transporte, tránsito e infraestructura vial, basada en los principios relacionados al interés público y para atender la mayor parte de la población, que en Bogotá está formada por usuarios del transporte público. (...)”





Obviamente la construcción de nuevas infraestructuras de transporte no puede mantener el ritmo de ese crecimiento tan frenético. Las ciudades se encuentran ya amenazadas por la congestión, posibilitando dentro de poco la llegada a un punto de parálisis dominante. De hecho, ciudades como Bangkok, Manila y Yakarta ya han alcanzado ese estado durante buena parte del día. Según estudios que abogan por la movilidad sostenible y proponen el fomento de sistemas de transporte público de calidad, estas ciudades y la mayoría de nuestra América Latina son "completamente inadecuados para el uso del automóvil."

En este camino, a partir del mes de diciembre del año 2000, se implementó un sistema tronco-alimentado de transporte masivo de pasajeros, con carriles preferenciales, nuevas tipologías de vehículos para transporte público, nuevo esquema empresarial, pago con tarjeta electrónica inteligente, tarifa integrada en el corredor y pago por kilómetro recorrido a los operadores, entre otros.

Lo anterior, generó que la ciudad contara con dos sistemas de transporte público de pasajeros: el colectivo y el masivo, que no se complementaban entre sí, lo cual no satisfacía ni las necesidades ni las expectativas de los usuarios, en materia de cantidad y calidad del servicio.

Partiendo de esta realidad, el PMM planteó la necesidad de generar un sistema integrado de transporte público, que tomara los mejores elementos de cada uno de los esquemas y mejorara las condiciones de cobertura, accesibilidad, costo, seguridad, conectividad con un mayor beneficio social para la parte más deprimida de la población, cuyo único medio de movilización, es el transporte público. Además, se previó que los altos índices de calidad proyectados para dicho sistema integrado contribuyeran a desestimular el uso del vehículo particular y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes de Bogotá. Así, el PMM del Distrito Capital, ordenó adoptar un sistema único de transporte, denominado Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con una reglamentación única: La del transporte masivo.

El SITP se constituiría, a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional, en una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantizaría el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia.





En desarrollo de lo anterior, el Decreto Distrital 309 de 2009, adoptó formalmente el SITP, definiendo como los lineamientos para su implementación, entre otros, la "gradualidad" y **la prestación del servicio a través de terceros, mediante contratos de concesión, así como una separación de competencias entre la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A.**

En consecuencia, de lo anterior, en la normatividad aludida, se estableció:

“Artículo 7º.- Competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad. De acuerdo con sus competencias legales y reglamentarias y en su calidad de cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad actuará como la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá D.C. y sus funciones estarán dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial, funciones que ejercerá con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.

Artículo 8º.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema: el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo. (Subrayas y negrillas fuera de texto)

En cumplimiento de lo anterior, **TRANSMILENIO S.A., realizó en el año 2010, los procesos de selección de operadores del SITP, dando lugar a las 13 concesiones que actualmente operan dicho servicio de transporte en la ciudad.**

Bajo ese marco normativo, **el SITP inició su operación desde el mes de junio de 2012,** y la administración distrital viene implementando dicho sistema de manera gradual,

20

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



encontrándose a la fecha, con un porcentaje de avance global del proyecto, superior al 85%.

Como se mencionó anteriormente, es TRANSMILENIO S.A., el encargado de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso.

**- AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL -
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.**

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.*

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, aquel deberá repetir contra éste".

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 1o., 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 extra patrimonial 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 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 pública 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 consiguiente, y entendiendo que son supuestos de la responsabilidad patrimonial 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 el segundo, lo cual al presentarse estos tres elementos sin que medie una causal excluyente de responsabilidad será

22

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



menester declarar responsable al Estado por el daño padecido por los administrados y en consecuencia condenarlo a la reparación de los perjuicios que de él se derive, pero sin la existencia de los elementos anteriormente descritos no será posible la declaración de responsabilidad, tal y como acontece en el caso en estudio.

Por ello, para que la declaración de responsabilidad patrimonial del Estado 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 de ese daño a alguna de las personas jurídicas de derecho público, y el nexo de causalidad material como se indicó. Es decir que, para que una persona de derecho público pueda disponer de sus recursos públicos con el objeto de resarcir daños y perjuicios causados a una persona natural o jurídica, es necesario que el daño y la imputabilidad estén plenamente comprobados, se debe garantizar que lo que se paga tenga el suficiente soporte probatorio que determine con plena certeza la responsabilidad Estatal, pues de lo contrario, el reconocimiento de perjuicios no imputables a la entidad estatal generaría un detrimento patrimonial ilegal, con las correspondientes consecuencias penales, disciplinarias y fiscales para los funcionarios que lo llegaren a ordenar.

Justamente, una sentencia reciente el Consejo de Estado¹ precisó que estos elementos pueden resumirse en la existencia de:

- i. Un daño o lesión de naturaleza patrimonial o extrapatrimonial, cierto y determinado o determinable, que se inflige a uno o a varios individuos.
- ii. Una conducta, activa u omisiva, jurídicamente imputable a una autoridad pública y
- iii. Cuando hubiere lugar a ella, una relación o **nexo de causalidad** entre esta y aquél, vale decir, **“que el daño se produzca como consecuencia directa de la acción o la omisión atribuible a la entidad accionada”**

Así las cosas, en primer lugar, la Secretaría Distrital de Movilidad sólo puede responder por perjuicios derivados de acciones, omisiones o exlimitación de funciones de uno de sus

¹ Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia 25000232600020050088301 (38139), 08/10/16, C.P. Hernán Andrade Rincón





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.

Siendo del caso manifestar que eso no sucede en este asunto, pues la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, no ha causado ningún perjuicio por acción u omisión en el presente caso** máxime si se tiene en consideración que tal y como se mencionó anteriormente, es TRANSMILENIO S.A., el encargado de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso.

Así las cosas, se concluye de lo anterior, que frente al caso que nos ocupa existe una falta de legitimación en la causa por pasiva, y una inexistencia de responsabilidad de mi prohijada, por cuanto el daño que se alega, y el perjuicio que se irroga, son producto del desarrollo de actividades y competencias de Entidades distritales diferentes al organismo de tránsito que represento, según se denota de los mismos hechos de la demanda.

