

Señores

**JUZGADO SESENTA Y CINCO (65) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C.**

SECCIÓN TERCERA

Dr. Luis Alberto Quintero Obando

Ciudad

RADICADO No. 11001 33 43 065 2024 00295 00

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

**DEMANDANTE: MIREYA CAROLINA BARAJAS
CORTÉS Y OTROS**

DEMANDADOS: TRANSMILENIO S.A. Y OTROS.

ASUNTO: CONTESTACIÓN DE DEMANDA.

CARLOS EDUARDO MEDELLÍN BECERRA, mayor de edad, abogado titulado, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19'460.352 de Bogotá, y portador de la tarjeta profesional No. 96.623 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de representante judicial de **la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**, sociedad por acciones, constituida mediante la escritura pública No.1528 corrida en la Notaría 27 del Círculo de Bogotá, D.C, el 13 de octubre de 1999, inscrita el 20 de octubre de 1999, bajo el No. 700754 del libro IX de la Cámara de Comercio de Bogotá, sede Centro, con domicilio en Bogotá, la que por integración de su capital se rige por las normas propias de una Empresa Industrial y Comercial del Estado, perteneciente al orden Distrital, creada por autorización del Acuerdo Distrital 04 de 1999, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C, la que por la integración de su capital, **SUSCRITO Y PAGADO EN SU INTEGRIDAD POR ENTIDADES PUBLICAS**, se rige por las normas propias de una Empresa Industrial y Comercial del Estado, perteneciente al orden Distrital, creada

por autorización del Acuerdo Distrital 04 de 1999, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C., según poderes especiales que obran en el expediente, conferidos por el Subgerente Jurídico, **CAMILO ERNESTO FORERO BARRERA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.136.882.822 de Bogotá D.C., Subgerente Jurídico de TRANSMILENIO S.A. empleo para el cual fui nombrado en virtud de la Resolución No. 056 del treinta y uno (31) de enero de 2024, posesionado el primero (01) de febrero de 2024, como se evidencia en el acta de posesión No. 012 de la misma fecha, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 6º de la Resolución de delegación de funciones No. 342 del 16 de junio de 2020, suscrita por el Gerente General, me dirijo ante su Despacho con el acostumbrado respeto para, dentro del término legal de traslado de la demanda del medio de control de **REPARACION DIRECTA** previsto en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo,, **dar contestación a la misma.**¹

I. OPORTUNIDAD

De conformidad con los artículos 172 y 199 del CPACA, el demandado dispone de un término de treinta (30) días contados a partir de la notificación personal del auto admisorio para dar contestación a la demanda:

“ARTÍCULO 172. TRASLADO DE LA DEMANDA. *De la demanda se correrá traslado al demandado, al Ministerio Público y a los sujetos que, según la demanda o las actuaciones acusadas, tengan interés directo en el resultado del proceso, **por el término de treinta (30) días, plazo que comenzará a correr de conformidad con lo previsto en los artículos 199 y 200 de este Código y dentro del cual deberán contestar la***

¹ El poder y sus anexos se aportan con la contestación de la demanda.

demanda, proponer excepciones, solicitar pruebas, llamar en garantía, y en su caso, presentar demanda de reconvenición.” (...)

“ARTÍCULO 199. NOTIFICACIÓN PERSONAL DEL AUTO ADMISORIO Y DEL MANDAMIENTO EJECUTIVO A ENTIDADES PÚBLICAS, AL MINISTERIO PÚBLICO, A PERSONAS PRIVADAS QUE EJERZAN FUNCIONES PÚBLICAS Y A LOS PARTICULARES. <Artículo modificado por el artículo [48](#) de la Ley 2080 de 2021. El nuevo texto es el siguiente:> *El auto admisorio de la demanda* y el mandamiento ejecutivo *contra las entidades públicas* y las personas privadas que ejerzan funciones públicas, *se deben notificar personalmente* a sus representantes legales o a quienes estos hayan delegado la facultad de recibir notificaciones, o directamente a las personas naturales, según el caso, y al Ministerio Público; mediante mensaje dirigido al buzón electrónico para notificaciones judiciales a que se refiere el artículo [197](#) de este código.

(...)

El traslado o los términos que conceda el auto notificado solo se empezarán a contabilizar a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a correr a partir del día siguiente. (...)

Teniendo en cuenta lo anterior, dado que el Auto Admisorio de la demanda fue notificado personalmente por correo electrónico a TRANSMILENIO S.A el día veinticuatro (24) de abril de 2025, la notificación se entiende surtida el día veintiocho (28) de abril de 2025 y el término de treinta (30) días hábiles de traslado corrieron, por lo tanto, *desde el día veintinueve (29) de abril de 2025, y hasta el día once (11) de junio de 2025*, razón la cual, el presente escrito se presenta en término.

II. PRONUNCIAMIENO EXPRESO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Nos oponemos rotundamente a la prosperidad de todas las pretensiones elevadas por los demandantes, esto es, por Mireya Carolina Barajas Cortes en nombre propio y de sus menores hijas Sharon Salomé Pulido Barajas y Melian Daian Pulido Barajas y de la señora Rosa Elena Cortés Sánchez, por carecer de todo fundamento fáctico y jurídico, inexistencia de nexo causal por ausencia de acción u omisión que se le pueda atribuir en la atención de las funciones que le fueron asignadas por la ley y sus actos de creación, y configuración de causa extraña derivada del hecho exclusivo y determinante de un tercero; atendiendo a que la infracción de las normas de tránsito en que incurrió el conductor de la motocicleta, fue la causa adecuada y eficiente de la colisión y porque la operación del vehículo del SITP involucrado en el accidente es imputable de manera exclusiva a la empresa concesionaria, propietaria del vehículo y empleadora del conductor del bus involucrado en los hechos.

De la demanda se extrae, que los accionantes solicitan que se declare que la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A** es responsable por los perjuicios que presuntamente se les ocasionaron, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 16 de agosto de 2022 en donde se vio involucrado un bus del SITP de placas SVS 405 vinculado al contrato de concesión de la empresa **GMOVIL S.A.S** y donde lamentablemente resulto herida la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES**.

Frente a lo anterior, es importante resaltar que **TRANSMILENIO S.A** no ha incurrido en acción u omisión que pueda considerarse como la causa eficiente del daño que se reclama.

En primer lugar, debe tenerse en cuenta que de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 que se aportó con el escrito de la demanda, y la información consignada por TRANSMILENIO S.A en la Bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 del día 16 de agosto de 2022, el desafortunado accidente que da origen a la demanda, fue responsabilidad de la motocicleta en la que venía como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES**.

Nótese señor Juez, que en el IPAT se consignó como hipótesis del accidente, la causal No. 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito”* con responsabilidad para el vehículo 2 involucrado en el accidente (V2), esto es para la motocicleta, ya que el conductor de la moto, quien transitaba a buena velocidad, NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía, lo anterior, en concordancia con lo relatado por el mismo operador del bus zonal, quien informó al centro de control, según lo consignado en la Bitácora de Seguridad Operacional, que; *“cambio el semáforo y arranque, una moto venía a alta velocidad y se pasó el pare y chocó con el zonal”*.

Lo anterior evidencia, que el conductor de la moto, el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA** desatendió los artículos 2.3 del Manual de Señalización

Vial- Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia y 66 de la Ley 769 de 2002; lo que a la postre, fue determinante en la producción del siniestro. Debe recordarse que la importancia de la señal de PARE estriba en notificar al conductor que debe detener completamente la marcha de su vehículo y sólo reanudarla cuando verifique plenamente que no existe peligro de ocasionar un accidente, así como debe ceder el tránsito a los demás vehículos que circulen por la vía que tiene la prelación de paso, lo que en el presente caso no ocurrió.

De esta manera, de conformidad con las pruebas obrantes en el expediente, incluyendo lo consignado por la Autoridad de Tránsito en el IPAT y la bitácora del Centro de Control de TRANSMILENIO S.A, es posible concluir, que la causa adecuada y eficiente del infortunado accidente sufrido por la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES** fue la imprudencia y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA**, en su condición de conductor de la motocicleta en la que viajaba la víctima, ahora demandante, como pasajera.

Lo anterior permite afirmar desde ya, que la causa eficiente del daño que reclaman los demandantes es imputable exclusivamente al **HECHO DE UN TERCERO** y en este sentido, dado que el accidente tuvo su origen en hechos que escapan del control de TRANSMILENIO S.A, imprevisibles e irresistibles, los mismos NO le podrán ser imputados a mi representada, pues se encuentra demostrada la ruptura del nexo causal.

Aclarado lo anterior, es importante también resaltar como punto de partida indispensable para fijar el objeto de este litigio y determinar incluso sus extremos procesales, que **TRANSMILENIO S.A** para la época de los hechos **POR EXPRESA PROHIBICIÓN NORMATIVA NO PRESTABA EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS;** por lo que no era empresa afiliadora, ni dueña de buses, así como tampoco empleadora de los conductores de dichos vehículos, pues según el Acuerdo 04 de 1999 la operación del servicio de transporte masivo estaba a cargo de empresas privadas, y para el caso que nos ocupa, en la zona donde se presentó el accidente, el servicio de transporte es prestado por **GMOVIL S.A.S.**, siendo este el concesionario al que se encontraba vinculado el bus de placas **SVS 405** y empleador del conductor que se vio involucrado en el accidente de tránsito que se describe en la demanda, por lo que se encuentra configurada la excepción de **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA FRENTE A TRANSMILENIO S.A.**

En este sentido debe tenerse en cuenta que si bien, **TRANSMILENIO S.A.** es la administradora del SITP, no está habilitada como empresa de transporte por autoridad competente, no está constituida como empresa de transporte público, y no está a su cargo la operación del servicio de transporte público en la medida en que, para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, no opera vehículos de propiedad de terceros, ni tampoco contrata a los conductores de los vehículos, pues la ley se lo prohíbe expresamente, por lo que no ostenta el control sobre dicha actividad.

TRANSMILENIO S.A. debe velar por la prestación, pero a través de la suscripción de contratos y la expedición de los actos administrativos que sean necesarios para

garantizar en debida forma el servicio, ya sea a través de la integración del sistema con el transporte colectivo, la migración de este último al transporte masivo y la eficiente operación, funciones asignadas, entre otros, en los términos de los Decretos 319 de 2006, 486 de 2006 y 309 de 2009.

Siendo ello así conviene resaltar, que la operación dentro del SITP la realizan empresas privadas de transporte público vinculadas al Sistema mediante contratos de Concesión suscritos con **TRANSMILENIO S.A**, siendo ellas quienes tienen la responsabilidad de proveer la flota requerida para la operación, contratar a los conductores y/o prestar los servicios requeridos para la movilización de pasajeros.

Para el caso en particular, se tiene que en la zona donde ocurrió el accidente era el concesionario **GMOVIL S.A.S** quien en virtud del **CONTRATO DE CONCESIÓN 04 DE 2010** prestaba el servicio de transporte por su propia cuenta y riesgo con conductores contratados laboralmente por dicha empresa y con vehículos de su propiedad o sobre los cuales garantizara el control total de la flota.

En cuanto a la propiedad y administración de la Flota, la cláusula 86 contractual señala que las empresas operadoras deberán ser propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma, pero en todo caso, estar bajo la plena administración del concesionario, sea esta o no de su propiedad, lo cual es verificado al momento de la obtención del certificado de vinculación del bus al servicio público.

Conforme con lo anterior, el vehículo involucrado en el accidente de placas **SVS 405** era un vehículo de propiedad del concesionario **GMOVIL S.A.S**.

En línea con lo anterior, con el Contrato de Concesión 04 de 2010, se encuentra acreditado que le correspondía a **GMOVIL S.A.S.** adquirir los vehículos, contratar al personal que los conduce y entrenarlos para la operación del sistema, motivo por el cual, cualquier pretensión elevada en contra de **TRANSMILENIO S.A** relacionada con los daños causados por buses del SITP de propiedad o bajo el control total de los concesionarios, los causados por conductores vinculados laboralmente con dichas empresas o la capacitación que reciben los mismos, deberán ser desestimadas, toda vez, que dichas obligaciones de conformidad con las cláusulas del Contrato de Concesión le corresponde asumirlas al operador, esto es a **GMOVIL S.A.S.**

De esta manera, aclaramos que a **TRANSMILENIO S.A.** le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros; pero NO presta dicho servicio y en consecuencia no tiene el control sobre dicha actividad, incluyendo la conducción de los buses, pues la prestación del servicio de transporte de pasajeros corresponde es a la empresa concesionaria, en este caso a **GMOVIL S.A.S** quien en virtud del **CONTRATO DE CONCESIÓN 04 DE 2010** prestaba el servicio de transporte por su propia cuenta y riesgo con vehículos de su propiedad.

De acuerdo con lo anterior, no puede declararse responsabilidad en cabeza de **TRANSMILENIO S.A** derivada de la prestación del servicio de transporte masivo terrestre de pasajeros, por cuanto al no encontrarse dicha actividad dentro de su ámbito de competencia, tampoco así dentro de su ámbito de responsabilidad.

Aún más, si se tiene en cuenta que en virtud de dicho Contrato de Concesión, no solo existe la distribución de los riesgos, sino a la vez una cláusula limitativa y exonerativa de responsabilidad frente a **TRANSMILENIO S.A** de conformidad con las cláusulas 115, 116, 120, 182 así como que en virtud de la cláusula y 138 existía la obligación del concesionario de constituir una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos, que amparara contra todos los riesgos los vehículos que conformaban la flota, así como que también debían contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Del contrato también se concluye que no existe responsabilidad solidaria de **TRANSMILENIO S.A** frente a **GMOVIL S.A.S** por los hechos de la demanda.

Teniendo en cuenta lo anterior, como se pasa demostrar en virtud de las cláusulas del Contrato de Concesión 04 de 2010, quien estaría llamado a responder por los presuntos perjuicios ocasionados a los demandantes es **GMOVIL S.A.S.**, lo contrario significaría la desnaturalización del Contrato de Concesión y de la cláusula de indemnidad y del régimen de responsabilidad extracontractual contenido en él.

De esta manera, en el evento improbable de que se llegara a determinar, que la causa exclusiva y determinante del accidente de tránsito no fue la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta, y se imputara responsabilidad al conductor del bus del SITP, se encuentra igualmente probada la ruptura del nexo causal frente a TRANSMILENIO S.A, por EL HECHO DE UN TERCERO, ya que la operación del vehículo presuntamente causante del daño es imputable de manera exclusiva a **GMOVIL S.A.S.** como empresa

concesionaria, propietaria del vehículo y empleadora del conductor que se vio involucrado en el accidente.

Es conveniente recalcar, que **el debate frente a TRANSMILENIO S.A versa sobre la responsabilidad y control de la actividad peligrosa de conducción de vehículos transportadores, la cual NO SE ENCUENTRA LEGALMENTE ASIGNADA a mi representada, por cuanto su rol es específicamente el de organizar, gestionar y controlar el sistema de transporte público de Bogotá, cuestión que para el caso en concreto, no es la causa por la cual los demandantes acuden a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.**

En este sentido conviene resaltar a su Honorable Despacho, que quien ejerció la actividad peligrosa que se señala por los demandantes como causante del daño fue **GMOVIL S.A.S**, aunado al hecho de que **TRANSMILENIO S.A. no tuvo el dominio ni dirección de la actividad peligrosa desarrollada por el bus del operador**, ya que por expresa prohibición normativa no presta el servicio público de transporte.

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

Examinado el libelo de la demanda se puede concluir que TRANSMILENIO S.A. no cometió dentro del presente asunto ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte; y **las conductas mal imputadas por los demandantes a mi representada, como lo son la conducción de los vehículos del**

SITP con que se presta el servicio público de transporte NO son del resorte de TRANSMILENIO S.A., pues cómo se ha dejado claro, mi representada no puede ser operadora del sistema.

De acuerdo a lo expuesto, se puede concluir que TRANSMILENIO S.A. no incurrió en acciones u omisiones, que en el marco de sus funciones puedan considerarse como la causa del daño demandado, aunado al hecho de que NO existe un nexo de causalidad entre el daño, una presunta falla del servicio y mí representada, pues, entre otras cosas, TRANSMILENIO S.A. ejerció sus funciones a cabalidad y dentro de los límites que le eran propios, estando probada además la configuración de una causa extraña derivada del HECHO DE UN TERCERO.

Por lo tanto, del análisis reseñado se desprende la necesaria conclusión de que **no se configuran en el presente caso los presupuestos para declarar la responsabilidad patrimonial y administrativa de TRANSMILENIO S.A bajo ningún título de imputación.** Por lo anterior, respetuosamente solicitamos se desestimen la totalidad de las pretensiones que se formulan en la demanda respecto de mi representada.

Nos oponemos a las peticiones y argumentos del demandante por las razones de hecho y derecho que pasamos a exponer a continuación.

III. PRONUNCIAMIENTO EXPRESO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

AL PRIMERO: ES CIERTO. De conformidad con la información obrante en el expediente, es posible concluir que la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS

CORTES, se movilizaba en calidad de pasajera en la motocicleta que era conducida por el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA.

AL SEGUNDO: NO ES CIERTO. De acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 que se aportó con el escrito de la demanda, y la información consignada por TRANSMILENIO S.A en la Bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 del día 16 de agosto de 2022, el desafortunado accidente que da origen a la demanda, fue responsabilidad de la motocicleta en la que venía como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES**.

Nótese señor Juez, que en el IPAT se consignó como hipótesis del accidente, la causal No. 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito”* con responsabilidad para el vehículo 2 involucrado en el accidente (V2), esto es para la motocicleta, ya que el conductor de la moto, quien transitaba a buena velocidad, NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía, lo anterior, en concordancia con lo relatado por el mismo operador del bus zonal, quien informó al centro de control, según lo consignado en la Bitácora de Seguridad Operacional, que; *“cambio el semáforo y arranque, una moto venía a alta velocidad y se pasó el pare y chocó con el zonal”*.