1. DAÑO

Del análisis de los hechos, se puede establecer que el daño irrogado, es la expedición de la resolución 657 de 2019, y que a juicio de los demandantes al ser una actividad legítima del estado, ocasiono un daño a los mismos por desconocer el proceso de liquidación judicial que se adelantaba ante la Superintendencia de Sociedades, de manera que sea claro que la planeación, gestión y control contractual del sistema, no se encuentra en cabeza de este organismo de tránsito, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso, así como que fue





esta quien expidió el acto administrativo que presuntamente ocasiono el perjuicio que los demandantes irrogan sin precisar el título de imputación.

2. IMPUTACIÓN

El daño debe ser atribuido a alguien diferente de la víctima. Sé parte del daño, se toman entonces uno o varios autores, en este punto, lo que hay que probar es quien causa el daño, y luego establecer un nexo de causalidad, la lógica es: Daño, hecho dañino y hecho dañino autor. Es regla que el daño sea atribuible a una persona distinta a la víctima, porque de no ser así se confundirían en una misma persona acreedor y deudor, por eso se estudia el hecho o culpa de la víctima porque en ese caso no existe la responsabilidad.

Pero, si hay daño e imputación todavía no puede tener certeza de que exista responsabilidad. Es decir, estos dos elementos también son necesarios, pero no definitivos, porque amén de haber daño imputado, puede, sin embargo, no existir Responsabilidad porque falta el fundamento. Incluso, se pueden causar daños lícitos, la discusión es: cuáles se deben o no reparar.

Bajo esta perspectiva, y asumiendo una supuesta falla del servicio que se pretende atribuir y es supuesta, porque más allá de la exposición de los hechos, estos deberán ser acreditados y demostrados ante el señor juez de conocimiento y como se ha dicho en el presente asunto carecen de prueba.

3. NEXO CAUSAL

El fundamento responde a la siguiente pregunta: La persona a la que se le imputa el daño ¿debe repararlo? Si se establece que hay un fundamento del deber de reparar, pues hay que reparar, si no, no hay que reparar porque hay daños antijurídicos y daños jurídicos; los daños jurídicos son daños que se imputan a alguien pero que no hay que repararlos.

(...)

“Artículo 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

25

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste".

(...)

Este artículo es la fuente de la responsabilidad del Estado en el derecho colombiano y cubre todas las áreas del derecho, cabe tanto para la contractual como para la extracontractual.

Lo que es susceptible de reparación son los daños antijurídicos que las personas no tenían el deber de soportar, decía García de Enterría, "daños que no se subsumen ninguno de los regímenes de responsabilidad".

Los Daños que no fueron cometidos dentro de la falla del servicio, ni por daño especial, ni por riesgo, significa que deben ser soportados por los agentes. En concreto, dentro de este fundamento están los títulos de imputación:

- Falla del servicio
- Riesgo
- Daño especial

El caso debe acomodarse en alguna de las tres hipótesis mencionadas, si esto no se logra hacer no existirá la Responsabilidad.

El fundamento -título de imputación- es el que da la anti juridicidad del daño, del artículo 90, los tres fundamentos principales, como ya se dijo, son: falla del servicio, riesgo o daño especial, pero pueden existir otros como enriquecimiento sin justa causa, etc.

En este tema, resulta fundamental exponer el título de imputación y el desarrollo del mismo, hecho que adolece totalmente la demanda, ya que la redacción de los hechos es confusa, y se dedicó más a la exposición del capítulo de pretensiones, que, a demostrar la responsabilidad endilgada a las entidades demandadas, labor que corresponde al profesional del derecho y no al Juez de la causa.





En ese orden de ideas, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, no puede ser sujeta de imputación de algún daño, solo por la existencia de afirmaciones indeterminadas y faltas de prueba tal y como se ha explicado.

IV. EXCEPCIONES

Se presentan como medios exceptivos y con el carácter que la ley les determina las siguientes:

- EXCEPCIONES PREVIAS

a) Inepta demanda por indebida escogencia del medio de control.

Exceptiva que tiene como fundamento lo señalado por la Jurisprudencia del Consejo de Estado, en donde se ha dicho que en los eventos que se pretenda la reparación de un daño debido a la existencia o expedición de actos administrativos, deberá determinarse el origen de los mismos, y así establecer la causa del perjuicio.

De tal manera que si se considera que el daño proviene de un acto administrativo que se considera ilegal debe acudir a la acción de Nulidad y Restablecimiento del Derecho, así como en el evento que se considere que el perjuicio es generado por la aplicación de un acto administrativo que es ilegal, para que sea posible la reparación, necesariamente el acto administrativo debe haberse dejado sin efectos, a través del mismo medio de control.

Lo anterior, según lo ha expuesto el alto tribunal en sentencias de radicado 25000-23-26-000-2000-01771-02(27278), CP. Hernán Andrade Rincón, y 25000-23-26-000-2000-01481-01(27088), CP. Danilo Rojas Betancourth, así:

Consejo de Estado, sentencia del 20 de mayo de 2013, radicado 25000-23-26-000-2000-01771-02(27278), CP. Hernán Andrade Rincón.

(...)

“ACCION DE REPARACION DIRECTA - Indebida escogencia de la acción. Imposición de medidas por parte de la Superintendencia Bancaria o Financiera a Financoop / SENTENCIA

27

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



INHIBITORIA - Indebida escogencia de la acción / DEMANDA - Requisito formal. Debida escogencia de la acción de las acciones contencioso administrativas / DEMANDA - Inepta demanda. Indebida escogencia de la acción / ACCION DE REPARACION DIRECTA - No es procedente contra actos de intervención de superintendencia financiera o bancaria a entidades financieras y cooperativas / NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO - Acción idónea para discutir actos de intervención a entidades financieras y cooperativas

Esta Corporación ha precisado que el criterio útil en la determinación de la acción procedente para reparar daños generados por la Administración es el origen de los mismos, de manera tal que, si la causa del perjuicio es un acto administrativo que se considera ilegal debe acudir a la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, por manera que si el daño es generado por la aplicación de un acto administrativo ilegal, para que la reparación sea posible será necesario dejarlo sin efectos, dada la presunción de legalidad; al no incoarse esta acción significa que su legalidad está incólume, por tanto, ese acto administrativo quedó ejecutoriado, situación que impide deducir un daño originado de una ilegalidad alegada. En otras palabras, se tiene claro que los actos administrativos expresan la legalidad y la verdad, y que eso fue lo que hizo la Administración al adoptar su decisión y, para que desapareciera del ordenamiento jurídico ha debido demandar la actora su nulidad, so pena de seguir sometida a sus efectos jurídicos. (...)"

Consejo de Estado, sentencia del 29 de julio de 2013, radicado 25000-23-26-000-2000-01481-01(27088), CP. Danilo Rojas Betancourth.

MEDIO DE CONTROL PROCEDENTE - Fuente del daño / MEDIO DE CONTROL DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO - Procedencia. Regulación normativa / MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA - Procedencia. Regulación normativa

La Sala ha señalado en repetidas oportunidades que "la fuente del daño determina la acción procedente para analizar los supuestos que fundan la controversia y ésta, a su vez, determina la técnica apropiada para la formulación de las pretensiones de la demanda y la oportunidad en el tiempo para hacerlas valer por la vía jurisdiccional (...) De manera que si el daño procede o se deriva directamente de un acto administrativo que se considera ilegal, éste deberá demandarse en ejercicio de la acción de simple nulidad o de nulidad y





restablecimiento del derecho, según el caso, consagradas respectivamente en los artículos 84 y 85 del C.C.A.

MEDIO DE CONTROL INTERPUESTO - Reparación directa / FUENTE DEL DAÑO CAUSADO - Expedición de acto administrativo. Resolución que declaró contraventores de la ocupación del espacio público a las personas apostadas o instaladas entre la calle 10 y la avenida Jiménez y entre los costados oriental y occidental de la carrera 10 y la avenida Caracas de la ciudad de Bogotá / MEDIO DE CONTROL PROCEDENTE - Nulidad y restablecimiento del derecho / INDEBIDA ESCOGENCIA DEL MEDIO DE CONTROL - Configuración

Los demandantes presentaron acción de reparación directa con el fin de que se les indemnicen los perjuicios, tanto morales como materiales, causados con la decisión de declararlos contraventores del espacio público y de ordenar, en consecuencia, su desalojo del sector que ocupaban en el centro de la ciudad. La fuente del daño alegado por los actores no es, entonces, un hecho o una operación administrativa, como equivocadamente se sostiene en el recurso de apelación, sino un acto administrativo que ellos consideran ilegal por haber sido adoptado con violación del debido proceso y con desconocimiento de su derecho constitucional al trabajo. (...) debe concluirse que le asistió razón al a-quo cuando señaló que hubo en este caso una indebida escogencia de la acción porque los hechos y omisiones invocados en la demanda no constituyen una operación administrativa, toda vez que no consisten en hechos de ejecución de un acto administrativo, sino en supuestas omisiones que tuvieron lugar durante el trámite policivo y que culminaron con la ilegal expedición de la resolución n.º 033AJ de 6 de marzo de 1998. Todo lo dicho conduce a confirmar la sentencia apelada en tanto la acción escogida por los demandantes, que fue la de reparación directa, no era procedente para demandar la reparación de los perjuicios ocasionados con la expedición de un acto administrativo que se encuentra amparado por la presunción de legalidad, pues para este propósito el legislador consagró una acción distinta, que es la de nulidad y restablecimiento del derecho, la cual debió ejercitarse dentro del término de cuatro meses contados a partir del día siguiente al de su notificación.

(...)





De tal manera, que según como se ha expuesto a lo largo de esta contestación, el perjuicio que se irroga en contra de mi representada, es el daño que presuntamente se causó a los demandantes con la expedición la resolución 657 de 2019, mediante la cual TRANSMILENIO S.A., termino de manera unilateral el contrato de concesión 011 de 2010.

Sin embargo, acá es claro que a pesar que la parte actora señale que no existe causal que afecte la legalidad de los actos administrativos generales y procedimentales expedidos por Transmilenio S.A., los hechos de la demanda son claros en indicar que la expedición de la resolución 657 de 2019 por parte del ente gestor, es la posible causa del perjuicio, olvidando que fue la falta de pagos de su cliente la causa real de sus perjuicios.

De manera que al considerarse ilegal el acto administrativo que produce el daño, este no puede predicarse hasta cuando el acto administrativo sea declarado nulo, de ahí que al continuar existiendo en la vida jurídica, lo que debió proponer la parte actora fue la nulidad de la resolución 657 de 2019, expedidas Transmilenio S.A., respectivamente, para así poder solicitar el resarcimiento de los perjuicios que se le hubiesen ocasionado con la ejecución de tales actos y no acudir a la acción de reparación directa como acá se hace, no obstante es claro que utiliza el presente medio de control, porque la acción anulatoria ya se encuentra ampliamente caducada.

Sin embargo es claro que al tratarse de actos administrativos del año 2019, ya se encontraría caducada la acción pertinente y conducente para el caso, y por ello la parte activa acude a la figura de la falla en el servicio, para el resarcimiento de los perjuicios, pero se olvida que entre la causa del daño existe un acto administrativo que sin lugar a dudas de acuerdo a lo expresado por el Consejo de Estado en su Jurisprudencia debió demandarse bajo el medio de control de Nulidad y restablecimiento del derecho.

(...)

“MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN DIRECTA - Niega. Confirma auto que declaró la caducidad de la acción / PROCEDENCIA DEL MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN DIRECTA - Perjuicios derivados de un acto administrativo / ACTOS DE DESVINCULACIÓN LABORAL- Decisiones de contenido particular/ CADUCIDAD DEL MEDIO DE CONTROL DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO - 4 meses contados a partir del día

30

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



siguiente al del acto administrativo de desvinculación / INDEBIDA ESCOGENCIA DE LA ACCIÓN – Caducidad