En concordancia con lo anterior, en el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 se señaló, que el diseño de la vía correspondía a una *“INTERSECCIÓN”* y que en el lugar del accidente existía una señal vertical de *“PARE”* ubicada en la vía por donde transitaba el vehículo 2, esto es, la motocicleta:

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO No. **A 01512093**

1. ORGANISMO DE TRANSITO: **Bogotá**

2. GRAVEDAD: CON LESIONES SIN LESIONES SOLO BASTOS

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: **Cra 17 con calle 33** LAT: **7659410** LONG: **7659410** LOCALIDAD O COMUNA: **Tevésquillo**

4. FECHA Y HORA: **16/08/2022 17:50**
16/08/2022 18:30

5. CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE CAÍDA DE OBJETO INCENDIO VOLCAMIENTO OTRO

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR: RESIDENCIAL ESCOLAR DEPORTIVA INDUSTRIAL TURÍSTICA PRIVADA INTERSECCIÓN TORO PASO INFERIOR PASO SUPERIOR PASO A NIVEL PASO ELEVADO PUNTE BARRANCO VALLA SEÑAL OTRO

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS:

7.1 GEOMETRÍA	7.2 SUPERFICIE DE LA VÍA	7.3 MATERIAL DE LA VÍA	7.4 SEÑALES HORIZONTALES	7.5 REDUCTOR DE VELOCIDAD
A. RECTA <input checked="" type="checkbox"/>	ASfalto <input checked="" type="checkbox"/>	MATERIAL ORGÁNICO <input type="checkbox"/>	LÍNEA DE PARE <input checked="" type="checkbox"/>	BANCA SOMBRA <input type="checkbox"/>
B. CURVA <input type="checkbox"/>	AFRIMADO <input type="checkbox"/>	MATERIAL SUELO <input type="checkbox"/>	LÍNEA CENTRAL AMARILLA <input type="checkbox"/>	RESALTO <input type="checkbox"/>
C. PENDIENTE <input type="checkbox"/>	ADOSADO <input type="checkbox"/>	SECA <input checked="" type="checkbox"/>	LÍNEA DE CARRETERA BLANCA <input type="checkbox"/>	MOVL <input checked="" type="checkbox"/>
D. BARRIO DE EST. <input type="checkbox"/>	EMPEDRADO <input type="checkbox"/>	OTRA <input checked="" type="checkbox"/>	SEÑALIZADA <input type="checkbox"/>	FLUO <input type="checkbox"/>
E. CON ANCH. <input type="checkbox"/>	CONCRETO <input type="checkbox"/>	4. CON <input type="checkbox"/>	LÍNEA DE BORDE BLANCA <input type="checkbox"/>	SONORIZADOR <input type="checkbox"/>
F. CON BARRA <input type="checkbox"/>	TIERRA <input type="checkbox"/>	B. SIN <input type="checkbox"/>	LÍNEA DE BORDE AMARILLA <input type="checkbox"/>	ESTOPERO <input type="checkbox"/>
G. OTRO <input type="checkbox"/>	OTRO <input type="checkbox"/>	ANLA <input checked="" type="checkbox"/>	LÍNEA ANTELOQUE <input type="checkbox"/>	OTRO <input type="checkbox"/>
7.2 UTILIZACIÓN	7.3 ESTADO	7.4 CONTROLES DE TRANSITO	7.5 VISIBILIDAD	
UN SENTIDO <input checked="" type="checkbox"/>	BUENO <input checked="" type="checkbox"/>	A. AGENTE DE TRANSITO <input type="checkbox"/>	A. NORMAL <input checked="" type="checkbox"/>	
DOBLE SENTIDO <input type="checkbox"/>	CON HUECOS <input type="checkbox"/>	B. SEMAFORO <input type="checkbox"/>	B. DISMINUIDA POR CASITAS <input type="checkbox"/>	
REVERSIBLE <input type="checkbox"/>	DERRAMES <input type="checkbox"/>	OPERANDO <input type="checkbox"/>	CONSTRUCCIÓN <input type="checkbox"/>	
CONTRAFLUJO <input type="checkbox"/>	EN REPARACIÓN <input type="checkbox"/>	INTERMITENTE <input type="checkbox"/>	VALLAS <input type="checkbox"/>	
CICLO VÍA <input type="checkbox"/>	HERIDIMIENTO <input type="checkbox"/>	CON DAÑOS <input type="checkbox"/>	ARBOL/VEGETACIÓN <input type="checkbox"/>	
7.3 CALZADAS	7.4 CONDICIONES	APAGADO <input type="checkbox"/>	VEHICULO ESTACIONADO <input type="checkbox"/>	
UNA <input checked="" type="checkbox"/>	MOVEDADA <input type="checkbox"/>	7.5 SEÑALES VERTICALES	ENCANILAMIENTO <input type="checkbox"/>	
DOS <input type="checkbox"/>	RIZADA <input type="checkbox"/>	PARE <input checked="" type="checkbox"/>	POSTE <input type="checkbox"/>	
TRES O MÁS <input type="checkbox"/>	FISURADA <input type="checkbox"/>	OTRO <input type="checkbox"/>	OTROS <input type="checkbox"/>	
VARIABLE <input type="checkbox"/>	7.6 CONDICIONES			
7.4 CARRELES	ACEITE <input type="checkbox"/>			
UNA <input type="checkbox"/>	HUMEDA <input type="checkbox"/>			
DOS <input checked="" type="checkbox"/>	LODO <input type="checkbox"/>			
TRES O MÁS <input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA <input type="checkbox"/>			
VARIABLE <input type="checkbox"/>				

A continuación, se relaciona una imagen de GOOGLE MAPS en donde se puede apreciar la señal vertical de PARE que se encuentra instalada sobre la calle 33 sentido occidente a oriente, justo antes de la intersección con la carrera 17:

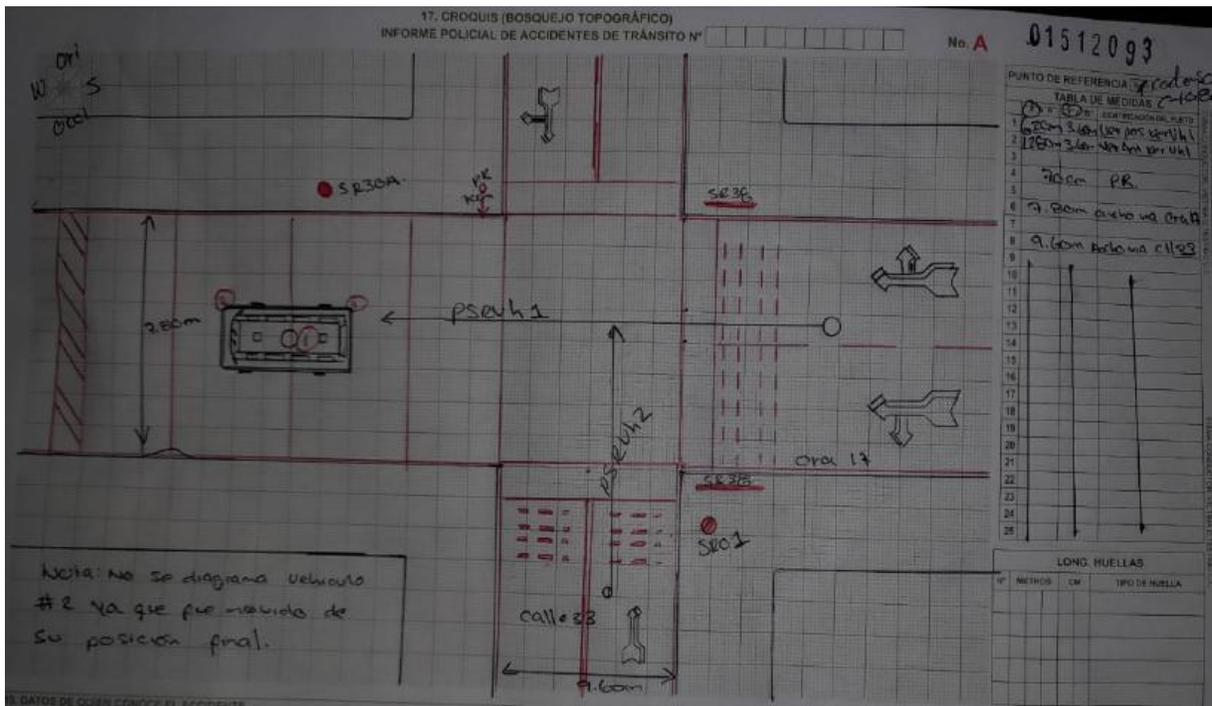


Ahora bien, NO ES CIERTO que la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS y el señor TRUJILLO MATALLA hubiesen sido embestidos repentinamente por la parte de atrás de la motocicleta por el vehículo del SITP, pues nótese que, en el IPAT se consignó por parte de la Autoridad de Tránsito, que el lugar de impacto de la motocicleta fue en su parte frontal y lateral, más NO en su parte posterior:



Los hechos establecidos no dejan dudas en cuanto a que la moto fue colisionada en la parte frontal y lateral, esto es, **cuando ingresaba a la intersección por la cual ya transitaba el bus**, estando por lo tanto probada su responsabilidad en el accidente de tránsito, pues hizo caso omiso a la señal de PARE, sin tomar las mínimas precauciones ante una intersección, siendo absolutamente previsible la presencia de otros vehículos en la misma y solo se percató de la presencia del SITP cuando ya era inminente su choque contra el mismo.

Lo anterior se corrobora con la trayectoria que llevaban los vehículos al momento de la colisión, tal y como puede observarse en el croquis del accidente:



Según lo descrito por la autoridad de tránsito, la motocicleta transitaba sobre la calle 33 en sentido occidente a oriente y el bus del SITP transitaba por la Carrera 17 en sentido sur a norte.

Todo lo anterior, refuerza la declaración dada por el conductor del bus, plasmada en la bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 de TRANSMILENIO S.A.:

Operador reporta que con el móvil a su cargo realizando la tabla 12 viaje 4, presenta un evento con las siguientes características: el móvil se desplaza en recorrido, cuando según versión del Operador: 'cambió el sensor y arrancó, una moto venía a alta velocidad y se pasó el pare y chocó con el resto'. Como consecuencia, se presenta una Colisión contra Moto con la parte delantera del móvil. En la cual si se presentan personas lesionadas, si se generan daños materiales en el móvil y el tercero, al punto si se presenta policía de Tránsito. Si se presentan ambulancias. Móvil es llevado a patios de tránsito, Operador es trasladado a centro médico. Se informa al Técnico de Supervisión de Transmilenio S.A. Paula Andrea Fonseca, Regulador de Control de Gmóvil SAS Sandra Carolina Valeriano. Observaciones: Asiste Abogado y Recomendó de la empresa al punto. Policía de tránsito realiza IPAT (Informe Policial de Accidente de Tránsito) causal 112 (Desobedecer señales o normas de tránsito) para el tercero y 157 (por establecer) para el operador.

Se encuentra probado entonces, que el 16 de agosto de 2022, la motocicleta donde viajaba como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS**, se desplazaba por la calle 33 en sentido occidente a oriente y en la intersección vial ubicada a la altura de la carrera 17 colisiono con el vehículo del SITP de placas **SVS 405**, que en ese momento se desplazada por la carrera 17 en sentido sur a norte. Ello se produjo, según las pruebas obrantes en el expediente, porque la motocicleta circulaba a gran velocidad y no se detuvo ante la señal de PARE ubicada en la calle 33, la cual lo obligaba a detener completamente el vehículo antes de entrar en la intersección de la carrera 17.

En este orden de ideas, se evidencia que el daño se produjo como consecuencia de la colisión de dos vehículos en movimiento por lo que la responsabilidad ha de determinarse con fundamento en el estudio de la causalidad.

Al efecto es importante destacar, que el *“Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”*, creado

por el Ministerio de Transporte y adoptado como reglamento oficial en materia de señalización vial del país mediante la Resolución No. 1050 del 5 de mayo de 2004 expedida por la misma entidad, establece que el PARE es una señal preventiva, que indica las siguientes limitaciones, prohibiciones o restricciones en la vía:

"2.3 SEÑALES REGLAMENTARIAS (...)

SR-01.-PARE



Esta señal se empleará para notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente, especialmente en los siguientes casos:

- 1) *En la intersección con una vía de mayor jerarquía.*
- 2) *En el cruce a nivel de una calle o carretera con un ferrocarril.*
- 3) ***En la intersección de una calle con una carretera.***
- 4) *En la intersección de dos vías, en la cual la prelación de paso no está definida.*
- 5) *En los retenes de tránsito, policía, aduana, etc. y en las estaciones de peaje y de pesaje.*
- 6) *En cualquier tipo de intersección donde la combinación de altas velocidades, distancia de visibilidad restringida, registro de accidentes, etc., hace necesario detener el vehículo completamente para evitar accidentes*

Esta señal podrá complementarse con la línea de pare, conforme a las especificaciones dadas en el Capítulo 3.”.

Además, se advierte que el artículo 66 de la Ley 769 de 2002 indica que “*el conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda*”.

De la anterior normativa se concluye, que cuando se está en una intersección, y existe una señal de PARE, el conductor que transite por la vía sin prelación debe detener completamente el vehículo, acatando la señal preventiva, y debe iniciar la marcha tomando todas las precauciones necesarias para evitar un accidente.

En este orden de ideas, se observa que **la causa adecuada y eficiente del accidente de tránsito que tuvo lugar el 16 de agosto de 2022, la constituyó la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta en la que viajaba como pasajera la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, pues transitaba a buena velocidad y NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía.**

Ello evidencia que dicho accidente se produjo por la negligencia y falta de cuidado del conductor de la motocicleta, pues es evidente que, al existir una señal de PARE que le indicaba que debía detener completamente el vehículo antes de

llegar a la intersección, debió acatar las normas de tránsito y tomar las precauciones necesarias para evitar un accidente, pues era previsible que al acercarse a la intersección otros vehículos podían estar presentes, por lo que se debía actuar con precaución y diligencia en aras de evitar una colisión, atendiendo lo dispuesto por las normas de tránsito y ajustando su comportamiento a lo que ellas disponían, esto es, deteniendo completamente el vehículo y reanudando su marcha únicamente cuando se asegurara de que no existía riesgo de ocasionar un accidente.

Resulta contrario a la debida diligencia en la conducción de vehículos exigida por el ordenamiento, que el conductor de la motocicleta hubiese desatendido la señal de PARE y no hubiese tomado las más mínimas precauciones ante una intersección o cruce de las vías, siendo absolutamente previsible la presencia de otros vehículos en la misma como ocurrió en el caso concreto, en cuanto se encuentra demostrado, que el conductor de la motocicleta en la que viajaba la demandante, solamente vino a percatarse de la presencia del bus cuando ya era inminente su choque contra el mismo, además de que los hechos establecidos no dejan dudas en cuanto a que la moto fue colisionada en la parte frontal y lateral, esto es, cuando ingresaba a la intersección por la cual ya transitaba el bus.

El conductor de la motocicleta habría evitado el accidente si hubiese cumplido las normas de tránsito y conducido de manera prudente y cuidadosa.

No obstante, lo anterior, el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta involucrada en el accidente objeto de la demanda, decidió desatender los artículos 2.3. del Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas

de Colombia y 66 de la Ley 769 de 2002; lo que, a la postre, fue determinante en la producción del siniestro, estando plenamente demostrada la causal No. 112, que se atribuye en el IPAT a la motocicleta en donde viaja la demandante como pasajera.

Conviene mencionar en este punto, cual es la importancia de la señal de PARE, para lo cual, nos permitimos citar lo señalado por el Honorable Consejo de Estado, en la sentencia de fecha 4 de diciembre de 2023, dentro del proceso con Radicado No. 2010-00367-02, con ponencia del Magistrado Nicolás Yepes Corrales:

“Debe recordarse que la importancia de la señal de PARE estriba en notificar al conductor que debe detener completamente la marcha de su vehículo y sólo reanudarla cuando verifique plenamente que puede hacerlo en condiciones que eviten la posibilidad de un accidente, lo que en el presente caso no ocurrió. Por ello, una vez el conductor detiene completamente la marcha del automotor, debe ceder el tránsito a los demás vehículos que circulen por la vía que tiene la prelación de paso e incluso, si no tiene visibilidad, lo correcto es que avance solo lo necesario para volver a detenerse y dar marcha cuando verifique plenamente que no existe peligro de ocasionar un accidente.”²

De conformidad con lo anterior, la señal de PARE es una orden explícita para que los conductores de cualquier tipo de vehículo se DETENGAN COMPLETAMENTE antes de seguir andando, pues está ubicada en

² CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, Sentencia del 4 de diciembre de 2023, Radicado No. 19001233100020100036702 (52585). MP: Nicolas Yepes Corrales.

intersecciones donde la visibilidad puede ser reducida o en calles donde ceder el paso puede evitar la materialización de siniestros viales.

Es claro entonces, que la señal de PARE requiere detener completamente el vehículo antes de cruzar la intersección para garantizar la seguridad vial y evitar accidentes. Por eso, cada vez que un conductor se cruce con esta señal de tránsito está obligado a detenerse completamente, observar a su alrededor para comprobar si es seguro andar y solo continuar en caso de que hubiese verificado plenamente que no existe peligro de ocasionar un accidente, lo cual evidentemente fue omitido por el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA en este asunto.

Además, según las pruebas que reposan en el expediente, se tiene que en el presente caso NO se encuentra demostrado que el accidente, además de ser imputable al señor TRUJILLO MATAALLA como conductor de la motocicleta, también lo fuera a la conducta del conductor del bus del SITP, pues **no hay medio de convicción alguno en el plenario que demuestre que la conducta del señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ, incidiera causalmente en la producción del daño.** De hecho, no se probó que alguna actuación desplegada por el señor MUÑOZ RODRIGUEZ hubiere incidido causalmente en la producción del suceso o que hubiere desatendido alguna señal de tránsito que hubiere permitido concretar un riesgo mayor al que ya existía.

Nótese, que si bien en el Informe de Accidente de Tránsito se establece como hipótesis a cargo del conductor del SITP la causal 157 “*por establecer*” relacionada con una posible infracción del artículo 74 del CNT, el cual prescribe, que “*Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora*” “*En proximidad a una intersección*”, NO existe medio de prueba alguno, que respalde o acredite, que en

efecto el bus de placas SVS 405 iba excediendo la velocidad permitida o que hubiese desatendido alguna norma de tránsito, ni mucho menos que esa presunta desatención hubiese sido la causa determinante y eficiente del siniestro.

Por el contrario, frente a la hipótesis del accidente consignada en el IPAT, correspondiente a la causal No. 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito”* con responsabilidad para el conductor de la motocicleta, obran en el expediente diversas pruebas que acreditan sin lugar a duda, la responsabilidad exclusiva y determinante de la motocicleta en la producción del siniestro.

De esta manera, de conformidad con las pruebas obrantes en el expediente, incluyendo lo consignado por la Autoridad de Tránsito en el IPAT y la bitácora del Centro de Control de TRANSMILENIO S.A, es posible concluir, que la causa adecuada y eficiente del infortunado accidente sufrido por la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES** fue la imprudencia y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA**, en su condición de conductor de la motocicleta en la que viajaba la víctima, aquí demandante, como pasajera.

Lo anterior permite afirmar desde ya, que la causa eficiente del daño que reclaman los demandantes es imputable exclusivamente al **HECHO DE UN TERCERO** y en este sentido, dado que el accidente tuvo su origen en hechos que escapan del control de TRANSMILENIO S.A, imprevisibles e irresistibles, los mismos NO le podrán ser imputados a mi representada, pues se encuentra demostrada la ruptura del nexo causal.