El Tribunal Administrativo del Atlántico, Sala de Decisión Oral, Sección B, mediante auto del 10 de julio de 2017, rechazó de plano la demanda por caducidad del medio de control. Al respecto, consideró que en el presente caso la fuente del daño se encontraba en el acto administrativo que había dispuesto la supresión del cargo del señor (...), motivo por el cual, el medio de control procedente era el de nulidad y restablecimiento del derecho (...) según el artículo 125 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con el artículo 243 ibídem, la decisión debe ser adoptada por la Subsección, toda vez que se trata de una providencia que pone fin al proceso (...) Mediante oficio del 2 de septiembre de 1998, el Personero Distrital de Barranquilla le informó al señor Fredis Manuel Lagares Vergara que su empleo de "CITADOR" se suprimía a partir del 2 de septiembre de 1998 (...) La Subsección estima que el daño por cuya virtud se demanda no deviene del Acuerdo No. 012 del 31 de agosto de 1998, porque en este no se asumió decisión alguna que tuviera la suficiencia de afectar la situación laboral del señor (...), lo que sí ocurrió con la Resolución No. 486 y el oficio del 2 de septiembre de 1998, toda vez que, a través de ellos, respectivamente, la Personería Distrital de Barranquilla suprimió el empleo del antes nombrado, le puso fin a su relación laboral y le explicó las prerrogativas que tenía en atención a su condición de empleado de carrera (...) la Sala no se encuentra ante alguno de los eventos en virtud de los cuales resulta procedente el medio de control de reparación directa para solicitar la indemnización de los perjuicios derivados de un acto administrativo de carácter general (...) en el sub júdice, el actor debió demandar ante esta Jurisdicción el acto que directamente lo afectó y pedir, como consecuencia de ello, la reparación de los perjuicios causados (...) para que se declare la nulidad de un acto administrativo de carácter particular y se restablezca el derecho que se vulnera, el término de los cuatro meses para acceder a la justicia se cuentan a partir del día siguiente al de la comunicación, notificación, ejecución o publicación del pronunciamiento, según el caso (...) el término de caducidad empezó a correr a partir del 3 de septiembre de 1998, es decir que el demandante contaba hasta el 3 de enero de 1999 para presentar la demanda de nulidad y restablecimiento del derecho; no obstante, para esa fecha la Rama Judicial se encontraba en cese de actividades por la vacancia judicial, por lo que la demanda debió presentarse el día hábil siguiente, esto es, el 12 de enero del mencionado año, y como la demanda se interpuso hasta el 2 de junio de 2016, la Sala concluye que operó el fenómeno jurídico de la caducidad (...) la Sala confirmará la decisión

31

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



adoptada por el Tribunal Administrativo del Atlántico, Sala de Decisión Oral, Sección “B”, el día 10 de julio de 2017, mediante la cual se rechazó de plano la demanda interpuesta por el señor (...), por caducidad del medio de control idóneo para el asunto de la referencia...”²

(...)

De ahí que necesariamente el medio de control a interponer en un momento dado sería el de Nulidad y restablecimiento del derecho y no el de reparación directa, como mal se usó en el presente asunto, medio de control al que se debe reconducir el presente asunto.

b) Caducidad

Una vez reconducido el medio de control, tal y como lo expone el escrito de demanda, y el auto admisorio de la misma se esgrime que el medio de control, con el cual se tramita el presente asunto, es el de Reparación Directa, la cual se encuentra prevista en el Artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual establece que: *"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 acuerdo con lo establecido en el literal i) del artículo 164 de la ley 1437 de 2011, la oportunidad para presentar el medio de control es de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo, si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia.

Ahora bien, conforme a lo expresado en el numeral anterior, y teniendo en cuenta que la fuente del presunto daño es la expedición de un Acto Administrativo, aspecto que se corrobora en las Pretensiones y en los Hechos de la demanda, así como su subsunción, es claro que tal y como se ha expuesto, el medio de control a precaver es el de Nulidad y Restablecimiento del Derecho, establecido en el artículo 138 de la Ley 1437 de 2011.

² Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera Subsección B, sentencia del veintiuno (21) de noviembre de dos mil dieciocho (2018), Radicación número: 08001-23-33-000-2016-0889-01(62117), Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO (E).





De tal forma que, para el caso en comento, el término de caducidad que habrá de tenerse en cuenta será de cuatro (4) meses.

Esto Conforme lo enunciado en la Ley 1437 de 2011, donde establece:

"Artículo 138. Nulidad y restablecimiento del derecho. Toda persona que se crea lesionada en un derecho subjetivo amparado en una norma jurídica, podrá pedir que se declare la nulidad del acto administrativo particular, expreso o presunto, y se le restablezca el derecho; también podrá solicitar que se le repare el daño. La nulidad procederá por las mismas causales establecidas en el inciso segundo del artículo anterior.

Igualmente podrá pretenderse la nulidad del acto administrativo general y pedirse el restablecimiento del derecho directamente violado por este al particular demandante o la reparación del daño causado a dicho particular por el mismo, siempre y cuando la demanda se presente en tiempo, esto es, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a su publicación. Si existe un acto intermedio, de ejecución o cumplimiento del acto general, el término anterior se contará a partir de la notificación de aquel."

Como consecuencia de lo enunciado, se tiene que la fecha en que se profiere el Acto Administrativo aludido y sobre el cual se reclaman daños y perjuicios, es de julio de 2019 el término de caducidad para presentar el Medio de Control pertinente, ya feneció y por ende se debe declarar la caducidad del mismo.

- EXCEPCIONES DE MERITO

a) Inexistencia de responsabilidad contractual de la Secretaría Distrital de Movilidad.

La presente excepción tiene como fundamento en lo expresado por la Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia del 11 de agosto de 2010, proferida dentro del radicado 20001-23-31-000-1998-04061-01 interno (18.499) bajo ponencia del Dr. Mauricio Fajardo Gómez, en donde indicó:

33

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL ESTADO - Elementos / CONTRATO - Derecho de crédito / DERECHO DE CREDITO - Concepto / DAÑO CONTRACTUAL - Noción / DAÑO ANTIJURIDICO - Características / DAÑO E IMPUTACION - Elementos de la responsabilidad / INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL - Formas / INCUMPLIMIENTO DEFINITIVO DE LA OBLIGACION - Situaciones

[L]a responsabilidad contractual del Estado se configura cuando concurren los siguientes elementos: 1) La existencia de un daño consistente en la lesión del derecho de crédito del contratista. Al respecto cabe recordar que el contrato es fuente de obligaciones y a la vez de derechos correlativos para cada una de las partes, denominados estos derecho de crédito que consisten en la facultad de exigir al otro sujeto contratante el cumplimiento de las prestaciones a su cargo, conforme lo señaló la Sala en la citada sentencia proferida el 25 de febrero de 2009 en la cual reiteró lo expuesto en anteriores providencias y explicó: Ese daño debe ser cierto y su existencia establecerse plenamente en el respectivo proceso; en otras palabras, los perjuicios que alega el acreedor y que reclama del deudor deben estar revestidos de plena certeza. El daño contractual consiste en la lesión del derecho de crédito como consecuencia de un comportamiento del deudor contrario al programa de la prestación. (.....) En este tipo de responsabilidad el elemento central es el daño, de conformidad con el principio de garantía de la integridad del patrimonio de los particulares, según el cual la responsabilidad se fundamenta en la posición jurídica de la víctima, cuya esfera patrimonial ha sido lesionada y no sobre la conducta del autor del daño. El daño antijurídico para que sea indemnizable debe tener una existencia real y concreta y debe ser evaluable en términos económicos; es necesario entonces que el contratista acredite su existencia, lo cuantifique en dinero, de acuerdo con los parámetros del contrato celebrado o los factores objetivos existentes y además lo individualice. Ahora bien, en el entendido de que el daño que configura la responsabilidad contractual consiste en la lesión del derecho de crédito del contratista, resulta claro inferir que, para deducir