Incluso aun, en el evento improbable de que se llegara a determinar, que la causa exclusiva y determinante del accidente de tránsito no fue la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta, y se imputara responsabilidad al conductor del bus del SITP, se encuentra igualmente probada la ruptura del nexo causal frente a TRANSMILENIO S.A, por EL HECHO DE UN TERCERO, ya que la operación del vehículo presuntamente causante del daño es imputable de manera exclusiva a **GMOVIL S.A.S.** como empresa concesionaria, propietaria del vehículo y empleadora del conductor que se vio involucrado en el accidente.

En este sentido debemos señalar, que el bus de placas SVS 405 es de propiedad de GMOVIL S.A.S y NO de TRANSMILENIO S.A.

En este sentido es importante resaltar, que TRANSMILENIO S.A., por disposición normativa es el ente gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, es decir, le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, pero no presta dicho servicio, ya que no está habilitada como empresa de transporte por la autoridad competente, ni está constituida como empresa de transporte público, y en tal virtud no está a cargo de la operación del servicio de transporte público, por lo que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros, de tal manera, que nunca presta u opera el servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá D.C., la operación del servicio se realiza a través de Contratos de Concesión como el celebrado con GMOVIL S.A.S., sociedad que ha recibido en concesión la prestación del servicio por su propia cuenta y riesgo.

Siendo ello así, como responsabilidad de las empresas operadoras privadas de conformidad con los Contratos de Concesión está la prestación del servicio de transporte del sistema mediante la utilización de vehículos de transporte público de su propiedad, es decir, **los automotores encargados de llevar a cabo el transporte de pasajeros NO son de propiedad de TRANSMILENIO S.A, sino de los operadores privados, con quienes mi representada suscribió los contratos de concesión,** que como se mencionó anteriormente dentro del presente caso, pertenecen a GMOVIL S.A.S, a quien **en virtud del contrato de concesión 04 de 2010 le corresponde suministrar el equipo rodante necesario para la actividad, encargándose de su control y mantenimiento como también de la dotación, administración, manutención, capacitación y contratación de conductores.**

Dentro del clausulado que integra el contrato de Concesión No. 04 de 2010 se encuentra la cláusula 17.2, la cual determina lo siguiente:

“CLÁUSULA 17 OBLIGACIONES DEL CONSESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

(...) 17.2. Respecto de la Flota:

17.2.1. Poner a disposición del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP los vehículos requeridos para la operación de los servicios, *así como los que le solicite TRANSMILENIO S.A., por razones del servicio, según las condiciones técnicas, de tipología y de dotación previstas en el presente Contrato y en el Manual de Operación, en las fechas y bajo las condiciones determinadas por TRANSMILENIO S.A.*

Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma (...)

De acuerdo al anterior clausulado, las empresas operadoras de transporte con quien TRANSMILENIO S.A., suscribe los contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte deben ser las propietarias de los vehículos mediante los cuales se prestará el servicio, **lo que acto seguido conlleva a concluir que la Empresa GMOVIL S.A.S es la propietaria del vehículo involucrado en los hechos del escrito de demanda, siendo esta sociedad, no solo la propietaria del vehículo, sino también quien tenía el control de la actividad de conducción.**

También debemos señalar que de conformidad con el Decreto 309 de 2009, mediante el cual se adoptó formalmente el SITP, la contratación de los conductores corresponde a las empresas operadoras del SITP, así en su artículo 14 se señaló que:

*“Artículo 14. **Contratación de conductores. Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente**”.* (Subrayas fuera de texto)

De esta manera, reiteramos una vez más, que GMOVIL S.A.S es el dueño del vehículo de placas SVS 405 y empleador del conductor involucrado en el accidente objeto del litigio y no TRANSMILENIO S.A.

AL TERCERO. NO ES CIERTO EN LOS TERMINOS EXPUESTOS POR EL DEMANDANTE. Conforme se dejó expuesto en el numeral anterior, la causa adecuada y eficiente del accidente de tránsito que tuvo lugar el 16 de agosto de 2022, la constituyó **la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta** en la cual viajaba como pasajera la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, pues transitaba a buena velocidad y NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía.

De conformidad con la información obrante en la Bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 del día 16 de agosto de 2022 y el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 que se aportó con el escrito de la demanda, al lugar de los hechos hizo presencia la Policía de Tránsito, una ambulancia de la Secretaria Distrital de Salud, una recomoto de la empresa GMOVIL S.A.S para atender oportunamente la contingencia presentada en la vía, así como la abogada del concesionario.

La señora demandante MIREYA CAROLINA BARAJAS, el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA conductor de la motocicleta y el señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ conductor del bus, fueron trasladados a centros médicos para su valoración y atención.

AL CUARTO, QUINTO, SEXTO, SEPTIMO Y OCTAVO. NO NOS CONSTA Los demandantes hacen referencia a hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, ya que se trata de circunstancias que NO guardan relación con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A o a sus funcionarios.

Por lo anterior, solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a lo cual se atiene mi representada.

AL NOVENO. NO ES CIERTO EN LOS TERMINOS EXPUESTOS POR EL DEMANDANTE. Conforme se ha dejado expuesto, la causa adecuada y eficiente del infortunado accidente de tránsito que tuvo lugar el 16 de agosto de 2022, la constituyó **la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta** en la cual viajaba como pasajera la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, pues transitaba a buena velocidad y NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía.

En relación con las circunstancias personales de la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES, a que se hace referencia en este hecho, manifestamos que NO NOS CONSTAN, ya que se trata de hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento y que NO guardan relación con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A o a sus funcionarios.

Por lo anterior, solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a lo cual se atiene mi representada.

AL DECIMO. NO NOS CONSTAN. Se hace referencia a hechos que son ajenos a mi representada y de los cuales no tiene conocimiento, ya que se trata de circunstancias personales de la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS** que NO guardan relación con ninguna actuación o acción que corresponda a TRANSMILENIO S.A o a sus funcionarios.

Por lo anterior, solicito que para todos los efectos el despacho se remita a los elementos probatorios que se alleguen y lo que se pueda probar dentro del presente proceso, a lo cual se atiene mi representada.

AL DECIMO PRIMERO. ES CIERTO. El día 6 de junio de 2024 se llevo a cabo la diligencia de conciliación extrajudicial con las entidades y empresas demandadas, la cual fue declarada fallida por ausencia de ánimo conciliatorio.

IV. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA DEFENSA Y EXPECIONES

Pese a la imprecisión y ausencia absoluta de motivación en la demanda que sustente la presunta responsabilidad que se pretende imponer a mi representada, pues NO se explica cómo TRANSMILENIO S.A dentro de la órbita de sus competencias y capacidades asignadas en la Ley, Decretos Nacionales y Distritales y Acuerdos Distritales ha contribuyó a la producción del resultado dañoso, esto es a las lesiones que sufrió la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS el día 16 de agosto de 2022, nos permitimos exponer los siguientes argumentos, los cuales tienen por objeto demostrar que en el marco de los hechos objeto de debate **TRANSMILENIO S.A**

no ha incurrido en acción u omisión que pueda considerarse como constitutiva de incumplimiento de sus obligaciones legales y reglamentarias como Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, ni como causa eficiente del daño reclamado por los accionantes, por lo que NO debe responder por el reconocimiento y pago de la indemnización que infundadamente se solicita a su cargo.

Para demostrar la ausencia de responsabilidad de TRANSMILENIO S.A, es necesario partir de las siguientes excepciones que con todo respeto se proponen:

A. SE CONFIGURA LA FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE MI REPRESENTADA Y EL HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD, ATENDIENDO A QUE TRANSMILENIO S.A NO TIENE CONTEMPLADO EN SU OBJETO SOCIAL LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE, NO ES DUEÑA, AFILIADORA, NI ADMINISTRADORA DEL VEHICULO DE TRASPORTE PÚBLICO PRESUNTAMENTE CAUSANTE DEL DAÑO, ASI COMO TAMPOCO ES LA EMPLEADORA DEL CONDUCTOR INVOLUCRADO EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO - LA OPERACIÓN DE LOS VEHICULOS TRANSPORTADORES PERTENECE DE MANERA EXCLUSIVA A LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE, PARA ESTE CASO, GMOVIL S.A.S.

Ahora bien, entrado en un estudio pormenorizado de los hechos y la imputación de responsabilidad, es necesario precisar qué actuación sería objeto de examen desde el punto de vista las competencias de TRANSMILENIO S.A.

El Honorable Consejo de Estado ha definido la imputación del daño como *“la atribución jurídica del daño, fundada en la prueba del vínculo existente entre el daño antijurídico y la acción u omisión del ente demandado”*³: Esto implica el análisis individual de las conductas exigibles a cada uno de los demandados, para determinar en que podría consistir la acción u omisión y si existe nexo causal con la producción del daño.

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

En este sentido, en relación con el artículo 90 de la Constitución, que prescribe que *“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”*, no se encuentran fundamentos ni de hecho, ni de derecho ni probatorios que sustenten, con fundamento en dicha norma, la presunta responsabilidad que se pretende atribuir a mi representada.

No obstante lo anterior del artículo en mención se desprende como lo ha sostenido el Consejo de Estado, que la declaración de responsabilidad patrimonial y

³ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Consejero ponente: Ramiro Saavedra Becerra. Bogotá, D.C., siete (7) de diciembre de dos mil cinco (2005).

administrativa será posible siempre que se acredite la concurrencia de los elementos constitutivos de la misma, a saber, i) el daño antijurídico, patrimonial o moral, que la víctima no está en el deber jurídico de soportar, ii) la acción o la omisión constitutiva de una falla del servicio de la Administración y iii) la relación o nexo de causalidad entre los dos elementos anteriores.

Al respecto, el Consejo de Estado ha precisado:

(...) La responsabilidad del Estado resulta comprometida siempre que logre establecerse en el proceso: i) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la que se habrían evitado los perjuicios, ii) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso, iii) la existencia de un daño antijurídico y iv) la relación de causalidad entre la omisión y el daño”⁴

De esta forma, tal y como lo ha establecido el Máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo y la doctrina“(…) **en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad.** Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. **En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño.** Es lo que ocurre en dos hipótesis: **el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas;** o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de repararlo, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre.”⁵

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 10 de febrero de 2016, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, Rad: 76001-23-31-000-2005-02897-01 (38092).

⁵ Henao, J.C. (2007). El Daño: Análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, p. 38.

Entonces, bajo este contexto, la responsabilidad patrimonial del Estado se configura cuando concurren los tres presupuestos fácticos y jurídicos de un daño antijurídico, una acción u omisión imputable a la Administración y una relación de causalidad, de esta manera se concluye, que el demandante debía acreditar la existencia del daño causado a la víctima, la conducta negligente de la Entidad demandada y en último lugar que tal negligencia fue la causa del daño.

Pero como se demostrará en el proceso, mi representada por su parte quedará exonerada de responsabilidad probando que en el marco de los hechos objeto de debate NO incurrió en ninguna acción u omisión constitutiva de falla del servicio, acreditando además la existencia de la falta de legitimación en la causa por pasiva y una causa extraña como se establecerá más adelante.

De una lectura del escrito de la demanda observamos que se pretende sustentar la responsabilidad administrativa y patrimonial de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A bajo el argumento equivocado de que mi representada debe responder solo porque en el accidente está involucrado un vehículo de transporte publico SITP y porque presuntamente omitió sus deberes relacionados con la implementación y fortalecimiento de practicas y medidas para garantizar la seguridad y la eficiencia en el servicio de transporte publico masivo:

“En el contexto del accidente de tránsito ocurrido con un vehículo de transporte público S.I.T.P., afiliado a GMOVIL S.A., se evidencia que TransMilenio S.A. OMITIÓ sus responsabilidades que le son atribuidas según los artículos 90 y 93 del Acuerdo 761 de 2020. La falta de gestión, coordinación y planificación adecuada de la infraestructura de transporte, así como la ausencia de acciones necesarias para el mantenimiento y mejora de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público, refleja una deficiencia significativa en el

cumplimiento de sus funciones. Esta omisión ha contribuido a la ocurrencia del accidente, subrayando la necesidad de una revisión y fortalecimiento de las prácticas y medidas implementadas por TransMilenio S.A. para garantizar la seguridad y la eficiencia en el servicio de transporte público masivo. La falta de atención a estas responsabilidades indica una grave FALLA EN LA ADMINISTRACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS FUNCIONES ESENCIALES DE LA ENTIDAD, que debió haber actuado con mayor diligencia para prevenir tales incidentes."

Bajo este contexto, para demostrar que son erradas las imputaciones realizadas por la parte actora, me permito realizar una breve reseña del papel que desempeña la entidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, para explicar, que la responsabilidad por una presunta falla en la operación de la actividad transportadora, de haberla, recaería sobre GMOVIL S.A.S. y no sobre TRANSMILENIO S.A, pues tal y como se pasa a exponer, mi representada por expresa prohibición normativa NO presta el servicio de transporte terrestre de pasajeros, por lo que no es empresa afiliadora ni dueña de buses, así como tampoco empleadora de los conductores de dichos vehículos. El Acuerdo 04 de 1999 la habilita para suscribir contratos de concesión con empresas de transporte para que estas sean las que se encarguen de ejecutar este servicio bajo su cuenta y riesgo:

De acuerdo con lo anterior, es evidente que TRANSMILENIO S.A NO tuvo injerencia en el accidente en el cual resultó lesionada la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, debido a que la actividad que se reprocha NO esta bajo su control, por no ser la entidad que presta directamente el servicio de transporte, motivo por el cual , NO tuvo el dominio ni dirección de la actividad peligrosa

desarrollada por el bus del operador, que el demandante señala como causante del daño.

De esta manera, por disposición normativa como se verá, TRANSMILENIO S.A es el ente gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, es decir, le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, pero **no presta dicho servicio, ya que no está habilitada como empresa de transporte por la autoridad competente, ni está constituida como empresa de transporte público, y en tal virtud no está a cargo de la operación del servicio de transporte público, por lo que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros, de tal manera, que nunca presta u opera el servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá D.C., la operación del servicio se realiza a través de Contratos de Concesión como el celebrado con GMOVIL S.A.S, sociedad que ha recibido en concesión la prestación del servicio por su propia cuenta y riesgo.**

Siendo ello así, como responsabilidad de las empresas operadoras privadas de conformidad con los Contratos de Concesión está la prestación del servicio de transporte del sistema mediante la utilización de vehículos de transporte publico de su propiedad, es decir, **los automotores encargados de llevar a cabo el transporte de pasajeros NO son de propiedad de TRANSMILENIO S.A, sino de los operadores privados, con quienes mi representada suscribió los contratos de concesión, por lo que** la operación del vehículo presuntamente causante del daño es imputable de manera exclusiva a GMOVIL S.A.S como empresa concesionaria, propietaria del vehículo y empleadora del conductor que se vio involucrado en el accidente.

En este sentido conviene resaltar a su Honorable Despacho que quien ejerció la actividad peligrosa que se señala por los demandantes como causante del daño fue GMOVIL S.A.S

De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. no cometió dentro del presente asunto ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte; y las conductas mal imputadas por los demandantes a mi representada, como lo son la conducción de los vehículos del SITP con que se presta el servicio NO son del resorte de TRANSMILENIO S.A., pues cómo se ha dejado claro, mi representada no puede ser operadora del sistema.

Me permito exponer entonces una noción resumida de la génesis jurídica y comercial de TRANSMILENIO S.A. que permita aclarar, que ha obrado en virtud de la ley, sus competencias y finalidades, sin que se le pueda llegar a endilgar responsabilidad por actos diferentes a los que le fueron impuestos por mandato legal.

- 1. DE LAS CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA TRANSMILENIO. - TRANSMILENIO S.A ES UNA ENTIDAD DISTRITAL ENCAMINADA UNICAMENTE A LA GESTIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN BOGOTA - NO ES UNA EMPRESA DE TRANSPORTE, AFILIADORA NI PROPIETARIA DE LOS AUTOBUSES DE SERVICIO PUBLICO QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD.**

En primer lugar, considero importante citar algunas normas que sustentaron el nacimiento jurídico y comercial de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.** Veamos:

Dice la Ley 86 de 1989:

“Artículo 2º. Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte.

(...)”

La Ley 336 de 1996, por la cual se adoptó el “Estatuto Nacional de Transporte”, además de reiterar y hacer extensivos los principios y normas de carácter general a que nos hemos venido refiriendo, en algunas de sus disposiciones, establece:

“Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.”

La ley 310 de 1996, en el numeral 1º del artículo segundo consagra:

“Artículo 2º. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el

Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- 1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporté, en caso de hacerse un aporte de capital."*

En desarrollo de las normas jurídicas citadas en precedencia, así como del mandato dado por el Concejo de Bogotá, en el Acuerdo No. 04 de 1999, se autorizó al Alcalde Mayor para participar en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - **TRANSMILENIO S.A.**-, la cual fue efectivamente constituida mediante Escritura Pública No. 1528 del 13 de Octubre de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá, con Matrícula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá.

El objeto social de TRANSMILENIO S.A., es decir aquello que constituye su giro ordinario negocial, y por tanto aquello respecto de lo cual debe circunscribir su actividad en virtud del Principio de Legalidad, se encuentra perfectamente determinado desde su constitución mediante el Acuerdo número 04 de 1999; acto administrativo de creación de TRANSMILENIO S.A.

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

“ARTÍCULO PRIMERO: NOMBRE Y NATURALEZA JURÍDICA: Autorizase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. – bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas. TRANSMILENIO S.A. tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio. ”

ARTÍCULO SEGUNDO. OBJETO: “...Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.”

“ARTÍCULO TERCERO. - FUNCIONES...”

“1.- Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad indicada en el artículo anterior.

2.- Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.

(...)

4.- Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

(...)

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

(...)

9.- *Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes."*

A su turno, el Decreto Reglamentario Distrital No. 831 de 1999, en el artículo 8 dispone:

"Artículo 8 Condiciones técnicas y operativas del Sistema TransMilenio. Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio, y en consecuencia estará facultado para definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación, los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema."

Así, se encuentra dentro del objeto social de **TRANSMILENIO S.A.**:

“...la gestión, organización y planeación del servicio integrado de transporte público urbano de pasajeros... Así mismo, corresponde a Transmilenio S.A., la administración exclusiva del sistema, para lo cual determinará en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas tecnológicas y de utilización del sistema pueda llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo...”

Con las normas transcritas se tiene probado que TRANSMILENIO S.A. es una empresa distrital que tiene como objetivo: la gestión, organización y planeación del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, así como que **no tiene dentro de su objeto social el prestar el servicio público de transporte y en consecuencia no tiene el control sobre dicha actividad, incluyendo la conducción de los buses ; asunto que le corresponde a los concesionarios, quienes han recibido en concesión la prestación del servicio por su propia cuenta y riesgo, por lo que deberán atender las solicitudes que se generen como consecuencia del desarrollo de su actividad, pues mi representada NO es empresa afiliadora, ni dueña de dichos vehículos.**

Así mismo, se encuentra probado con las funciones que en dicho Acuerdo se asignan a TRANSMILENIO S.A, las cuales determinan el ámbito de facultades y capacidad de la entidad y por esta vía establecen su ámbito de competencia, especialmente las consignadas en el numeral 4 y 6, que la entidad **está facultada para suscribir contratos con privados, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, y que por expresa prohibición normativa la entidad no puede prestar de manera directa o por interpuesta persona dicho servicio,** lo cual

guarda armonía con el artículo 322 constitucional que señala la facultad del Distrito para garantizar el servicio de transporte masivo directa o indirectamente.

Esto significa que Transmilenio, como sociedad pública, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, desarrolla la actividad de gestión y administración del servicio. Función que sin lugar a dudas difiere de aquella de las empresas operadoras, **pues no tiene a su cargo la prestación directa del servicio público masivo de pasajeros, por lo que los daños ocasionados por el operador del servicio, esto es, GMOVIL S.A.S, en el ejercicio de tal actividad y en desarrollo de su objeto social, son de su exclusiva responsabilidad.**

Es preciso, en aras de comprender el modelo de la prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito, aclarar y recordar varios puntos. Quizás el más importante, **la razón por la cual Transmilenio no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, lo que no es otra que el mismo deber que la norma le impone como garante del servicio en su papel de gestor. Sumada a la prohibición de prestar el servicio directamente en aras de transparencia, pues la garantía de un eficiente servicio requiere de la separación del gestor, el ente controlador y el prestador directo, u operador.** Y fue entre otras, el motivo de la concepción del modelo de prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito.

Atendiendo las estipulaciones legales antes transcritas y las circunstancias que rodean el proceso, no es posible atribuir responsabilidad hacia mi representada por los hechos que hacen parte de esta demanda, en tanto el asunto objeto de controversia se remite a establecer si a los accionados les es atribuible responsabilidad por la muerte de un ciudadano derivada de la operación de

automotores, por lo cual es menester destacar el carácter ajeno de esta actividad al objeto funcional que por virtud de ley realiza TRANSMILENIO S.A., en tanto este se limita a la organización y gestión del sistema de transporte público terrestre de pasajeros, sin que ello implique que la entidad sea la encargada de ejecutar el servicio de transporte, por lo cual se le faculta para suscribir contratos de concesión con empresas privadas especializadas en la operación de transporte de pasajeros para garantizar la ejecución de este servicio público.

De manera que es claro, TRANSMILENIO S.A. NO PRESTA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, Y ES MAS POR EXPRESA DISPOSICIÓN DE ORDEN LEGAL NO PUEDE SER OPERADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE URBANO AUTOMOTOR, EN CONSECUENCIA NO PUEDE CABERLE RESPONSABILIDAD NINGUNA DERIVADA DE LA PRESTACIÓN DE ESE SERVICIO, POR CUANTO NO SE ENCUENTRA DENTRO DE SU ÁMBITO DE COMPETENCIA, Y POR TANTO TAMPOCO DENTRO DE SU ÁMBITO DE RESPONSABILIDAD, PUES COMO LO EXPRESA LA NORMA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO ESTA A CARGO DE EMPRESAS PRIVADAS.

Puede observarse de todo lo anterior que TRANSMILENIO S.A., no tiene función alguna más allá de la gestión, planeación, control y organización del Sistema Transmilenio, por lo que a ese contexto se limita su ámbito de responsabilidad, aunado al hecho fundamental de tener, por expresa disposición normativa, prohibido ser operador, socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema está contratada con empresas privadas mediante contratos de CONCESIÓN.

En este contexto, Transmilenio debe velar por la prestación del servicio público de Transporte, pero a través de la suscripción de contratos y la expedición de los actos administrativos que sean necesarios para garantizar en debida forma el servicio, a través de la integración del sistema con el transporte colectivo, la migración de éste último al transporte masivo, la eficiente operación, funciones asignadas, entre otros, en los Decretos 319 de 2006, 486 de 2006 y 309 de 2009.

De esta manera, en referencia al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, como implementación de medidas para la ejecución de transporte público existen diversas reglamentaciones que dan cuenta sobre el rol de TRANSMILENIO S.A., dentro de dicho esquema.

El Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 en su artículo 15 expresa lo siguiente:

“Artículo 15. Integración del Transporte Público. El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:

· La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

·La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia, le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.”

De igual manera, el Decreto 309 de 2009 en su artículo 8 estableció como lineamientos para la implementación del SITP entre otros, **la prestación del servicio a través de terceros, mediante contratos de concesión:**

“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 esta legislación, figura también que la contratación de los conductores corresponde a las empresas operadoras del SITP cuando señala en su artículo 14:

“Artículo 14. Contratación de conductores. Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que

prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente". (Subrayas fuera de texto)

Está entonces demostrado, que TRANSMILENIO S.A. no presta el servicio público de transporte urbano de pasajeros, más aún, por normatividad de creación tiene prohibido expresamente prestar directa o por interpuesta persona el servicio de transporte; **su actividad y objetivo es la gestión y control del servicio público de transporte masivo urbano que prestan los particulares concesionarios de la explotación del sistema SITP.**

Es así, como se clarifica el rol único de mi representada dentro del sistema de transporte público de Bogotá, al ser catalogada como el ente gestor del sistema, estableciendo políticas para la implementación de sistemas de transporte acorde con las necesidades de la ciudad.

POR LO TANTO, TRANSMILENIO S.A. EN MOMENTO ALGUNO, TIENE DOMINIO DE LA ACTIVIDAD PELIGROSA CON LA QUE SE HA CAUSADO EL PRESUNTO DAÑO EN EL CASO QUE NOS OCUPA.

Las funciones de Transmilenio, descritas principalmente en el Acuerdo 04 de 1999, señalan el deber de garantizar el servicio de transporte público masivo urbano, esto, a través de la celebración de contratos con empresas privadas encargadas de prestar de manera directa el servicio bajo la modalidad de concesión.

De esta manera, la operación del SITP se realiza con la confluencia de empresas privadas; de manera tal, que una vez surtido el proceso de licitación pública

correspondiente, la entidad celebra con los particulares seleccionados, contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, en esta medida, **los operadores del sistema se vinculan mediante la suscripción de los contratos con Transmilenio S.A., y su actividad está regulada contractualmente de acuerdo con las condiciones y reglas de operación que se establezcan en su oportunidad**

Esta operación que por la naturaleza de la modalidad contractual de la concesión, para el concesionario encargado de llevar a cabo la prestación del servicio, **implica la realización de la actividad a su cargo y ventura, ateniéndose a las cláusulas del respectivo contrato y respaldándolo con la correspondiente garantía en los términos de la Ley 80 de 1993, como requisitos de inicio de su ejecución.**

Ahora bien, LOS CONCESIONARIOS suscriben con TRANSMLENIO S.A. los denominados Contratos de Concesión, a través de los cuales, dichos Concesionarios se obligan, entre otras cosas, a:

- Garantizar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio y seguridad de los usuarios.
- Poner a disposición del Sistema Transmilenio, los vehículos requeridos para la operación de los servicios.
- Contratar con sujeción a las modalidades y condiciones previstas en el régimen laboral vigente el personal de conducción para el manejo de los vehículos a su cargo.
- Entrenar el personal de conducción, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses troncales dentro del Sistema

Transmilenio y de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero.

- Asumir en su totalidad los riesgos que se deriven del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión.
- Proteger, indemnizar y mantener indemne a TMSA, con respecto a cualquier perjuicio, daño, pasivo y/o contingencia, sin limitación, que TMSA o sus cesionarios puedan sufrir con ocasión de cualquier acto del Concesionario de Operación o cualquier persona dependiente o comisionada por éste, que pueda generar perjuicios u obligaciones a cargo de TMSA

Siendo ello así, como responsabilidad de las empresas operadoras privadas está la prestación del servicio de transporte del sistema mediante el cumplimiento de los servicios y horarios que le sean asignados por el ente gestor, **siendo el particular quien suministra el equipo rodante necesario para la actividad, encargándose de su control y mantenimiento** como también de la dotación, administración, manutención, capacitación y contratación de conductores, pudiendo verse sancionados los concesionarios al infringir sus obligaciones, realizando TRANSMILENIO S.A. auditorías de desempeño permanentemente.

En este sentido, es necesario precisar que además del encargo de adelantar los procesos necesarios para la selección de los concesionarios de las zonas en las que fue dividida la ciudad en el esquema SITP, **la gestión de implementación que le corresponde a TRANSMILENIO S.A. del sistema, la hace principalmente a través de la administración, ejecución y control de los contratos de concesión,** negocios jurídicos contractuales, de los cuales es oportuno recordar y resaltar funge como parte contratante con el concesionario, entendido este último como la persona

jurídica que se presentó a la licitación pública TMSA-LP 004 de 2009 y a la que se le adjudicó un contrato de concesión.

Para una mejor dimensión de los alcances, límites y efectos jurídicos del sistema, es oportuno remitirnos a los antecedentes que dieron lugar a la operación, **así debido a la imposibilidad de prestar el servicio o de ser operador, TRANSMILENIO S.A. en desarrollo de la función que le fue asignada convocó la Licitación Pública TMSA-LP-004-2009 mediante Resolución No. 64 de 2009. Su objeto fue otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano del Sistema Integrado de Transporté Público de Bogotá - SITP.**

En el marco de este proceso de selección, con la Resolución No 447 de 2010, le fue adjudicada a GMOVIL S.A.S la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 zona ENGATIVÁ, suscribiendo el contrato de concesión No 004 DE 2010 y cuyo objeto es el siguiente:

“CLÁUSULA 1. OBJETO DEL CONTRATO

Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, al CONCESIONARIO, en la Zona, 2) ENGATIVÁ bajo los términos, condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato y en el pliego de condiciones de la licitación.

Dicha concesión otorgará el derecho a operar de forma preferencial y no exclusiva al CONCESIONARIO las siguientes Zonas en que se ha dividido la ciudad, para la prestación del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros bajo el esquema SITP: 1) USAQUÉN, 2) ENGATIVÁ, 3) FONTIBÓN, 4) SAN CRISTÓBAL que hacen parte de las trece (13) zonas en las que se ha dividido la ciudad de Bogotá.

El alcance del Contrato de Concesión incluye el aporte de lotes de vehículos para las troncales del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP y su operación conforme al esquema de gradualidad que se prevé en el Contrato.”

Este contrato señala en su cláusula tercera, inherente a los propósitos del contrato, “Garantizar la prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, bajos los derechos y principios consagrados en los artículos 24, 209 y 365 de la Constitución Nacional, la Ley 105 de 1993 y la **Ley 336 de 1996**, o cualquier otra que las modifique o sustituya.”.

Justamente la Ley 336 de 1996 señaló que “La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades **podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública**, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública.”

De esta manera, se encuentra probado que si bien la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. no albergaba dentro de sus funciones la

prestación y operación directa del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, el Acuerdo No. 04 de 1999 y la ley 336 de 1996 **sí le otorgaron la facultad de celebrar contratos de concesión para la prestación de este servicio.**

Es así como la entidad ha suscrito diferentes contratos de concesión, entre ellos con GMOVIL S.A.S, **con la finalidad de que estos concesionarios asuman las actividades propias que enrostra el servicio público de transporte de pasajeros, dentro de las cuales va inmersa la relacionada con el riesgo propio del servicio que se deriva de la ejecución de actividades peligrosas.**

Está entonces demostrado, **que TRANSMILENIO S.A. no presta el servicio público de transporte urbano de pasajeros,** más aún, por normatividad de creación tiene prohibido expresamente prestar directa o por interpuesta persona el servicio de transporte; **su actividad y objetivo es la gestión y control del servicio público de transporte masivo urbano que prestan los particulares concesionarios de la explotación del sistema SITP.**

Además, TRANSMILENIO S.A. no se encuentra constituida como una empresa de transporte público en ninguna modalidad, su objeto social y finalidad como sociedad pública por acciones, no es la de prestar el servicio público de transporte de pasajeros, por tal razón no se encuentra habilitada por la autoridad de tránsito, y por ende no tiene ningún vehículo de transporte de pasajeros afiliado, alquilado o en propiedad. En igual forma en su planta de personal de servidores públicos, no existe ningún cargo de conductor de vehículo de servicio público.

Por tanto, como quiera que de los hechos que dieron origen al accidente de tránsito, tienen su génesis por fuera de las competencias de TRANSMILENIO S.A, dado que los mismos tuvieron su génesis por fuera de las competencias de esta entidad, es claro que el daño no le resulta imputable.

2. DE LAS DISPOSICIONES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 04 DE 2010 CELEBRADO CON GMOVIL S.A.S

En virtud de la celebración del mencionado Contrato de Concesión 04 de 2010, se establecieron específicas obligaciones para las partes contratantes y se fijaron los lineamientos jurídicos que regirían la relación entre TRANSMILENIO S.A y GMOVIL S.A.S para la prestación del servicio público de transporte, de las cuales es pertinente resaltar las siguientes cláusulas contractuales.

Para efectos de la interpretación del Contrato, se establecieron una serie de definiciones que deberán tenerse en cuenta al momento de aplicar sus disposiciones:

“1. DEFINICIONES

Para efectos de interpretación del presente Contrato, se aplicaras las definiciones contenidas en lo subsiguiente:

1.7. Centro de Control del Ente Gestor: Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de TRANSMILENIO S.A. en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el CONCESIONARIO del SIRCI donde

converge la información del SIRCI, para que el ente gestor pueda ejercer sus funciones de planeación y control global de la operación, así como la programación operación y gestión de los servicios troncales en los términos definidos en el presente Contrato. Este Centro de Control será operado por TRANSMILENIO S.A.

(...)

1.14. Concesionario: Es el Adjudicatario de la presente licitación pública con quien se suscribirá el correspondiente Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de cada una de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para efectos de la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaqué, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal.

(...)

1.16. Contrato de concesión: Contrato celebrado entre TRANSMILENIO S.A. y el CONCESIONARIO como consecuencia de la Licitación pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009

(...)

1.19 Control Total sobre la flota Se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: a) La disponibilidad y tenencia del vehículo sin ninguna condición o salvedad diferente a la adjudicación del contrato; la responsabilidad total del operador - adjudicatario por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones totales que genere el vehículo o su utilización; b) El pago a los propietarios vinculados de la renta fija mensual ofertada, en los términos establecidos en el presente pliego de condiciones; c) La desintegración física total (chatarización) al momento de cumplirse la vida útil establecida en el pliego de condiciones y el contrato; d) El esquema de participación pactado y e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario solo hasta después de cumplidos los seis

primeros años contados a partir de la entrega material del vehículo, sin que medie autorización del concesionario de operación.

(...)

1.34 Flota: Es el conjunto de vehículos con las características, especificaciones y tipología previstas en el contratado de concesión y requeridos para cada zona de operación por el Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá –SITP para la prestación del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros (...)

(...)

1.61 Operación Zonal. Es la operación de las rutas no troncales (Auxiliares, Complementarias, Especiales y Alimentadoras) que circulan sobre el trafico mixto.

(...)

1.72. Reglamentos y manuales expedidos por TRANSMILENIO S.A.: Es el conjunto de normas, disposiciones o instrucciones que imparta o llegue a impartir TRANSMILENIO S.A. para la adecuada operación, gestión o administración del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP y que los concesionarios se obligan a acatar. (...)"

En cuanto a las obligaciones de TRANSMILENIO S.A en la cláusula 24 del contrato se estipulo lo siguiente:

“CLÁUSULA 24. OBLIGACIONES DE TRANSMILENIO S.A.

La concesión que se otorga por medio del presente Contrato, implica para TRANSMILENIO S.A. las siguientes obligaciones:

24.1. Adelantar por sí o por interpuesta persona las actividades de gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, en los

términos establecidos en el presente Contrato y en el Manual de Operación, que permitan al CONCESIONARIO el desarrollo de la actividad de transporte, que es objeto de la presente Concesión.”

De esta manera se encuentra probado, que TRANSMILENIO S.A tan solo desarrolla las actividades de gestión, planeación y control del SITP, razón por la cual, no puede existir nexo causal entre los daños ocasionados a los demandantes y el cumplimiento o incumplimiento de las funciones de la entidad, ya que los presuntos hechos dañinos se imputan a circunstancias que no son del resorte de mi representada, como lo es la conducción de los vehículos con que se presta el servicio de transporte, pues cómo se ha dejado bien plantado mi representada no puede ser operadora del sistema.

En el mismo sentido, en el contrato se determinó que el CONCESIONARIO ejercería la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño administrativo y financiero afecta la prestación de un servicio público, asumiendo los concesionarios con la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo:

“CLÁUSULA 108. DESEMPEÑO ADMINISTRATIVO DEL OPERADOR

El CONCESIONARIO ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño afecta la prestación de un servicio público.

En todo caso, en virtud del presente Contrato el CONCESIONARIO asume con TRANSMILENIO S.A. los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo:

108.1. Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, establecer los controles internos que permitan verificar su cumplimiento, y asumir los riesgos de salud y profesionales que se deriven de la inobservancia de las normas vigentes en la materia en relación con las personas que se vinculen al desarrollo de la operación

108.2 Proveer a TRANSMILENIO S.A. toda la información que ésta le solicite y que sea necesaria para la adecuada planeación y control del Sistema.

108.3. Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, un inventario vehicular con una hoja de vida de cada uno de los vehículos, conforme a lo señalado en el Manual de Operación, el cual deberá permanecer en la sede de operación del CONCESIONARIO y a disposición de TRANSMILENIO S.A. durante toda la vigencia del Contrato.

108.4. Mantener en línea y para consulta de TRANSMILENIO S.A., una hoja de vida de cada uno de los conductores, en la que se detallen los kilómetros recorridos, quejas recibidas, accidentes, multas, certificación de calificación y entrenamiento, la cual deberá permanecer en la sede de operación del CONCESIONARIO y a disposición de TRANSMILENIO S.A., durante toda la vigencia del Contrato. La información deberá actualizarse de manera mensual.

108.5. Implementar y desarrollar de manera permanente y continua durante la vigencia del presente Contrato, un programa de capacitación de su personal, en especial, de sus conductores y del personal de mantenimiento. Los costos de la capacitación y cursos, así como el de los exámenes médicos y psicológicos correrán por cuenta del CONCESIONARIO."

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

Lo anterior se encuentra probado con el clausulado del Contrato de Concesión No. 004 DE 2010 en donde se establece lo siguiente en relación con los derechos y obligaciones de GMOVIL S.A.S derivados de la concesión:

"CAPÍTULO 4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES (...)

CLÁUSULA 16. DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

La concesión de la explotación económica de la actividad de transporte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP, confiere al CONCESIONARIO, sin que impliquen exclusividad, los siguientes derechos:

- *El derecho a la explotación económica de la actividad de transporte urbano masivo de pasajeros dentro de los servicios del Sistema Integrado de*

Transporte Público de Bogotá -SITP y, en forma preferencial, pero no exclusiva, en la Zona concesionada, a través de la participación del CONCESIONARIO en los recursos económicos producidos por la prestación del servicio. Se entiende por opción preferencial el derecho a presentar la primera oferta para atender los nuevos servicios de transporte público de pasajeros por vías para vehículos automotores que se generen en su Zona y a que la misma se prefiera en condiciones de igualdad frente a otras propuestas.