su ocurrencia, debe demostrarse la existencia del derecho subjetivo que se afirma conculcado y, en tratándose del derecho de una de las partes del contrato a esperar la ejecución de la prestación debida que está a cargo de la otra, resulta imperativo probar como hechos fundamentales: . Que exista el contrato fuente de la obligación debida; Que estén cumplidas las condiciones legales y contractuales que condicionan la ejecución del contrato; y, que la obligación que se afirma incumplida sea exigible. (.....) 2). La imputación del daño a la entidad contratante. La imputación que permite atribuir el daño a un sujeto de derecho comporta un





juicio jurídico que involucra una valoración de la causa material del mismo y del título de imputación aplicable al caso concreto. La responsabilidad contractual puede ser subjetiva, cuando el juicio de imputación se edifica en el incumplimiento del contrato estatal conforme lo precisó la Sala, entre otras, en sentencia proferida 25 de febrero de 2009, El incumplimiento contractual puede revestir tres formas: la mora o falta de cumplimiento de la obligación en el plazo estipulado; el cumplimiento defectuoso de la obligación () cuando la conducta se dirige a ejecutar la prestación que constituye el objeto de la obligación, pero no se logra la extinción de ésta, porque la ejecución de la obligación no se ajusta a los parámetros y condiciones exigidas por el contrato, la ley, o la buena fe para la satisfacción del interés público y el incumplimiento definitivo de la obligación que la doctrina encuadra dentro de tres situaciones: i) por la imposibilidad sobrevenida de la prestación objetiva y absoluta; ii) la imposibilidad relativa por expiración del plazo contractual con frustración del fin de interés público del contrato y iii) por, la decisión inequívoca de la Administración de no ejecutar el objeto contractual Como también en sentencia proferida el 23 de abril de 2008: siendo principio general el que los contratos se celebran para ser cumplidos y, como consecuencia, que las partes deban ejecutar las obligaciones que emanan de él en forma íntegra, efectiva y oportuna, el incumplimiento de las mismas, esto es, su falta de ejecución o su ejecución tardía o defectuosa, es sancionada por el orden jurídico a título de responsabilidad subjetiva y por culpa (.....)

(...)

Es decir que esta deriva de la existencia de un contrato estatal, requisito indispensable para que pueda declararse este tipo de responsabilidad, además de los elementos atrás expresados.

Luego entonces, es claro que para el presente asunto, no se debe declarar ningún tipo de responsabilidad contractual en contra de mi representada, puesto que entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la sociedad REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S, no existe ni existió ningún vínculo contractual.

b) Falta de Legitimación en la causa por pasiva de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Excepción que se fundamenta, de conformidad a las competencias establecidas para esta Entidad y teniendo en cuenta que 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,

35

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para poder solicitar determinadas pretensiones; de ahí que esta constituya un presupuesto procesal para tomar una decisión de fondo, tal y como lo ha expresado el Consejo de Estado, a través de sentencia del 26 de septiembre de 2012, dentro del expediente 05001-23-31-000-1995-00575-01(24677), C.P. Dr. Enrique Gil Botero, donde se indicó:

(...)

*“LEGITIMACION EN LA CAUSA - Noción. Definición. Concepto / LEGITIMACION EN LA CAUSA - Fundamento La legitimación en la causa constituye un presupuesto procesal para obtener decisión de fondo. En otros términos, la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las súplicas del libelo petitorio. (...) la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que, desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que es objeto de controversia. (...) **la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho o acto jurídico que origina la presentación de la demanda, independientemente de que éstas no hayan demandado o que hayan sido demandadas** (...) **la legitimación en la causa no se identifica con la titularidad del derecho sustancial sino con ser la persona que por activa o por pasiva es la llamada a discutir la misma en el proceso.**” (Resaltado fuera del texto).*

(...)

No obstante, la jurisprudencia en relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, ha diferenciado dicha figura entre legitimación de hecho y legitimación material en la causa; de tal manera que la primera hace alusión a la relación procesal que debe existir entre demandante y demandado y la segunda señala la participación directa y real en el hecho o acto jurídico que origina la presentación de la

36

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



demanda y así lo ha señalado la sección segunda del Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 25 de marzo de 2010, expediente 05001-23-31-000-2000-02571-01 (1275-08), M.P. Dr. Gustavo Eduardo Gómez Aranguren, donde sostuvo:

*“...En reciente jurisprudencia, esta Corporación ha manifestado en cuanto a la legitimación en la causa, que la misma no es constitutiva de excepción de fondo, sino que se trata de un presupuesto necesario para proferir sentencia de mérito favorable bien a las pretensiones del demandante, bien a las excepciones propuestas por el demandado. Así mismo, ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa, siendo la legitimación en la causa de hecho la relación procesal existente entre demandante legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma quien asumirá la posición de demandado; dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; **la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño. En un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron REALMENTE en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda o, en general, de los titulares de las correspondientes relaciones jurídicas sustanciales; por consiguiente, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada o de la demandante con la pretensión que ésta fórmula o la defensa que aquella realiza**, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra....” (Negrilla de la Sala)*

(...)

De acuerdo a lo anterior, debe concluirse que la relación con un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa, no supone que, al mismo tiempo exista una

37

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



legitimación material, por cuanto si a quien se demanda no es participe real en los hechos que originaron el proceso de manera directa o indirecta, se deben negar la procedencia de las súplicas de la demanda en cuanto al sujeto que no concurre dicha legitimación.