- *El derecho a la utilización de la infraestructura de transporte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP, para transitar a través del mismo dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por TRANSMILENIO S.A*
- *El derecho a utilizar en conjunto con los demás concesionarios y los operadores del sistema, de así requerirse, el área de parqueo del Patio de Operación entregado en Concesión.*
- *El derecho a operar y administrar el Patio de Operación Troncal entregado en Concesión.*
- *El derecho a celebrar todos los Contratos y operaciones que considere útiles a sus intereses, siempre que se encuentren dentro del alcance de los derechos que la Concesión le otorga, y sean consistentes con su finalidad.*
- *El derecho a administrar todos los bienes recibidos con la Concesión o que hubieren sido adquiridos, construidos o incorporados por él para beneficio de la concesión, debiéndose ajustar en dicha administración a las necesidades reales del servicio.*

- *El derecho a pignorar o en cualquier otra forma, gravar los derechos que a través del presente Contrato adquiere, siempre que tal garantía tenga como fin asegurar el pago de los créditos que obtenga para el desarrollo de la Concesión, sin que en ningún caso se puedan afectar los derechos de TRANSMILENIO S.A.*

- *El derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos y participaciones que obtenga como resultado de la prestación del servicio público de transporte en el SITP en los términos y condiciones previstos en el presente Contrato de Concesión.*

- *El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente Contrato.*

- *El derecho a ejercer los derechos que el Contrato de Concesión le confiere.*

- *El derecho de proponer nuevas rutas y servicios en la Zona concesionada, con sustento en estudios técnicos de demanda y de cubrimiento, elaborados a su costa y riesgo.*

- *El derecho a hacer uso de las licencias y permisos para el uso del software, así como de las licencias de comunicaciones que tramite o ponga a disposición el Concesionario del SIRCI, para el centro de control y los equipos a bordo*

(...)

CLÁUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

A través del presente Contrato, y como consecuencia de la Concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios y de la explotación de la actividad de transporte mediante la operación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP, el CONCESIONARIO adquiere las siguientes obligaciones:

17.1. Respecto a la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros:

17.1.1. Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros bajo el esquema del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio, permanencia, continuidad y seguridad de los usuarios, conforme a lo dispuesto en este Contrato y a los Manuales y reglamentos que al efecto determine TRANSMILENIO S.A.

(...)

17.1.3 Cumplir con los Niveles de Servicio previstos en el Manual de Niveles de Servicios

17.1.4. Efectuar el control de la operación, conforme a los lineamientos previstos en este Contrato.

17.1.5. Establecer y desarrollar en forma permanente y continua un Programa de Capacitación, el cual estará dirigido a los conductores y al personal técnico y operativo del CONCESIONARIO y se referirá a la normas de tránsito, atención a los usuarios, la maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, operación, seguridad, planes de contingencia, entre otros. Este Programa debe ser remitido a TRANSMILENIO S.A. para su revisión y aprobación.

(...)

17.1.7. Entrenar el personal de conducción, conforme al programa de capacitación, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses públicos, de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero y de acuerdo con los requisitos y condiciones que establezca TRANSMILENIO S.A. en el Manual de Operación. (...)

17.1.8. Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los Manuales y reglamentos vigentes o que llegue a expedir TRANSMILENIO S.A. y en forma expresa cumplir y hacer cumplir el régimen sancionatorio previsto. (...)

17.1.13. Aceptar y obligarse, con la suscripción de este Contrato, a desarrollar su labor conforme a los Manuales y Reglamentos definidos por TRANSMILENIO S.A., sus modificaciones o los que llegare a implementar durante la vigencia de este Contrato. (...)

17.2 Respecto de la flota:

17.2.1 Poner a disposición del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, los vehículos requeridos para la operación de los servicios así como los que le solicite TRANSMILENIO S.A. por razones del servicio, según las condiciones técnicas, de tipología y de dotación previstas en el presente Contrato y en el Manual de Operación, en las fechas y bajo las condiciones determinadas por TRANSMILENIO S.A.

Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma.

(...)

(...)17.2.4. Asumir, por su cuenta y riesgo, la financiación de todos los vehículos necesarios para adelantar la operación del Servicio Público de Transporte bajo el esquema SITP.

(...)

17.2.7 Constituir la póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual y demás seguros previstos en la normatividad y en este Contrato para amparar la Flota y el servicio y mantenerlos vigentes.

17.2.8 Mantener en adecuadas condiciones de seguridad y funcionamiento los vehículos que destine a tender los servicios requeridos por el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP

17.2.10 Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes, contratistas o subcontratistas los Manuales y reglamentos vigentes o que llegue a expedir TRANSMILENIO S.A (...)

CLAUSULA 73. FLOTA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO (...)

El CONCESIONARIO deberá efectuar actividades de reparación, adecuación, limpieza, cambio de color y demás actividades necesarias para garantizar que la FLOTA inicial cumpla con las condiciones mínimas establecidas en el Manual de Operación y en el Protocolo de Articulación entre los Concesionarios de operación y el Concesionario SIRCI. (...)

CLAUSULA 88. PROPIEDAD Y ADMINISTRACIÓN DE LA FLOTA.

Las empresas operadoras deberán ser propietarios de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma. En todo caso, la Flota deberá estar bajo la plena administración del CONCESIONARIO, sea esta o no de su propiedad (..)

CLAUSULA 90. MANTENIMIENTO DE LA FLOTA.

El CONCESIONARIO deberá efectuar el Mantenimiento Preventivo y correctivo de la flota conforme al programa que elabore al efecto con base en los estándares mínimos establecidos en el Manual de Operación. (..)

El CONCESIONARIO garantizara en forma permanente el buen estado mecánico de los vehículos de la Flota (...)"

De acuerdo al anterior clausulado, en cuanto a la propiedad y administración de la Flota, GMOVIL S.A.S , debe ser la propietaria de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma, pero en todo caso, estar bajo la plena administración del concesionario, sea esta o no de su propiedad, aspecto que también se consigna en las disposiciones relacionadas con (i) la propiedad y/o administración de la flota (cláusula 86 del Contrato de Concesión), (ii) los mecanismos de financiación para la adquisición de esta (cláusula 85) y (iii) las estipulaciones que deben tener los contratos sobre los bienes adscritos a la concesión (cláusula 87).

Así también de los anteriores derechos y obligaciones contractuales concluimos que la prestación del servicio de transporte del sistema está a cargo de las empresas operadoras privadas, ya que TRANSMILENIO S.A., no está habilitada como empresa de transporte por autoridad competente, no está constituida como empresa de transporte público, y en tal virtud no está a cargo de la operación del servicio de transporte público en la medida que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros, de tal manera que nunca presta u opera el servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá D.C., la operación del servicio se realiza a través del Contrato de Concesión como el celebrado con GMOVIL S.A.S, sociedad que se encuentra

llamada a responder por ser la directa responsable de la actividad de transporte que presuntamente causo el daño que se demanda reparar.

De igual forma, se encuentra probado que de acuerdo con las cláusulas citadas del Contrato de Concesión 04 de 2010, le correspondía a GMOVIL S.A.S., adquirir los vehículos, contratar a los conductores que los conducen y entrenarlos para la operación del sistema, motivo por el cual, cualquier pretensión elevada en contra de TRANSMILENIO S.A. relacionada con los daños causados por buses del SITP de propiedad de los concesionarios, los causados por conductores vinculados laboralmente con dichas empresas o la capacitación que reciben los mismos, deberán ser desestimadas, toda vez, que dichas obligaciones le corresponde asumirlas a GMOVIL S.A.S.,

Así, de conformidad con la estructura del sistema de transporte masivo urbano de pasajeros, el PODER DE DIRECCIÓN Y CONTROL DE LA ACTIVIDAD PELIGROSA DE EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE LE CORRESPONDE, Y ESTÁ EN CABEZA DEL CONCESIONARIO QUIEN, EN EL CASO QUE NOS OCUPA ES LA SOCIEDAD GMOVIL S.A.S, operador del servicio y empresa sobre la cual recae la operación directa de los vehículos transportadores de su propiedad o a ella afiliados y en consecuencia de existir algún hecho dañino imputable a la operación de algún automotor es esta empresa quien debe responder por el daño ocasionado, pues es de su resorte la operación de los vehículos y por tanto a ella le incumbe la responsabilidad por los daños con aquellos causados.

Criterio que comparte la Honorable Corte Suprema de Justicia al expresar:

“5. Como es sabido, en la responsabilidad civil por los perjuicios causados a terceros en desarrollo de las llamadas actividades peligrosas, gobernadas por el artículo 2356 del Código Civil, la imputación recae sobre la persona que en el momento en que se verifica el hecho dañino tiene la condición de guardián, vale decir, quien detenta un poder de mando sobre la cosa o, en otros términos, el que tiene la dirección, manejo y control sobre la actividad, sea o no su dueño.”⁶

Por lo tanto, frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que de probarse responsabilidad del vehículo de placas SVS 405 en la producción del accidente de tránsito, debe imputarse la producción del daño a la sociedad GMOVIL S.A.S., lo cual deviene en una causa extraña frente a TRANSMILENIO S.A, esto es un evento más o menos imprevisible, pero siempre irresistible que por ser ajeno al demandado rompe con el nexo de imputación, y por lo tanto excluye de toda responsabilidad a mi representada.

Queda también demostrado, que una cosa es el papel de Transmilenio como garante del servicio público en términos genéricos, y otra, el papel que desempeña el operador concesionario en ejecución contractual. Y por ende, los deberes y responsabilidades que a éste último le concierne de manera exclusiva frente a su operación defectuosa, o frente a los actos cometidos en desarrollo del mismo, por sus dependientes o trabajadores.

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Dr. César Julio Valencia Copete, Sentencia del 13 de mayo de 2008, Rad. 11001-3103-006-1997-09327-01

De conformidad con la regulación normativa allegada al proceso, es claro que TRANSMILENIO S.A. es, desde su creación, y por expresa disposición legal⁷, una sociedad por acciones, en la que su capital autorizado se encuentra suscrito y pagado en su integridad por entidades de derecho público.

Lo anterior dentro del contexto del párrafo primero del artículo 38 de la Ley 489 de 1989, supone que mi representada se rige por las mismas normas de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado. Criterio que ha compartido el Honorable Consejo de Estado al expresar:

“Las empresas industriales y comerciales del Estado están sometidas al régimen del derecho privado, salvo las excepciones legales, como lo señala el artículo 85 de la referida ley 489.

La aplicación del derecho privado se encuentra reafirmada por el hecho de que en la constitución de Transmilenio participó una empresa industrial y comercial del Estado como es Metrovivienda, y en consecuencia, se presenta la situación contemplada en el primer inciso del artículo 94 de la ley 489,...”⁸

Dentro de este contexto se tiene que, a pesar de su condición de Empresa Industrial y Comercial del Estado, su estatus de entidad administrativa descentralizada somete a TRANSMILENIO S.A. al Principio de Legalidad en lo que hace a sus facultades y posibilidades de actuar.

En ese sentido, se tiene que el artículo quinto de la Ley 489 de 1998, prescribe:

“ARTICULO 5o. COMPETENCIA ADMINISTRATIVA. Los organismos y entidades administrativos deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de

⁷ Ley 310 de 1996, numeral 1 del artículo 2.

⁸ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, C.P. Dr. César Hoyos Salazar, Concepto del 13 de septiembre de 2002, Rad. 1438.

manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, la ordenanza, el acuerdo o el reglamento ejecutivo.

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

Teniendo en cuenta lo anterior, reiteramos que TRANSMILENIO S.A. se encarga de la gestión, organización y planeación del servicio de transporte masivo de pasajeros, por lo cual resulta meritorio hacer énfasis en que no es quien ejerce en ningún momento la actividad peligrosa que para efectos del presente proceso es la actividad que se reprocha como causante de los perjuicios solicitados, ya que por expresa disposición normativa le está prohibida la prestación y operación del servicio de transporte.

A lo anterior, se suma que esta Entidad Demandada tampoco se encarga de la contratación de los conductores, u ostenta el carácter de empleador, ni se encarga de poner a disposición del sistema los vehículos transportadores, ni es afiliadora de los mismos, como quiera que estas obligaciones están en cabeza únicamente de los CONCESIONARIOS con quienes se suscribe el respectivo contrato.

De esta forma, NO es ajustado al ordenamiento jurídico que regula el sistema y propiamente las funciones de mi representada como ente gestor, afirmar, como lo pretende el demandante, que es Transmilenio quien deba responder por los errores, acciones u omisiones en que incurran los operadores, sus dependientes o trabajadores, en desarrollo del objeto contractual, pues con ello se omite o desconoce que la entidad no es empresa prestadora del servicio de transporte, no es dueña del vehículo, afiliadora del bus, ni empleadora del conductor a quien se

le atribuye el hecho dañoso. Imputarle responsabilidad a Transmilenio por estos hechos, además de ser constitutivo de la desnaturalización del contrato de concesión, riñe con la naturaleza misma del concepto de ente gestor y operador, así como destruye la noción de responsabilidad extracontractual.

En virtud de lo anterior, encontramos que en el presente caso se encuentra configurada la **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE TRANSMILENIO S.A;**

Con respecto a la legitimación en la causa, la jurisprudencia constitucional la ha definido como la “*calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso*”⁹. Esto implica, que cuando una de las partes en litigio carece de ésta calidad o condición, el juez se encuentra imposibilitado para adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas¹⁰.

*“Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la **obligación correlativa alegada.***

Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber:

⁹ Corte Constitucional. Sentencia C- 965 de 2003.

¹⁰ Consejo de Estado, sentencia de 25 de julio de 2011, expediente: 20.146.

“(…) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)”¹¹

Frente al tema, 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, 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,***

¹¹ Fallo 22032 de 2012 Consejo de Estado, Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Bogotá, 14 de Marzo de 2012.

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...."

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

Así las cosas, reiteramos que se pasa por alto en la demanda que el deber de gestión se limita a la prestación del servicio en los términos acordados en el contrato y en las normas que autorizaron al Distrito para la prestación del servicio público de transporte masivo. El proceder del personal contratado por los operadores, en

desarrollo de la actividad de conducción genéricamente hablando, no es de su resorte directo. **Su vocación de ente gestor está circunscrita a nociones técnicas de la operación, no a la prestación directa del servicio.**

En este orden de ideas, no puede hablarse de una responsabilidad a cargo de TRANSMILENIO S.A., y por tanto las pretensiones de la demanda no están llamadas a prosperar en contra de mi representada, si se tiene en cuenta **que los daños reclamados por la parte actora, los imputa a la operación y ejecución del servicio de transporte, y por tanto están por fuera de la competencia y esfera del objeto para el cual fue creada la sociedad TRANSMILENIO S.A., empresa que, como bien se ha señalado y se encuentra debidamente acreditado en el proceso, no presta el servicio público de transporte, ya que dicho servicio está a cargo de las empresas privadas, quienes son las llamadas a responder por los presuntos daños que se pudieron haber originado en el ejercicio de la actividad peligrosa.**

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

Es oportuno recordar que el accidente de tránsito como evento, es una de las contingencias propias de la actividad de conducción. Por ello resulta obligatorio para poder desempeñar dicha actividad, cumplir con unos requisitos dentro de los

que se encuentra la adquisición de un seguro de accidentes de tránsito, el cual ampara los daños ocasionados en la humanidad de las víctimas de dichos accidentes.

De esta manera, aportamos al plenario la copia de la PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL NO. 1000100995901 contratada y vigente para la época de los hechos por GMOVIL S.A.S con SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR, en la cual se evidencia como amparo contratado la responsabilidad civil extracontractual por daños físicos causados a terceros, la cual cubría los riesgos de la flota destinada a la operación del SITP bajo el Contrato de Concesión 04 de 2010.

En virtud de lo anterior, solicitamos a su Honorable Despacho tenga en cuenta, que el daño que se reclama debía ser amparado en primera instancia por dicha póliza de seguros, pues proviene de un accidente de tránsito, razón adicional para considerar probado que no es TRANSMILENIO S.A. la llamada a responder por dicho siniestro, pues ello implicaría la desnaturalización del régimen de responsabilidad extracontractual contenido en el Contrato de Concesión No. 004 DE 2010 y de la cláusula de indemnidad en los términos que pasamos a exponer a continuación:

En el Contrato de Concesión 04 DE 2010 se pactó la distribución de riesgos en las Cláusulas 115 y 116, las cuales disponen que:

“CAPÍTULO 19. ASIGNACIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

CLÁUSULA 115. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

La distribución de riesgos del presente Contrato de Concesión se basa en la Política Estatal sobre el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura y en lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007 y su Decreto Reglamentario 2474 de 2008.

El CONCESIONARIO y TRANSMILENIO S.A, a partir de la fecha de suscripción del presente Contrato de Concesión, asumen los efectos derivados de los riesgos tipificados, estimados y asignados en la Matriz de Riesgos del Contrato de Concesión de Operación del SITP, anexa al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009, el cual es parte integral del presente Contrato.

El CONCESIONARIO como profesional de la actividad del transporte, conoce los beneficios y riesgos de la misma y por ello acepta que la remuneración que recibirá de acuerdo con las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 y en el presente Contrato de Concesión, es suficiente para asumir los riesgos a los que está expuesto.

Por lo tanto, no procederán reclamaciones del CONCESIONARIO basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos por él y consecuentemente, TRANSMILENIO S.A. no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al CONCESIONARIO, que permita eliminar y/o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho

reconocimiento o garantía se encuentre expresamente pactado en el presente Contrato de Concesión.

CLÁUSULA 116. FUERZA MAYOR Y CASO FORTUITO:

Los eventos de fuerza mayor y caso fortuito asegurables se encuentran en cabeza del CONCESIONARIO por lo cual deberá contratar las pólizas de seguro correspondientes, que cubran adecuadamente estos riesgos.

Los eventos de fuerza mayor y caso fortuito asegurables se encuentran en cabeza del CONCESIONARIO por lo cual deberá contratar las pólizas de seguro correspondientes, que cubran adecuadamente estos riesgos.

El CONCESIONARIO únicamente estará exonerado del cumplimiento de las obligaciones previstas a su cargo en el presente Contrato de Concesión, en los casos de fuerza mayor y caso fortuito, entendidos estos en los términos del artículo 64 del Código Civil, siempre que se demuestre una relación causal, de conexidad directa, entre el hecho y la obligación incumplida. En estos casos el daño emergente no asegurable derivado de actos de terrorismo, guerras o eventos que alteren el orden público, el daño emergente será responsabilidad del contratante y el lucro cesante del CONCESIONARIO.