En ese entendido, es claro que al haberse notificado la demanda a mi prohijada se le hizo parte dentro del proceso judicial que nos ocupa, y se le facultó a la participación dentro del presente asunto, es decir se le legitimó de hecho en la causa; sin embargo, no se presenta una legitimación material en la causa, ya que la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Secretaría Distrital de Movilidad, no es participe material en los hechos narrados y así se concluye de las pruebas arrojadas al litigio, puesto que conforme se ha expuesto la Secretaría Distrital de Movilidad conforme a las funciones establecidas en 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"*; no se encarga de la planeación del sistema integrado de transporte, por cuanto esta entidad como se ha expuesto no es parte dentro del Contratos de concesión 011 de 2010, razón por la cual no tiene relación jurídico procesal, que señale que por la terminación anticipada de los citados contratos, deba reparar algún perjuicio al convocante; máxime si se tiene en consideración que tal y como se mencionó anteriormente, es TRANSMILENIO S.A., el encargado de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso.

Así las cosas y teniendo claro la naturaleza jurídica de Transmilenio, constituida con los atributos de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, así como siendo claro en la normativa transcrita, que únicamente es la Empresa del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., la encargada de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones, surge evidente la falta de





legitimación en la causa por pasiva de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. – Secretaría Distrital de Movilidad.

Luego bien, resultando evidente que, ninguna de las partes del contrato de concesión No. 011 de 2010, corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad; así como tampoco esta entidad fungió de manera pasiva o activa, luego entonces las partes legitimadas por pasiva y activa, para cualquier controversia que de dicho contrato se deriven, son Transmilenio S.A. y los Concesionarios, sin que por virtud de ello pueda derivarse entonces, ninguna clase de responsabilidad de mi procurada.

Además, debe recordarse que 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.

39

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



- 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”.*

Así mismo, por cuanto en lo que atañe a la empresa Transmilenio S.A. el Concejo de Bogotá, por medio del Acuerdo N° 004, del 18 de febrero de 1999, autorizó 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 de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.

El artículo 1° del Acuerdo en mención, precisó que dicha empresa se debía constituir bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas **y con los atributos de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.**

La finalidad de Transmilenio, según el artículo 2° del Acuerdo en comento, es la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

La empresa se constituyó efectivamente, siguiendo los lineamientos del Acuerdo, mediante la Escritura pública N° 1528, del 13 de octubre de 1999, de la Notaria 27 de Bogotá, mediante la cual, Transmilenio S.A., surgió a la vida jurídica como **una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos.**

Sus socios son el Distrito Capital de Bogotá, tres establecimientos públicos del orden distrital a saber: el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá – FONDATT, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo – IDCT, así como una empresa industrial y comercial del Estado, también del orden distrital.

La naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es, entonces, la de una sociedad anónima constituida por cinco entidades públicas distritales, lo que significa que es una

41

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



sociedad pública de las que menciona la Ley 489 de 1998 (referente a la organización de la administración pública), en sus artículos 38, numeral 2° literal f) y parágrafo 1°, artículo 68, primer inciso; ley que, conviene anotar, se aplica al Distrito Capital, entre otros temas, en cuanto a las características y el régimen de las entidades descentralizadas, conforme lo disponen el parágrafo del artículo 2° y el parágrafo 1° del artículo 68 de la Ley en comento.

En síntesis, la naturaleza Jurídica de Transmilenio S.A., es la de una sociedad anónima pública, esto es, constituida exclusivamente por entidades públicas, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital con la participación exclusiva de entidades públicas y con los atributos de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, y en cuanto a su régimen jurídico aplicable, es el de las empresas industriales y comerciales del Estado, el cual corresponde al derecho privado con determinadas excepciones legales. Por tanto, en un supuesto caso de responsabilidad, no hay, ni existe responsabilidad solidaria con la Secretaría Distrital de Movilidad, que en este caso actúa en representación judicial y defensa de los intereses única y exclusivamente de Bogotá Distrito Capital.

a. Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital.

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D. C. (SITP), tuvo su origen en el Plan Maestro de Movilidad (PMM) - Decreto 319 de 2006, con la finalidad de resolver los problemas presentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en el Distrito, relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros.

En los documentos soporte del Plan Maestro de Movilidad (PMM), (Documento No. 8. Transporte Público) este tema se abordó en los siguientes términos:

“(…) es necesaria la promoción de la articulación de los intereses económicos y políticos para un proyecto de modernización del modo colectivo de transporte y de un sistema integrado de transporte. Es necesario que la población vea la expansión y la diversificación de los servicios de transporte como una forma de mejorar su condición social y de calidad

42

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



de vida. Es necesario, pensar y concertar una visión estratégica del transporte en una ciudad con nuevos paradigmas. dado que la imposibilidad de solucionar los problemas de desplazamientos a través del transporte individual está cada día más presente.

Por otra parte, en el transporte público, las tendencias existentes son la reducción de las velocidades de operación en los principales corredores, ocasionada por los congestionamientos viales causados por el aumento del parque automotor privado y por la sobreoferta del transporte colectivo y del transporte individual.

Por todo eso, la visión estratégica del transporte debe promover un cambio del paradigma presente de incentivo del uso de transporte individual y como primera reflexión, entender la ciudad como un ambiente colectivo. La gestión de la movilidad urbana debe ser entendida como una acción coordinada entre las políticas de desarrollo urbano, transporte, tránsito e infraestructura vial, basada en los principios relacionados al interés público y para atender la mayor parte de la población, que en Bogotá está formada por usuarios del transporte público. (...)"

Por todo eso, la visión estratégica del transporte debe promover un cambio del paradigma presente de incentivo del uso de transporte individual y como primera reflexión, entender la ciudad como un ambiente colectivo. La gestión de la movilidad urbana debe ser entendida como una acción coordinada entre las políticas de desarrollo urbano, transporte, tránsito e infraestructura vial, basada en los principios relacionados al interés público y para atender la mayor parte de la población, que en Bogotá está formada por usuarios del transporte público. (...)"

Obviamente la construcción de nuevas infraestructuras de transporte no puede mantener el ritmo de ese crecimiento tan frenético. Las ciudades se encuentran ya amenazadas por la congestión, posibilitando dentro de poco la llegada a un punto de parálisis dominante. De hecho, ciudades como Bangkok, Manila y Yakarta ya han alcanzado ese estado durante buena parte del día. Según estudios que abogan por la movilidad sostenible y proponen el fomento de sistemas de transporte público de calidad, estas ciudades y la mayoría de nuestra América Latina son "completamente inadecuados para el uso del automóvil."