En todo caso, sólo se admitirá el incumplimiento que sea proporcional a la fuerza mayor o al caso fortuito, y entrará el CONCESIONARIO a

responder por el incumplimiento que no tenga una relación causal proporcional con los hechos alegados para exonerar su responsabilidad.

La ocurrencia de circunstancias que únicamente afecten al CONCESIONARIO y que se presenten con ocasión de la Fuerza Mayor o el Caso Fortuito, serán asumidas por el CONCESIONARIO, sin que haya lugar a indemnizaciones a favor del perjudicado ni reclamaciones recíprocas entre las partes". (Subrayado y negrillas al exterior del texto)

No obstante lo anterior, en el Contrato de Concesión 04 DE 2010 no solo existe, la distribución de los riesgos, sino a la vez una cláusula limitativa y exonerativa de responsabilidad frente a TRANSMILENIO S.A, así respecto de la responsabilidad frente a terceros, se dispuso que:

"CLÁUSULA 120. RESPONSABILIDADES FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad civil contractual y extracontractual del CONCESIONARIO frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable en cada caso. El CONCESIONARIO es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, las de sus bienes muebles e inmuebles o la de los bienes muebles e inmuebles que estén bajo su administración, la derivada de la operación, la causada por el personal por él empleado, contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas. TRANSMILENIO S.A. no será responsable frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el CONCESIONARIO

con aquellos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes."

En ese orden de ideas, TRANSMILENIO S.A. no será responsable frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el CONCESIONARIO con aquellos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni sus empleados agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.

En línea con lo anterior, el Contrato de Concesión 04 de 2010, estipuló lo atinente a la responsabilidad civil extracontractual en la cláusula 138, en los siguientes términos:

"CLÁUSULA 138. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El CONCESIONARIO deberá constituir una póliza de seguro para cubrir la obligación del CONCESIONARIO de asumir la responsabilidad civil extracontractual que le pueda corresponder, con motivo de la ejecución del presente Contrato de Concesión, entendiéndose que dentro de dicho riesgo se encuentran incluidas todas las consecuencias derivadas de los actos, hechos y omisiones del CONCESIONARIO y los de sus dependientes, agentes, contratistas o subcontratistas, y el cumplimiento de la obligación de mantener

indemne a TRANSMILENIO S.A. por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza, derivadas de daños y/o perjuicios causados a las propiedades o a la vida o integridad personal de terceros con ocasión directa o subsecuente de la ejecución del Contrato de concesión.

Esta garantía deberá sujetarse a los términos exigidos en el Decreto 4828 de 2008 para este tipo de seguro. Esta garantía deberá ser constituida por períodos anuales y deberá mantenerse vigente por el plazo de vigencia del Contrato de Concesión.

La póliza de responsabilidad civil extracontractual deberá contener adicional a la cobertura básica de predios, labores y operaciones, los siguientes amparos:

✓ Daño emergente.

✓ Responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo en el evento que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad civil extracontractual con los mismos amparos aquí requeridos.

✓ Cobertura del amparo patronal.

✓ Cobertura de vehículos propios y no propios.

El deducible para el amparo básico será del 10% del valor de cada pérdida, sin que nunca pueda superar los 2000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, tal y como lo establece el decreto 4828 de 2008.

El seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos, es un seguro que cubre los daños, lesiones o muerte ocasionados por el vehículo a terceros. Este seguro deberá contener los siguientes amparos:

Responsabilidad civil extracontractual.

✓ Daños a bienes de terceros.

✓ Muerte o lesiones a una o más personas.

✓ Muerte o lesiones a dos o más personas.

✓ Protección patrimonial.

✓ Asistencia jurídica en proceso penal o civil.

✓ Perjuicios morales y lucro cesante del pasajero afectado por lesiones u homicidio a consecuencia del accidente de tránsito.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2493 de 2009, este seguro operará en exceso de otras coberturas"

Con fundamento en estas cláusulas contractuales se encuentra probado, que el accidente de tránsito es un riesgo que contractualmente no corresponde asumir a TRANSMILENIO S.A sino más bien al concesionario de acuerdo con la distribución de riesgos y las obligaciones asumidas en el contrato, así como que en el caso que nos ocupa, será GMOVIL S.A.S quien deberá asumir los perjuicios causados a la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS y sus familiares, como consecuencia del accidente de tránsito en donde se vio involucrado un bus vinculado a su concesión, siendo dicha sociedad quien ejerció la actividad

peligrosa que se señala por el demandante como la causa del daño, motivo por el cual, solicitamos a su Honorable Despacho rechace las pretensiones de la demanda respecto de TRANSMILENIO S.A y el Distrito Capital.

Del contrato también se concluye que **NO EXISTE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE TRANSMILENIO S.A FRENTE A GMOVIL S.A.S POR LOS HECHOS DE LA DEMANDA.**

Para fundamentar lo anterior, es preciso mencionar respecto de la solidaridad que ésta es un modo especial de las obligaciones, puede oponerse a la división del crédito (activa), o a la división de la deuda (pasiva). La solidaridad es activa cuando concurre entre acreedores, en este evento, cualquiera de los acreedores puede exigir el pago total de la deuda. Es pasiva cuando ocurre entre deudores, así cada uno de ellos estaría obligado al pago total de la prestación debida.

La solidaridad encuentra su origen en la ley y en la convención (voluntad). En el derecho romano se dispuso que todos los responsables de delitos fueran solidariamente responsables de los daños causados por la infracción. Se dijo, entonces, que la solidaridad nacía de la ley en los casos del delito, pudiendo la víctima del delito exigir el pago total de los perjuicios a cualquiera de los victimarios.

Por otro lado, la solidaridad nace de la convención cuando es pactada expresamente en el contrato.

Así las cosas, es el Juez el encargado de dar génesis a la solidaridad, bien sea sobre la base de la existencia del mandato legal que la establezca, o contrario sensu,

producto de la declaración expresa de Transmilenio S.A y GMOVIL S.A.S a efectos de fundarla.

En relación con ello, se debe tener en cuenta que además de no configurarse frente a Transmilenio S.A. las hipótesis normativas que dan lugar a la solidaridad legal en los términos del artículo 1583 del C.C, tampoco es posible dar lugar a dicho vínculo con base en el acuerdo convencional. El contrato de concesión 04 DE 2010 establece de manera clara e inequívoca las condiciones y efectos de dicha relación contractual, sin preverla.

En este sentido, constituye prueba de la inexistencia de solidaridad entre TRANSMILENIO S.A y GMOVIL S.A.S frente a los daños causados por los dependientes de este último a terceros, la consagración expresa en el Contrato de Concesión de las cláusulas 120 y 138 atrás transcritas, bajo las cuales, se concluye sin lugar a dudas, que GMOVIL S.A.S es el único que debe responder por los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, o por los bienes muebles que estén bajo su administración, por lo que le asiste el deber de mantener indemne a TRANSMILENIO S.A. por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza provenientes de terceros, por lo que los hechos que se debaten dentro de la presente acción de reparación directa, esto es, la eventual responsabilidad por daños causados por sus conductores y/o buses vinculados a su concesión, son de aquellos respecto de los cuales GMOVIL S.A.S deberá asumir su responsabilidad directa, manteniendo indemne a TRANSMILENIO S.A.

Lo anterior, también nos permite afirmar que CONVENCIONALMENTE NO SE PACTÓ SOLIDARIDAD ALGUNA ENTRE TRANSMILENIO S.A Y GMOVIL

S.A.S relacionada con la actividad de conducción de los vehículos, la cual es realizada por el personal vinculado por aquella. En este sentido, el daño que se le imputa a mi representada no tiene lugar por ausencia de fuente que permita su nacimiento.

Sostener la hipótesis contraria, es decir, dar lugar a la solidaridad pese a haber sido el riesgo asumido por el concesionario, desconocería la premisa según la cual, las estipulaciones contractuales deben interpretarse en el sentido de producir algún efecto, y de que no sean inanes para la ejecución del contrato. En esa medida y en los términos del artículo 1620 del Código Civil “*el sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse a aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno*”.

En este sentido, es importante advertir que aun cuando entre GMOVIL S.A.S y TRANSMILENIO S.A. se suscribió el Contrato de Concesión 04 de 2010, **dicho contrato jamás creo relación alguna de asociación, sociedad o agencia entre las partes, ni impuso obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes respecto de la otra o de terceros, ni mucho menos estipulo fuente alguna de solidaridad entre la entidad estatal y el concesionario con terceros, por lo que TRANSMILENIO S.A. no se encuentra obligada al pago de acreencias que solo le competen a GMOVIL S.A.S, y así quedó plasmado en su cláusula 182 del mencionado contrato de concesión:**

“CLÁUSULA 182. RELACIONES ENTRE LAS PARTES

Las relaciones que el presente Contrato genera entre los suscribientes, deben entenderse e interpretarse dentro del siguiente marco de referencia:

182.1. El presente Contrato no crea relación alguna de asociación, asociación de riesgo compartido (Joint Venture), sociedad o agencia entre las partes, ni impone obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes respecto de la otra o de terceros.

182.2. Ninguna de las partes tendrá derecho, facultad o compromiso alguno, ni para actuar en nombre de la otra parte, ni para ser su agente o representante, ni para comprometerla en forma alguna. Ninguna de las cláusulas de este Contrato podrá interpretarse en el sentido de crear una relación distinta entre las partes a la de una concesión en los términos de este Contrato. Las partes no pretenden crear ningún derecho ni otorgar ninguna acción a ningún tercer beneficiario de este Contrato. (...)"

En relación al presunto perjuicio que se le hubiera podido causar a los demandantes, este no puede ser atribuido a TRANSMILENIO S.A en la medida en que las omisiones en que hubiese podido incurrir el conductor del articulado NO son imputables a una omisión de los deberes legales y reglamentarios de la entidad, pues como se expuso quien debe responder por los actos de su personal es GMOVIL S.A.S, siendo la empresa empleadora del conductor involucrado en el accidente que se describe en los hechos de la demanda, por lo que es **inexistente la obligación de solidaridad entre la entidad estatal y el concesionario.**

Además, no puede desconocerse el principio de legalidad como tampoco el principio de la relatividad de los contratos, para concluir de manera equivocada que sea TRANSMILENIO S.A. quien termine asumiendo el pago de los daños causados por dependientes del concesionario.

Adicionalmente, se reitera que en cuanto a la responsabilidad del Concesionario frente a terceros, se estableció que TRANSMILENIO S.A. no sería responsable por las obligaciones del CONCESIONARIO, comprometiéndose a mantener indemne a TRANSMILENIO S.A. por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza, como quedó previsto en la cláusula 120 y 138 del Contrato de Concesión atrás mencionadas, **por lo que los hechos que se debaten dentro de la presente acción de reparación directa, son de aquellos respecto de los cuales por lo que TRANSMILENIO S.A. no se encuentra obligada al pago de acreencias que solo le competen a GMOVIL S.A.S deberá asumir su responsabilidad directa, manteniendo indemne a TRANSMILENIO S.A**

En este orden de ideas, el Contrato de Concesión No. 04 DE 2010 es muy claro al determinar, que NO hay lugar a declarar la responsabilidad de TRANSMILENIO S.A por daños causados a terceros por dependientes o contratistas del concesionario en desarrollo del objeto contractual, motivo por el cual, cualquier pretensión elevada en contra de TRANSMILENIO S.A relacionada con los daños causados por buses del SITP de propiedad de los concesionarios, los causados por conductores vinculados laboralmente con dichas empresas o la capacitación que reciben los mismos, deberán ser desestimadas, toda vez, que dichas obligaciones le corresponde asumirlas a GMOVIL S.A.S

Teniendo en cuenta lo anterior, se encuentra probado que en virtud de las cláusulas del Contrato de Concesión 004 de 2010, quien estaría llamado a responder por los perjuicios ocasionados a los demandante es GMOVIL S.A.S, lo contrario significaría la desnaturalización del Contrato de Concesión y de la cláusula de indemnidad y del régimen de responsabilidad extracontractual contenido en él.

De esta manera, se encuentra probada la **RUPTURA DEL NEXO CAUSAL FRENTE A TRANSMILENIO S.A POR EL HECHO DE UN TERCERO**, ya que la operación del vehículo presuntamente causante del daño es imputable de manera exclusiva a GMOVIL S.A.S como empresa concesionaria, administradora del vehículo y empleadora del conductor que presuntamente ocasiono el accidente. **Así pues no existe fundamento del deber reparatorio frente a mi representada en tanto ella no tiene la guarda, dominio y dirección de la actividad peligrosa que el demandante señala como causante del daño, y en consecuencia no existe un título de imputación consolidado en contra de TRANSMILENIO S.A.**

En este sentido conviene resaltar a su Honorable Despacho que quien ejerció la actividad peligrosa que se señala por el demandante como causante del daño fue GMOVIL S.A.S, pues **TRANSMILENIO S.A. no tuvo el dominio ni dirección de la actividad peligrosa desarrollada por el bus del operador, ya que no presta el servicio público de transporte,** y es más por expresa disposición de orden legal no puede ser operador del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor, **en consecuencia no puede caberle responsabilidad ninguna derivada de la prestación de ese servicio por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia, y por tanto tampoco dentro de su esfera de responsabilidad, pues la operación del servicio de transporte masivo está a cargo de empresas privadas.**

Por consiguiente, se tiene que la dirección, dominio y guarda de la actividad peligrosa recae en cabeza de terceras personas (Concesionarios), y por ello mismo, son éstas las llamadas a responder por los daños causados en el ejercicio de esta clase de actividades.

La doctrina define el nexo causal como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador y el daño. La jurisprudencia agrega que la atribución de un resultado y la

consecuente declaración de responsabilidad por acción u omisión debe derivarse obligatoriamente de una relación de causa y efecto. Por el contrario, si no es posible encontrar dicha relación, no puede hablarse de juicio de responsabilidad.

En este sentido el Consejo de Estado, afirmó que en todos los casos el nexo causal debe ser probado. Mediante la sentencia del 2 de mayo de 2002, expresó:

“El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho, el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante (...)”

La jurisprudencia reiterada de las altas Cortes ha sido clara en expresar que el hecho de un tercero constituye una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada, más aún en el escenario que relata la parte actora, en el cual **LA CAUSA DETERMINANTE Y EXCLUSIVA DEL SUPUESTO DAÑO PROVIENE DE UN TERCERO**, sin que concurra la conducta o la voluntad de la administración

Frente al hecho de un tercero el Consejo de Estado, Sección Tercera en sentencia del 23 de agosto de 2010 con ponencia de la Dra. Ruth Stella Correa Palacio expresó¹²:

¹² CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera. Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO, Bogotá, D.C., Sentencia de veintitrés (23) de agosto de dos mil diez (2010). Radicación número: 23001-23-31-000-1997-08797- 01(18891), Actor: PEDRO FELIX HOYOS VARGAS Y OTROS, Demandado: NACION - RAMA JUDICIAL.

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

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

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

Así las cosas se encuentran configurados los elementos axiológicos de lo que se ha denominado *"causa extraña - hecho exclusivo de un tercero"*, la cual rompe la causalidad jurídica o como lo ha denominado el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia

“rompe la imputación”, siendo esta indispensable como elemento estructural de la responsabilidad extracontractual del estado, además del daño antijurídico y la acción u omisión de una autoridad pública y su fundamento.

De esta forma, se puede apreciar, como el hecho de un tercero, no solo es imprevisible, sino a la vez irresistible, ya que TRANSMILENIO S.A. no tiene el control sobre la actividad de conducción de los funcionarios o dependientes de GMOVIL S.A.S, pues se encuentra probado dentro del proceso la ausencia de competencia normativa y contractual de Transmilenio para prestar directamente el servicio público de transporte masivo de pasajeros, y predicar algún tipo de responsabilidad extracontractual.

En este sentido, la reparación del daño que la demanda pretende, irremediablemente nos traslada al terreno de la responsabilidad civil extracontractual. Ésta, en términos del código civil, es definida en el artículo 2341 como: *“El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.”*.

Así entonces, si los perjuicios que se alegan, tienen origen en el accidente de tránsito que se narra en la demanda, Transmilenio se encuentra ajeno a la ocurrencia del hecho dañoso, y por tanto, no puede ser llamado a responder patrimonialmente por los daños que pudieron causarse, pues **aun en el remoto caso de que llegase a demostrarse culpa o negligencia del conductor del vehículo de placas SVS 405 afilado a GMOVIL S.A.S, se reitera que el papel que Transmilenio desempeña como gestor del servicio,** circunscribe su radio de acción, en virtud de la norma, al control y vigilancia del sistema, **por lo que en este escenario, Transmilenio se**

encarga de la planeación, control y administración de la operación del sistema, dejando fuera de su ámbito la operación propiamente dicha, la cual, como ya se mencionó, es contratada con particulares que la desempeñan bajo su cuenta y riesgo.

Es preciso señalar que para la prestación del servicio, las empresas de transporte público están obligadas en los términos de la ley 336 de 1996 a:

Artículo 35

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

Artículo 36

“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

Las jornadas de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.”

(Negritas y subrayado fuera del texto)

Por lo tanto, es el concesionario prestador del servicio público de transporte, quien tiene a su cargo la obligación de resultado de transportar y desarrollar una actividad de riesgo como es la conducción. Por lo que el daño reclamado, producto de la ejecución de las mencionadas obligaciones, al ser ocasionado sin que mediara “dependencia” relacionada con la actividad de conducción entre el conductor o GMOVIL S.A.S, respecto de TRANSMILENIO S.A., impide imputar a ésta última responsabilidad alguna como pretende la demandante.

En ese sentido, no puede **tampoco fundarse algún tipo de responsabilidad alegando gestión y administración de mi representada frente a la actividad de conducción desarrollada por el concesionario. El escenario en que se desarrolla la gestión y administración de Transmilenio, es la gestión o administración del servicio en términos técnicos, dejando la operación y las actividades desplegadas para tal fin en el ámbito de la responsabilidad del concesionario, lo cual es propio de este tipo de contratos.**

En efecto de acuerdo a las disposiciones normativas y contractuales atrás citadas se observa como **TRANSMILENIO S.A es el gestor y organizador del sistema de transporte, pero no el operador de los buses con los que se realiza el transporte, ni su dueño o afiliador, en otras palabras, TRANSMILENIO S.A no tiene el poder de dirección y control de la actividad a que se imputa el hecho dañino dentro de este proceso.**

Por lo anterior, es GMOVIL S.A.S en virtud del Contrato de Concesión No. 04 de 2010, quien ejerce el poder de dirección y control de la actividad de conducción y

por tanto la llamada a responder por los daños causados a terceros intervinientes en el tránsito vehicular.

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

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

En este orden de ideas, **de llegarse a demostrar que existe responsabilidad del conductor del vehículo de placas SVS 405 en la producción del accidente de tránsito en donde resulto herida la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, se debe concluir, que NO HAY LUGAR A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL HECHO DE OTRA PERSONA RESPECTO DE MÍ REPRESENTADA PREVISTO EN EL ARTICULO 2347 DEL CODIGO CIVIL,** pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita la imputación del daño, si se tiene en cuenta que:

a) El autor material del daño (conductor del vehículo), se encuentra sujeto a una relación de control y dependencia del concesionario GMOVIL S.A.S, (Relación laboral o de trabajo) sin que sobre esta última TRANSMILENIO S.A, ejerza funciones de vigilancia diferentes de la planeación y control global de la operación en los términos del contrato de concesión.

Razón suficiente para sostener que no surge nexos causal entre TRANSMILENIO S.A y el daño causado, toda vez que cumplió a cabalidad con las obligaciones legales que le fueron impuestas en cuanto a la vigilancia y control del sistema, existiendo ausencia de conducta imputable, dada la relación de dependencia del conductor, que no habrá de estar ligada solamente a la forma específica del contrato, sino que supone de manera preponderante y exclusiva, la situación de autoridad o de subordinación ejercida sobre él por el concesionario.

b) La causa real de daño, fue un accidente de tránsito, el cual escapa a la órbita de control y responsabilidad de TRANSMILENIO S.A. La obligación y el debido cuidado en la actividad de conducción reside en cabeza del conductor, extendiendo la responsabilidad a la empresa prestadora del servicio público de transporte en los términos de la ley 336 de 1996. Así pues, no se podría afirmar que debe Transmilenio concurrir solidariamente al pago de un daño que tuvo origen en una falla que no se encuentra dentro de su marco de competencia.

Como se ha expresado en reiteradas ocasiones, mi representada en ningún momento opera el servicio de Transporte a través de vehículos de su propiedad y en ningún momento tiene el poder de dirección y control de la actividad peligrosa a que se imputa el daño dentro de este proceso, ya que ésta solo corresponde al

empresario concesionario que en este caso es GMOVIL S.A.S, quien era el administrador y dueño que detentaba el control total sobre el vehículo con placas SVS 405 y contratista del conductor, quien tenía bajo su control la operación del bus presuntamente involucrado en el accidente en donde resulto lesionada la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, por lo que los daños reclamados con la demanda NO resultan imputables jurídicamente a TRANSMILENIO S.A.

Por lo tanto frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que si se demuestra que el accidente de tránsito fue causado por el conductor del bus de placas SVS 405, debe declararse que el daño es atribuible a la sociedad GMOVIL S.A.S., lo cual deviene en una causa extraña, esto es un evento más o menos imprevisible, pero siempre irresistible que por ser ajeno al demandado rompe con el nexo de imputación, y por lo tanto excluye de toda responsabilidad a mi representada.

En el caso que nos ocupa, se observa que no existe relación de imputación ninguna entre el daño causado y la conducta desplegada por mi representada, faltando por entero el elemento del nexo de causalidad o de imputación sin cuya concurrencia la responsabilidad no puede configurarse.

De esta manera se encuentra probada la **RUPTURA DEL NEXO CAUSAL POR EL HECHO DE UN TERCERO, PUES LA OPERACIÓN DEL VEHICULO DE PLACAS SVS 405 PRESUNTAMENTE CAUSANTE DEL DAÑO ES IMPUTABLE DE MANERA EXCLUSIVA A LA EMPRESA CONCESIONARIA, AFILIADORA DEL VEHICULO Y EMPLEADORA DEL CONDUCTOR, QUE EN ESTE CASO, ES GMOVIL S.A.S**

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

B. EL PODER DE DIRECCIÓN Y CONTROL DE LA OPERACIÓN DEL VEHICULO SVS 405 PRESUNTAMENTE CAUSANTE DEL DAÑO, NO LE PERTENECIA A TRANSMILENIO S.A. ESTABA EN MANOS DE LA EMPRESA CONCESIONARIA GMOVIL S.A.S.

Como se expuso en el título anterior, en el caso que nos ocupa la actividad de ejecución del transporte, dispuesta por el demandante como aquella que originó el hecho dañino, está en cabeza de forma exclusiva de la empresa concesionaria del servicio público de transporte terrestre masivo de pasajeros, y no en cabeza de TRANSMILENIO S.A.

Y lo que es más, se trata de una actividad prohibida para TRANSMILENIO S.A. ya que así lo dispone imperativamente el numeral sexto del artículo tercero del Acuerdo 04 de 1999:

“Artículo 3º.- Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

(...)

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

En efecto, se tiene que por expresa disposición legal NO le corresponde a TRANSMILENIO S.A. la ejecución del transporte de pasajeros, sino que aquel corresponde a las empresas que resulten concesionarias del servicio, por lo tanto la actividad peligrosa NO es dirigida o controlada por TRANSMILENIO S.A. y por el contrario es una empresa privada quien si la tiene.

Como bien se puede observar de las normas de creación de TRANSMILENIO S.A. especialmente el Acuerdo 04 de 1999, establecieron con claridad el ámbito de facultades y capacidad de la entidad, y por esa vía establecer su ámbito de competencia y por lo tanto también determinar su ámbito de responsabilidad, así:

*“Artículo 3º.- “Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a **TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:***

*a) **Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad indicada en el artículo anterior.***

*b) **Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.***

(...)

d) Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

(...)

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

g) TRANSMILENIO S.A. será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.”

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

Así también de las cláusulas contractuales expuestas en el título anterior se deriva la conclusión de que **le correspondía a GMOVIL S.A.S adquirir los vehículos, contratar a los conductores que los conducen y entrenarlos para la operación del**

sistema, motivo por el cual, cualquier pretensión elevada en contra de TRANSMILENIO S.A. relacionada con los daños causados por buses del SITP bajo la administración de los concesionarios, los causados por conductores vinculados laboralmente con dichas empresas o la capacitación que reciben los mismos, deberán ser desestimadas, toda vez, que dichas obligaciones le corresponde asumirlas a GMOVIL S.A.S

En cuanto a la propiedad y administración de la Flota, la cláusula 86 contractual señala que las empresas operadoras deberán ser propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma, pero en todo caso, estar bajo la plena administración del concesionario, sea esta o no de su propiedad, lo cual será verificado al momento de la obtención del certificado de vinculación al servicio:

“CLÁUSULA 86. PROPIEDAD Y ADMINISTRACIÓN DE LA FLOTA. Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma. En todo caso, la Flota deberá estar bajo la plena administración del CONCESIONARIO, sea ésta o no de su propiedad, lo cual será verificado por TRANSMILENIO S.A. al momento de efectuar la evaluación de los documentos que le deberá presentar el CONCESIONARIO ante TRANSMILENIO S.A. para la obtención del Certificado de Vinculación al Servicio de los vehículos. La propiedad de la Flota sólo podrá ser de personas o entidades diferentes al CONCESIONARIO en los términos establecidos en la presente cláusula.”

Es claro entonces, que según los lineamientos del Contrato de Concesión 04 de 2010, la administración y control total de la flota, se asigna exclusivamente a cargo de GMOVIL S.A.S.

Ahora bien, **la referencia más próxima al control total de flota está dada en el numeral 1.19. de las definiciones del Contrato de Concesión 010 de 2010**, que devienen del pliego de condiciones de la Licitación Pública TMSA-LP-04 de 2009, **las principales características de dicho control están dadas por un esquema de participación que garantice (i) la disponibilidad y tenencia de los vehículos y la responsabilidad total por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones que generen estos y (ii) la desintegración física del vehículo una vez cumpla vida útil:**

“1.19. Control Total sobre la flota: Se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: a) La disponibilidad y tenencia del vehículo sin ninguna condición o salvedad diferente a la adjudicación del contrato; la responsabilidad total del operador - adjudicatario por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones totales que genere el vehículo o su utilización; b) El pago a los propietarios vinculados de la renta fija mensual ofertada, en los términos establecidos en el presente pliego de condiciones; c) La desintegración física total (chatarización) al momento de cumplirse la vida útil establecida en el pliego de condiciones y el contrato; d) El esquema de participación pactado; y e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario en cualquier momento, sin que medie autorización del concesionario de operación.”

De esta manera, en la tarjeta de operación No. 192977, quedo consignado que el vehículo de placas SVS 405 estaba asociado a la concesión otorgada a la empresa GMOVIL S.A.S, por lo que es dicho concesionario quien ostenta la plena administración y control total del bus para la prestación del servicio publico de transporte:

DATOS DEL VEHICULO		DATOS EMPRESA	
PLACA ÚNICA SVS405	CLASE DE VEHICULO BUS	MARCA CHEVROLET	FECHA VENCIMIENTO DIA 1 MES 5 AÑO 24
CLASE DE COMBUSTIBLE DIESEL	NÚMERO DE MOTOR 808470	MODELO 2011	TIPO DE CARROCERÍA CERRADA
NIVEL DE SERVICIO CORRIENTE	MODALIDAD Pasajeros	CAPACIDAD 51	TON 0
RAZÓN SOCIAL GMOVIL SAS			
SEDE BOGOTA	RADIO DE ACCIÓN Urbano	ZONA DE OPERACIÓN	
TARJETA DE OPERACIÓN No. 1926771		FIRMA Y SELLO OFICINA EXPEDIDORA	

Así también se aporta la licencia de transito No. 10028959806 del vehículo de placas SVS 405 en donde se consigna que el propietario de dicho automotor es GMOVIL S.A.S.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
 MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE TRÁNSITO No. **10028959806**

PLACA SVS405	MARCA CHEVROLET	LÍNEA NPR	MODELO 2011
CILINDRADA CC 4.570	COLOR AZUL	SERVICIO PÚBLICO	
CLASE DE VEHICULO BUS	TIPO CARROCERÍA CERRADA	COMBUSTIBLE DIESEL	CAPACIDAD Kg/PSJ 50
NÚMERO DE MOTOR BB002698-CM	REG S	VIN 9GCNPR712BB002698	
NÚMERO DE SERIE	REG N	NÚMERO DE CHASIS 9GCNPR712BB002698	REG N
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) GMOVIL S A S	IDENTIFICACIÓN NIT 900364704		

En conclusión, se tiene que, el vehículo de placas SVS 405 es un vehículo de propiedad de GMOVIL S.A.S, vinculado con la concesión otorgada a dicho concesionario en el marco del Contrato 004 de 2010 y bajo la figura del control total de flota, que en los términos del contrato de concesión, implica “la responsabilidad total del operador - adjudicatario por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones totales que genere el vehículo o su utilización (...)”, por lo que, es este concesionario, quien deberá responder por los presuntos daños causados por dicho bus a la integridad de la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, atendiendo a que el vehículo se encontraba bajo su plena administración, acorde con el Contrato de Concesión 004 de 2010.

Por consiguiente, de conformidad con la estructura del sistema de transporte masivo urbano de pasajeros, el Contrato de Concesión 04 DE 2010 el PODER DE DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS BUSES CON LOS QUE SE EJECUTA LA ACTIVIDAD PELIGROSA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS LE CORRESPONDE, Y ESTÁ EN CABEZA DE GMOVIL S.A.S como operador del servicio y empresa sobre la cual recae la operación directa de los vehículos transportadores de su propiedad o a ella afiliados y en consecuencia de existir algún hecho dañino imputable a la operación de algún automotor es esta empresa quien debe responder por el daño ocasionado, pues es de su resorte la operación de los vehículos y por tanto a ella le incumbe la responsabilidad por los daños con aquellos causados.

Por consiguiente, se tiene que la dirección, dominio y guarda de la actividad peligrosa recae en este caso en cabeza de terceras personas (Concesionarios), y por

ello mismo, son éstas las llamadas a responder por los daños causados en el ejercicio de esta clase de actividades, al respecto, Tamayo Jaramillo ha expresado:

“... podemos concluir que el responsable de la actividad peligrosa, cuando ella se ejerce con cosas, es quien tiene el poder intelectual de dirección y control, poder que puede estar en cabeza de varias personas naturales o jurídicas, las cuales pueden tener diferentes relaciones de hecho frente a la actividad.”¹³

Criterio que comparte la Honorable Corte Suprema de Justicia al expresar:

“5. Como es sabido, en la responsabilidad civil por los perjuicios causados a terceros en desarrollo de las llamadas actividades peligrosas, gobernadas por el artículo 2356 del Código Civil, la imputación recae sobre la persona que en el momento en que se verifica el hecho dañino tiene la condición de guardián, vale decir, quien detenta un poder de mando sobre la cosa o, en otros términos, el que tiene la dirección, manejo y control sobre la actividad, sea o no su dueño.”¹⁴

En el mismo sentido el Honorable Consejo de Estado ha concluido que quien ejerce la actividad peligrosa, es decir, quien tiene el dominio y control de esta clase de actividades es el llamado a responder por los daños causados a terceros:

¹³ Javier Tamayo Jaramillo, TRATADO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, Tomo I, Legis, Segunda Edición, Bogotá D.C., 2007, Pág. 894

¹⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Dr. César Julio Valencia Copete, Sentencia del 13 de mayo de 2008, Rad. 11001-3103-006-1997-09327-01

“Normalmente, como ya se dijo, cuando el daño es producido por el ejercicio de una actividad peligrosa, la responsabilidad se atribuye objetivamente a la persona que la ejerció, en la medida en que, con tal actividad, crea un riesgo excesivo para las demás personas; en el caso de la conducción de vehículos automotores, también se aplica esta tesis, conforme a la cual, quien crea el riesgo debe asumir las consecuencias de que el mismo se realice, ocasionando daños a terceros; de modo que, si con un vehículo oficial -o uno particular, respecto del cual una entidad pública tenga la guarda, se producen lesiones o la muerte de una persona, dicha entidad debe responder e indemnizar los perjuicios que ocasionó”¹⁵

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

C. DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE - INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO O FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A. - LAS LABORES DE GESTIÓN, ORGANIZACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFECTUADAS POR TRANSMILENIO S.A., DENTRO DEL PRESENTE CASO SE CUMPLIERON A CABALIDAD

¹⁵ Sentencia del 18 de noviembre de 1986, C.P. Carlos Betancur Jaramillo. Citada por la Sentencia del 12 de septiembre de 1997, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera.

Como se adujo anteriormente, de conformidad con los múltiples estatutos que regulan la materia, TRANSMILENIO S.A., ha sido eficaz en el cumplimiento de sus obligaciones como gestor y supervisor del sistema de transporte público al ser estricto en la exigencia del cumplimiento de los deberes y obligaciones contractuales en cabeza de los operadores de transporte con los cuales suscribe contratos de concesión, pues estos tienen dentro de su repertorio de funciones la obligación de prestar un servicio bajo estándares de calidad y seguridad, implicando este último, la salvaguarda de los intereses de los usuarios del sistema, así como de los funcionarios que operan los automotores y de los mismos ciudadanos que transitan a diario por las vías de la ciudad por ser actividades denominadas por la legislación como peligrosas.

Con base en lo anterior, en su calidad generalizada de organizador y supervisor del sistema de transporte, TRANSMILENIO S.A., exige a los operadores de transporte estados óptimos de operatividad de los vehículos que prestan el servicio público, siendo estricto con las revisiones tecno mecánicas de cada vehículo y con la misma exigencia frente a las calidades que deben tener los operadores de bus, que deben ser sometidos a capacitaciones periódicas para el mejoramiento de sus capacidades.

Es entonces señor juez, la demostración del cumplimiento de las labores que por ley, le fueron conferidas a TRANSMILENIO S.A., que se reitera NO ES UNA EMPRESA DE TRANSPORTE, pues esta función en específico le corresponde a los operadores de transporte privado con quienes mi representada suscribe contratos de concesión, remitiéndose solamente a supervisar que la actividad de transporte que ellos vigilan, se realice bajo las condiciones de operatividad optima tanto técnica como humana.

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

Para que se presente una falla del servicio por parte de mi representada, está debió haber actuado de forma irregular, imperfecta o tardía, omitiendo sus actividades.

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

Ahora, entre los requisitos para la prosperidad de la acción, el nexo causal entre el daño y la falla, es inexistente, es decir, no se presenta nexo causal ni fáctico ni jurídico entre el daño y mi representada. Criterio que comparte el Consejo de Estado al expresar lo siguiente:

*"En casos como el aquí estudiado ha dicho esta misma sala que **para la prosperidad de la acción se requiere no sólo acreditar la falla del servicio, sino el perjuicio y la relación de causalidad entre éste y aquélla.** En otros términos, que el servicio funcionó mal, no funcionó o fue inoportuno y que por una de estas circunstancias se redujo el daño.*

De ahí que no pueda alegarse cualquier falta u omisión sino que la expuesta debe haber sido determinante para la producción del perjuicio”¹⁶

En concreto y de acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. no incurrió en una falla del servicio, y además no existe un nexo de causalidad entre el daño, y una presunta falla del servicio y mí representada.

Siendo la Falla del Servicio una institución de carácter subjetivo, necesario es comprender su claro carácter relativo, esto es reconocer los límites de la administración en el ejercicio de sus funciones.

Esto significa que puesto que los contenidos obligacionales se establecen en cabeza de cada entidad administrativa, no son obligaciones de resultado sino de medio, precisamente porque estamos en el concepto de falla del servicio, hay que revisar, como el Estado puede o no disculparse correctamente frente al contenido obligacional, y aquí viene un tema muy conocido en derecho y es que a lo imposible nadie está obligado y lo que se exige del Estado es que coloque los medios para cumplir con los contenidos obligacionales, pero no se le exige una obligación de resultado.

Examinado el contenido obligacional a cargo de TRANSMILENIO S.A., se tiene que está constituido por **“la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia”** se concluye que no es posible configurar falla del servicio ninguna

¹⁶ Sentencia del 18 de noviembre de 1986, C.P. Carlos Betancur Jaramillo. Citada por la Sentencia del 12 de septiembre de 1997, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera

imputable a mi representada en el ejercicio de sus funciones; pues no se ha prestado el servicio de manera ineficiente o inapropiada, sin la intensidad y suficiencia que debería haberse prestado que configurará una falla del servicio.

Por el contrario se prestó el servicio de manera oportuna, en tiempo y bajo las circunstancias establecidas para la normal operación del sistema, como se establece en las programaciones que planea a TRANSMILENIO S.A. para cada uno de los concesionarios zonal y alimentador, por tal razón, no hay un daño antijurídico generado por mi representada.

Así y como aparecerá demostrado en el caso que nos ocupa TRANSMILENIO S.A. ejerció sus funciones a cabalidad y dentro de los límites que le eran propios por lo que no incurrió de manera ninguna en el fundamento de responsabilidad denominado Falla del Servicio.

Tratándose de una labor enteramente organizacional, de gestión y de supervisión, se tiene los soportes probatorios que dan cuenta del cabal cumplimiento de su función, pues como ya se dijo, TRANSMILENIO S.A., no es una empresa que preste de manera directa el servicio de transporte, no es operadora del servicio y nunca ha desempeñado tal labor, lo cual, impide que dicha entidad sea condenada dentro del proceso de la referencia al ser el centro de este debate, un accidente de tránsito presuntamente ocasionado por un vehículo que se encontraba prestando el servicio de transporte público bajo la exclusiva administración y control de GMOVIL S.A.S, siendo este concesionario también el empleador del conductor del SITP.