En este camino, a partir del mes de diciembre del año 2000, se implementó un sistema tronco-alimentado de transporte masivo de pasajeros, con carriles preferenciales, nuevas tipologías de vehículos para transporte público, nuevo esquema empresarial, pago con tarjeta electrónica inteligente, tarifa integrada en el corredor y pago por kilómetro recorrido a los operadores, entre otros.

Lo anterior, generó que la ciudad contara con dos sistemas de transporte público de pasajeros: el colectivo y el masivo, que no se complementaban entre sí, lo cual no satisfacía ni las necesidades ni las expectativas de los usuarios, en materia de cantidad y calidad del servicio.

Partiendo de esta realidad, el PMM planteó la necesidad de generar un sistema integrado de transporte público, que tomara los mejores elementos de cada uno de los esquemas y mejorara las condiciones de cobertura, accesibilidad, costo, seguridad, conectividad con un mayor beneficio social para la parte más deprimida de la población, cuyo único medio de movilización, es el transporte público. Además, se previó que los altos índices de calidad proyectados para dicho sistema integrado contribuyeran a desestimular el uso del vehículo particular y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes de Bogotá. Así, el PMM del Distrito Capital, ordenó adoptar un sistema único de transporte, denominado Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con una reglamentación única: La del transporte masivo.

El SITP se constituiría, a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional, en una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantizaría el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia.

En desarrollo de lo anterior, el Decreto Distrital 309 de 2009, adoptó formalmente el SITP, definiendo como los lineamientos para su implementación, entre otros, la "gradualidad" y **la prestación del servicio a través de terceros, mediante contratos de concesión, así como una separación de competencias entre la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A.**

En consecuencia, de lo anterior, en la normatividad aludida, se estableció:





“Artículo 7°.- Competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad. De acuerdo con sus competencias legales y reglamentarias y en su calidad de cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad actuará como la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá D.C. y **sus funciones estarán dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial,** funciones que ejercerá con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.

Artículo 8°.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: **La planeación, gestión y control contractual del Sistema: el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.** (Subrayas y negrillas fuera de texto)

En cumplimiento de lo anterior, TRANSMILENIO S.A., realizó en el año 2010, los procesos de selección de operadores del SITP, dando lugar a las 13 concesiones que actualmente operan dicho servicio de transporte en la ciudad.

Bajo ese marco normativo, el SITP inició su operación desde el mes de junio de 2012, y la administración distrital viene implementando dicho sistema de manera gradual, encontrándose a la fecha, con un porcentaje de avance global del proyecto, superior al 85%.

Como se mencionó anteriormente, es TRANSMILENIO S.A., el encargado de la planeación, gestión y control contractual del sistema, por lo tanto, es dicha entidad la competente para adelantar los procesos sancionatorios contractuales a que haya lugar, en los casos en que se evidencie incumplimiento del contratista en sus obligaciones relacionadas con la adecuada prestación del servicio de transporte público, tal y como ocurrió en el presente caso.



Aunado a ello del contenido de la demanda puede verse claramente que la imputación de responsabilidad que realiza la parte actora desde el mismo capítulo **“DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD”**, deja ver de manera diáfana que las pretensiones se dirigen única y exclusivamente a tal empresa y no a la Secretaría Distrital de Movilidad veamos.

DETERMINACION DE LA RESPONSABILIDAD

La entidad **TRANSMILENIO S.A.**, fue creada especialmente para ser el ente Gestor del servicio público de transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá, para ser el responsable de los procesos de adjudicación de las contrataciones de los demás concesionarios para recaudo y control de pasajeros y los contratos de interventoría, además adjudicar los contratos denominados fases I y II y licitaciones TMSA LP-04 DE 2009; con empresas que tuvieran plena capacidad financiera y económica, para lograr los objetivos de la licitación.

Esta responsabilidad se configura por acción y por omisión por parte de TRANSMILENIO S.A., ante la pasividad en el control, vigilancia y dirección en la ejecución del contrato de concesión ya que desde que se adjudicó el contrato, pese a que se nombraron interventores internos y veedores en la operación en cada patio de la operadora, no ejercieron el control y la vigilancia como correspondía.

TRANSMILENIO S.A., no actuó a tiempo y si lo hizo, actuó tardíamente o la actuación fue anómala por lo tanto la administración ha actuado mal y con conductas omisivas frente a la ejecución correcta del contrato de concesión.

TRANSMILENIO S.A., debía estar supervisando y vigilando la ejecución del contrato de concesión referido y debió emitir las alertas tempranas ante el posible incumplimiento del contrato por parte del concesionario, y tomar las acciones pertinentes para que no se corriera el riesgo de incumplimiento del mismo.

TRANSMILENIO S.A., reconoce de manera expresa y tácita, con hechos, que falló como ente gestor, causando la terminación del contrato de concesión de la operadora TRANZIT S.A.S., procurando disminuir la falla con actuaciones como:





Situación que se reitera al momento de subsanar la demanda cuando el mismo despacho solicitó a los demandantes indicar el tipo de perjuicio a que se refiere en la pretensión segunda cuando solicitaba la indemnización de la suma de dinero allí establecida, a lo que se respondió:

Subsanación: De acuerdo a lo solicitado por su Despacho, me permito manifestar que los perjuicios ocasionados a la empresa demandante REPARACIONES D.T. E HIJOS S.A.S., causados por TRANSMILENIO S.A., con la terminación unilateral del contrato de concesión No. 11, Zona Usme, de la empresa operadora del SITP TRANZIT S.A.S., mediante resolución 657 de julio del 2019, son los perjuicios materiales (patrimoniales), consistente en el no pago de la facturación efectuada por el arreglo y mantenimiento de los vehículos vinculados a la empresa operadora mencionada, por el aquí demandante. Valor que asciende a la suma de TRECIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MIL TRECIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$333.981.336.00), cuantía pretendida con ésta demanda.

Es decir realizando la imputación de los perjuicios a presuntas actuaciones adelantadas por la Sociedad Transmilenio S.A. y no por este organismo de tránsito; siendo claras las razones por las cuales se encuentra debidamente probada la presente excepción.

c) Imposibilidad de imputación de daño en contra de la Secretaria Distrital de Movilidad – Existencia de otros mecanismos jurídicos para la obtención de la indemnización solicitada.

El presente punto se sustenta dado que en el proceso que nos ocupa, no se dan los elementos que estructuran la responsabilidad estatal, ya que como quedó dicho Bogotá Distrito Capital - Secretaría Distrital de Movilidad no incurrió en ninguna conducta irregular, o licita según la cual el demandante señala se originó el daño del que solicita su reparación, tal como quedó explicado ampliamente.

De manera que para el presente asunto es claro que los argumentos expresados en el escrito de demanda, señalan claramente que fue el presunto actuar de la sociedad

47

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



Transmilenio S.A., la causante del perjuicio que se pretende sea resarcido, tal y como se prueba de los hechos de la demanda.

Con lo anterior, se demuestra que no existe prueba que permitan imputar el hecho dañoso que se alega en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Es así que los hechos de la demanda dejan ver claramente que el perjuicio que se irroga, deviene directamente de la cesación de pagos que pudo tener la empresa TRANZIT S.A.S, a la sociedad REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S, en su calidad de proveedor de repuestos que realizaba el primero al segundo, de manera que existiría otro medio para la obtención de los dineros que le puedan adeudar, como lo sería ser parte del proceso de reorganización, la interposición de un proceso ejecutivo, y hasta la presencia de una responsabilidad contractual entre dichos privados, que conllevaría a que se debatiera la existencia de los perjuicios en un proceso declarativo ante la jurisdicción civil y no como acá mal se realiza.

d) EXCEPCIÓN GENÉRICA

Solicito, muy respetuosamente, a su señoría en caso de que se encuentren probados los hechos que constituyan una excepción no alegada en la presente contestación, proceda a reconocerla oficiosamente en la sentencia.

V. PRUEBAS

Previo a relacionar las pruebas que pretende hacer valer esta Secretaría en el presente proceso, encuentra esta Entidad pertinente señalar que, las pretensiones de la parte demandante, no se encuentran probadas con los documentos anexos a la demanda, en especial, no se allegó con la misma, pruebas que configuren la presunta responsabilidad de mi prohijada, aunado a las razones claramente expresadas en el trasegar de esta contestación.

Dicho lo anterior, se solicita a su señoría tener como pruebas en el presente las siguientes:

- Documentales

1. Las propias aportadas por la parte demandante.

48

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



- **Oficio**

1. Las que estime convenientes su Despacho Judicial.

VI. PETICIÓN

Teniendo como base las consideraciones esgrimidas a lo largo del presente memorial, solicito, muy respetuosamente, al Despacho Judicial de Conocimiento, que sean denegadas las súplicas de la demanda, en consideración a que la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. - Secretaría Distrital de Movilidad, no es partícipe material en los hechos narrados y el nexo causal de imputación de los perjuicios causados no le es atribuible a la misma, configurándose en tal sentido, la falta de legitimación material en la causa por pasiva, la inexistencia de responsabilidad por parte del Organismo de Tránsito que represento.

VII. ANEXOS

- Copia de esta contestación en formato digital.
- Poder legalmente otorgado con sus respectivos anexos.

VIII. 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 sbarreto@movilidadbogota.gov.co o judicial@movilidadbogota.gov.co

Cordialmente,



Sergio Alejandro Barreto Chaparro

Dirección de Representación Judicial

Firma mecánica generada en 17-03-2022 12:00 PM

Anexos: Poder y anexos del poder

Elaboró: Sergio Alejandro Barreto Chaparro-Dirección De Representación Judicial

49

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

Doctor (a)

MARÍA DEL TRÁNSITO HIGUERA GUÍO

Juez (a) Sesenta y Dos (62) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá

Sección Tercera

Carrera 54 No. 43 – 91

Complejo Judicial CAN

Ciudad.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN NO: 110013343 062 2020 00263 00
DEMANDANTE: REPARACIONES D.T E HIJOS S.A.S.
DEMANDADO: BOGOTA DISTRITO CAPITAL - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y OTRO.

REFERENCIA: PODER ESPECIAL

MARÍA ISABEL HERNANDEZ PABÓN, mayor de edad, vecina de Bogotá, D. C., identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, en mi condición de Directora de Representación Judicial de la Secretaría Distrital de Movilidad, según Resolución No. 226 del 24 de Agosto de 2020, expedida por el Secretario Distrital de Movilidad y, Acta de posesión que se adjunta; en representación del Distrito Capital de Bogotá - Secretaría Distrital de Movilidad-, de conformidad con las facultades conferidas por el artículo 1º parágrafo y el artículo 5º numeral 5.3 del el Decreto Distrital No. 089 del 24 de marzo de 2021, *"Por medio del cual se establecen lineamientos para el ejercicio de la representación judicial y extrajudicial de Bogotá D.C., y se efectúan unas delegaciones"*, manifiesto a Uds., muy respetuosamente, que confiero poder especial, amplio y suficiente, al Doctor **SERGIO ALEJANDRO BARRETO CHAPARRO**, mayor de edad, vecino de Bogotá, D. C., identificado con cédula de ciudadanía No. **1.024.521.050** de Bogotá y Tarjeta Profesional No. **251.706** del C.S de la J., para que, en nombre de Bogotá, Distrito Capital - Secretaría Distrital de Movilidad- ejerza la representación judicial y defienda los intereses de la Entidad, en el medio de control de la referencia.

El Doctor **SERGIO ALEJANDRO BARRETO CHAPARRO**, cuenta con las facultades para conciliar o no, de acuerdo con las instrucciones impartidas por el Comité de Conciliación Judicial y Extrajudicial de la Entidad, así como las inherentes para el ejercicio del presente poder y todas aquellas derivadas

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

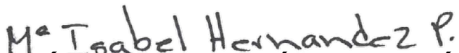
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

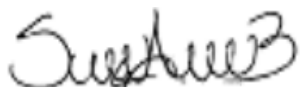
del mismo, conforme lo dispuesto en el artículo 77 del Código General del Proceso, Ley 1564 del 2012.

Muy respetuosamente le solicito se sirva reconocer personería jurídica al apoderado, en los términos y para los fines aquí señalados, quien tiene como dirección de correo electrónico los siguientes sbarreto@movilidadbogota.gov.co judicial@movilidadbogota.gov.co y de acuerdo al SIRNA sergiobarreto1024@gmail.com

Cordialmente


MARÍA ISABEL HERNÁNDEZ PABÓN
C.C. 59.707.381 de la Unión – Nariño
Directora de Representación Judicial
Secretaria Distrital de Movilidad

Acepto,


SERGIO ALEJANDRO BARRETO CH
C.C. 1.024.521.050 de Bogotá
T.P. 251.706 del C. S. de la J.

Proyectó: Sergio Alejandro Barreto Chaparro – Abogado DRJ 