TRANSMILENIO S.A., en cumplimiento de sus funciones, se limita, en atención a sus competencias legales, a realizar las labores de determinación de zonas y rutas por las cuales transitarán los vehículos de transporte de pasajeros, que son de propiedad de los operadores privados con los cuales se suscriben los contratos de concesión, que en el caso particular es el celebrado con GMOVIL S.A.S mediante el contrato 009 de 2010. Así como determina políticas que deben ser obedecidas por los operadores privados, en cuanto a su frecuencia, tarifas, disponibilidad de buses por ruta, y demás, TRANSMILENIO S.A., ejerce la facultad de supervisar las condiciones bajo las cuales se presta el servicio público de transporte, dada la obligación de Concesionario de prestar el servicio de óptimas condiciones de calidad y salvaguardando la integridad, tanto de sus pasajeros, funcionarios y ciudadanos que a diario transitan por la ciudad.

Por lo anterior, TRANSMILENIO S.A como gestor y supervisor del sistema de transporte, y en procura de implementar un sistema de transporte público mediante la utilización de vehículos de transporte que prevengan cualquier hecho que atente contra el bienestar de pasajeros, transeúntes y funcionarios, estableció como control al servicio, que los vehículos deben estar al día con la Revisión Técnico Mecánica.

En este sentido es importante aclarar que la gestión de mantenimiento de los vehículos con los que se presta el servicio, esta contractualmente asignada a los concesionarios de operación, quienes son los dueños de los vehículos, por lo que tienen una serie de obligaciones sobre la gestión de la flota conforme a los Contratos de Concesión, entre las que se encuentran estar al día con la Revisión Técnico-Mecánica Obligatoria, por lo cual son los concesionarios, los que deben realizar las revisiones Técnico-Mecánica y de Gases en un Centro de Diagnóstico Automotriz

autorizado por el Ministerio de Transporte, él cual es el facultado para poder establecer si un vehículo se encuentra en condiciones óptimas para prestar el Servicio.

La obligación por parte del concesionario de obtener para cada vehículo que preste el servicio de transporte la certificación de revisión técnico mecánica, se encuentra redactada en el Contrato de Concesión de la siguiente forma:

“17.2.6. Obtener los certificados de Revisión Técnica establecida por la autoridad de tránsito para los vehículos tal como Emisión de Gases, Revisión Técnico Mecánica, o cualquier otra que determine la Autoridad Distrital o nacional Competente”

Para el caso particular, es pertinente mencionar que TRANSMILENIO S.A cumplió con su obligación de realizar la correspondiente inspección de mantenimiento del vehículo de placas SVS 405 con el objeto de corroborar que el automotor se encontrara en buenas condiciones mecánicas.

De esta manera, nos permitimos aportar con el presente escrito de contestación de la demanda, el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo de placas SVS 405 con fecha de expedición 31 de mayo de 2022 y vencimiento el 31 de mayo de 2023, con lo que se demuestra la eficacia con la cual TRANSMILENIO S.A., desarrolla a cabalidad las labores de supervisión sobre los operadores, en este caso frente a GMOVIL S.A.S, obligándole a mantener en buen estado mecánico sus automotores, incluyendo al vehículo involucrado en el accidente de tránsito:

750-4011

Página 1 de 1

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
MINISTERIO DE AMBIENTE Y
DESARROLLO SOSTENIBLE
Libertad y Orden

RUNT
REGISTRO NACIONAL DE TRÁNSITO



CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES
No. 159359259

DATOS CENTRO DIAGNÓSTICO

Entidad que expide el certificado: CDA INTECO S.A.S

NIT: 900117522 No. de Certificado de Acreditación: 11-OIN-050-001

Fecha de expedición: 2022/05/31 Fecha de vencimiento: 2023/05/31

DATOS VEHÍCULO

PLACA:	SV5405	CLASE:	BUS
MARCA:	CHEVROLET	MODELO:	2011
SERVICIO:	Público	COMBUSTIBLE:	DIESEL
CILINDRAJE:	4570	NRO. MOTOR:	808470
NRO. CHASIS:	9GCNPR712BB002698	VIN:	9GCNPR712BB002698
LÍNEA:	NPR		
COLOR:	AZUL		
NOMBRE PROPIETARIO:	GMOVIL S A S		

FIRMA DEL RESPONSABLE
NUNO ANDRE PINTO HENRIQUES

Concesión RUNT S.A. / Nit 900.153.453-4 / Colombia / Atención al usuario Línea Nacional 018000930060 / www.runt.com.co

Así también TRANSMILENIO S.A., como control al servicio, estableció en el mismo contrato de Concesión la obligación en cabeza del operador de capacitar a los operadores de bus permanentemente, así como a su personal técnico, en normas de tránsito, atención a los usuarios, maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, seguridad, entre, según la cláusula 17.1.5,;

“17.1.5. Establecer y desarrollar en forma permanente y continua un Programa de Capacitación, el cual estará dirigido a los conductores y al personal técnico y operativo del CONCESIONARIO y se referirá a las normas de tránsito, atención a los usuarios, la maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, operación,

seguridad, planes de contingencia, entre otros. Este programa debe ser remitido a TRANSMILENIO S.A para su revisión y aprobación

17.1.6. Adelantar con sus empleados, en especial con los conductores, programas de capacitación sobre atención al cliente, facilidades de uso de los vehículos, medidas de protección y seguridad, en función del tipo de población, específicamente bajo tres criterios: genero, discapacidad y edad. La inobservancia de esta obligación traerá como consecuencia la imposición de las multas asociadas a la prestación del servicio al usuario.

17.1.7. Entrenar el personal de conducción, conforme al programa de capacitación, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses públicos, de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero y de acuerdo con los requisitos y condiciones que establezca TRANSMILENIO S.A., en el Manual de Operación."

Siendo esta, una norma contractual de obligatorio cumplimiento para el operador privado, TRANSMILENIO S.A verificó en su momento, que frente al conductor involucrado en el accidente de tránsito objeto de la demanda, el señor **HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ** se hubiesen realizado por parte de GMOVIL S.A.S las correspondientes capacitaciones, por lo que, a efectos de este proceso, aportamos el certificado de asistencia a las capacitaciones de los años 2021 y 2022. TRANSMILENIO S.A. exige a los concesionarios de operación el desarrollo de un esquema de capacitación de operadores/conductores basado en el programa de capacitación de operadores del componente zonal que cuenta con los cursos de ingreso y de actualización (anual), dentro de los cuales se imparte formación en

temas como Atención de Contingencias, Conducción de Buses, Manejo Preventivo y Accidentalidad, entre otros; temas que tienen como propósito brindar a los operadores los conocimientos suficientes para prestar el servicio de transporte en condiciones de respeto, amabilidad, cumplimiento de la normativa en cuestiones de tránsito y seguridad vial con óptimos niveles de servicio.

Es importante mencionar frente al proceso de capacitación de los conductores, que se divide en dos fases; Una capacitación obligatoria inicial que es requisito para poder vincularse al sistema, y una serie de refuerzos de capacitación que todos los operadores deben tomar anualmente mientras formen parte del sistema.

Tanto en el momento de la vinculación como durante la permanencia en el sistema, los operadores reciben capacitación en los siguientes temas:

- Relaciones Humanas
- Primeros auxilios y seguridad
- Aspectos generales del sistema y visita a centro de control
- Manual de Operaciones TRANSMILENIO
- Conocimiento del vehículo
- Conducción de Buses
- Manejo preventivo y accidentalidad
- Conducción para reducir emisiones contaminantes

Es importante destacar que, con el fin de garantizar que los conocimientos impartidos resulten efectivos, es requisito que los cursos sean revisados y validados por TRANSMILENIO S.A., con esto, la estructura de las capacitaciones (módulos, contenidos, intensidades horarias, etc.) cuenta con la aprobación del ente gestor.

Adicionalmente los instructores que imparten las capacitaciones deben ser avalados por TRANSMILENO S.A.

El programa de capacitación y actualización de capacitación que se imparte a los conductores se ejecuta cumpliendo los lineamientos establecidos en el Protocolo *“Control y Seguimiento en la Vinculación de Conductores”*, el cual se anexo como prueba al presente escrito de contestación de la demanda.

Es pertinente también poner de presente a su Honorable Despacho, que los módulos 2 (ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS) con una intensidad horaria de 4 horas teóricas y 4 horas prácticas para un total de 8 horas, el módulo 6. (CONDUCCIÓN DE BUSES) con una intensidad horaria de 3 teóricas y 10 prácticas para un total de 13 horas, y el módulo 7 (MANEJO PREVENTIVO Y ACCIDENTALIDAD) con una intensidad horaria de 14 horas teóricas y 13 horas prácticas, para un total de 27 horas, son los módulos en los que se capacita al conductor en temas relacionados con la seguridad vial (adjunto programa de capacitación), normas de tránsito y atención a heridos en accidentes de tránsito, todo ello con la finalidad de optimizar las labores de transporte y seguridad de pasajeros, capacitación que aprobó satisfactoriamente el conductor **HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ** y garantizaban su aptitud para operar los vehículos vinculados al SITP:

MÓDULO 2. ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS				
Conceptos básicos de primeros auxilios.	4	4	8	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar en el operador habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o eventualidades. Así como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones y solicitar apoyo profesional.
Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios (extintores, botiquín, utilización de señales preventivas etc.).				
Procedimientos en emergencias y accidentes (Plan de Emergencias).				
Prevención y control de incendios.				
Procedimiento de Contingencias (Manejo de accidentes, Libretos de comunicación, Actos de vandalismo y terrorismo, etc.).				
Procedimientos de evacuación de emergencia.				
Actuación y precauciones en caso de accidente o varada.				

MÓDULO 6. CONDUCCIÓN DE BUSES				
Cálculo de distancias.	3	10	13	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar en el operador habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el SITP.
Giros y curvas.				
Aproximación a los puntos de parada.				
Maniobras de emergencia (lluvias, patinadas, etc.).				
Maniobras en cruces peatonales.				

MÓDULO 7. MANEJO PREVENTIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Concepto y elementos del manejo preventivo.	10	3	13	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar en el operador habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el SITP, para lograr una operación segura y libre de incidentes, accidentes y percances. Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (Código Nacional de Tránsito) y las distintas recomendaciones emitidas por TRANSMILENIO S.A., al respecto. • Aplicar técnicas para prevenir accidentes
Señalización, cruces e intersecciones, preservación de distancia, sitios de riesgo y semaforización.				
Documentos emitidos al respecto por TMSA y Concesionarios (Boletines Atento, otros).				
Código Nacional de Tránsito.				
Consecuencias del uso de alcohol y drogas.				
Código penal y de procedimiento en caso de accidentes.				
Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes.	4	10	14	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar habilidades en el operador que le permitan sortear la operación normal y frente a contingencias en la operación en alta pendiente.
Manejo en alta pendiente, operación normal y en contingencias frente a novedades en los sistemas básicos del vehículo (neumático, hidráulico, eléctrico, motorización, transmisión), y condiciones adversas de operación.				

A efectos de ilustrar al despacho, relacionamos a continuación las actas de la capacitación que se brindó al señor **HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ** para los años 2021 y 2022, en donde se consigna que el conductor curso y aprobó satisfactoriamente los ocho módulos:





Con lo anterior, se pretende ilustrar al Despacho sobre el carácter estricto con el cual mi representaba exigía a los operadores privados con los cuales suscribió contrato de concesión la aptitud de los funcionarios a quienes se les encomendaría la labor de conducción de vehículos de transporte público de personas.

Se encuentra probado entonces, que la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. verificó que GMOVIL S.A.S hubiese cumplido con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión 04 de 2010, en lo referente a tipología de vehículos, la programación de mantenimiento preventivo y correctivo, la idoneidad del personal de manejo y de mantenimiento. Así como directamente mi representada realizó las actividades de seguimiento al operador en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales dentro del Sistema.

Frente a la seguridad vial, es importante mencionar, que en esta área es donde se presentan las amenazas que al materializarse impactan de forma directa al usuario y a la ciudadanía, por lo anterior, TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor ha establecido estándares operativos del Sistema, que son parámetros de comportamiento para los operadores de los buses, buscando generar una cultura de Manejo Preventivo, lo anterior, a través del Manual del Operador del Bus Zonal, el Manual de operaciones del componente zonal, las normas de cumplimiento interno del Sistema TransMilenio, planes, procedimientos y/o demás documentos, los cuales son de obligatorio cumplimiento por parte de todos los Agentes del Sistema, en especial los Concesionarios de operación y sus colaboradores.

En este sentido, es pertinente aclarar, que TRANSMILENIO S.A. realiza el seguimiento al comportamiento de los operadores y al cumplimiento de los estándares operativos, a través de los controles definidos en el Manual de Operaciones del componente zonal, el cual se anexa.

El Manejo Preventivo se entiende como un concepto que va más allá del Manejo Defensivo y del simple cumplimiento de las normas. Se define como una técnica de conducción habitual en la que el operador (conductor) conoce y respeta las normas de tránsito, las disposiciones del Sistema TransMilenio y las prácticas preventivas de conducción. Además, implica una interpretación constante de las distintas variables del entorno vial, anticipándose a situaciones, condiciones o comportamientos inseguros por parte de otros actores del tráfico que puedan derivar en un accidente, actuando de forma anticipada para evitarlo.

Los elementos del Manejo Preventivo que por lo menos debe dominar el operador son:

- Conocimiento de las normas de tránsito y del Sistema TransMilenio
- Prácticas preventivas y de conducción segura
- Conocimiento y habilidad en la conducción de un determinado tipo de vehículo
- Elementos que son detallados en el Manual del Operador.

Por lo anterior, desde TRANSMILENIO S.A. se desarrollan diariamente actividades orientadas a fortalecer la seguridad vial y operacional del Sistema, mediante el seguimiento al comportamiento de los operadores y al cumplimiento de los estándares operativos. Estas acciones incluyen:

- **Verificación de Hábitos de Conducción o Manejo Preventivo:** Hace referencia a la verificación del comportamiento de los operadores adscritos a los concesionarios de operación, así como la identificación de amenazas; no obstante, los concesionarios deben implementar sus propios mecanismos de prevención y control de comportamientos riesgosos; el propósito de las inspecciones de seguridad operacional es identificar comportamientos y/o circunstancias que causan o dan origen a eventos de accidentalidad; al igual que los peligros potenciales, condiciones y actos inseguros.

Se realizan controles de velocidad, con la finalidad de verificar el cumplimiento de los límites de velocidad definidos en el Código Nacional de Tránsito, señalización y/o demarcación vial o definida desde la normatividad específica del Sistema.

En el marco de las acciones de seguimiento adelantadas al concesionario GMOVIL S.A.S y conforme a lo establecido en los contratos de concesión, los Manuales de Operaciones y demás documentos complementarios, se llevaron a cabo inspecciones de manejo preventivo orientadas a la verificación de los hábitos de conducción. En este sentido, durante el periodo comprendido para el año 2021, se realizaron un total de 8.595 inspecciones relacionadas con los hábitos de conducción del mencionado concesionario y para el año 2022, 4.804 inspecciones a verificación de hábitos de conducción o manejo preventivo.

- **Controles de Embriaguez:** Se realiza a fin de controlar que ninguna persona vinculada a la operación o actividades que tengan incidencia sobre la misma, laboren en estado de embriaguez.

Con relación a los controles de embriaguez el Ente gestor realizó para el Concesionario GMOVIL en el año 2021, 13.098 y para el año 2022, 4.071 controles de embriaguez alcohólica.

Anexo Cuadro de Control 2021 (Vigilancia y Control)

Anexo Cuadro de Control 2022 (Vigilancia y Control)

Anexo Informes de Accidente GMOVIL 2021 -2022

- **Seguridad humana:** está relacionada con las condiciones de la infraestructura que les permite a los usuarios acceder al servicio y las amenazas sobre la misma recaen de forma directa sobre el usuario o ciudadanía en general, con

el fin de levantar los respectivos informes para su gestión a través del área encargada, con las diferentes entidades a cargo de la infraestructura.

- **Seguimiento a la accidentalidad vial y análisis de accidentes;** Para dar soporte al seguimiento a la seguridad vial desde el marco de la documentación, para el año 2021 en las inspecciones realizadas por parte de la entidad al concesionario GMOVIL se evidenciaron 45 hallazgos relacionados con el PESV, para el año 2022 se evidenciaron 22 hallazgos relacionados con los 3 pilares de Fortalecimiento Institucional Comportamiento Humano e Infraestructura Segura y en las revisiones documentales se evidenciaron 9 compromisos a trabajar por parte del concesionario para darle cumplimiento a la resolución de seguridad vial.

Al igual se anexa la relación de los hallazgos de las inspecciones realizadas al sistema de SG-SST al concesionario GMOVIL para los años 2021-2022: En el año 2021 se realizaron inspecciones a los patios de los concesionarios obteniendo 52 hallazgos en temas de Seguridad en el trabajo; para el año 2022 se evidenciaron 90 hallazgos de los diferentes riesgos que se pudieron evidenciar en los patios.

- **Se realizan mesas de trabajo trimestrales e individualizadas con cada concesionario.** Durante estas reuniones, se presentan las cifras correspondientes al comportamiento operativo de cada concesionario, a través de presentaciones detalladas. En cada sesión se elabora un acta, y el concesionario tiene la oportunidad de exponer las acciones de gestión que está implementando internamente para reducir las cifras reportadas y

promover una mejora continua en su desempeño. Este proceso tiene como objetivo fortalecer el compromiso con la seguridad, la eficiencia operativa y el cumplimiento de los estándares establecidos.

Se anexan soportes de las actividades de vía y las actas de mesas de trabajo e informes de supervisión de GMOVIL S.A.S.

- **Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV:** De conformidad con la normatividad vigente, todos los Concesionarios del Sistema TransMilenio deben contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV, el cual debe ser actualizado mínimo cada dos (2) años, o según lo dispuesto por la normativa vigente.

El contenido y líneas de acción de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV, deben tener en cuenta tanto los lineamientos del Plan Distrital como los del Plan Nacional de Seguridad Vial y las recomendaciones de TRANSMILENIO S.A.

Para el presente caso, TRANSMILENIO S.A verificó en su momento, que GMOVIL S.A.S contará con un Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV vigente para el año 2022, el cual se anexa al presente escrito, al igual que el acta de inspección y seguimiento a la implementación del PESV realizada por TRANSMILENIO S.A en el año 2022, lo anterior, como prueba del cumplimiento de las labores de gestión y supervisión ejercidas por mi representada.

Ahora bien, TRANSMILENIO S.A también cuenta con un reglamento de seguridad del Sistema Integrado de Transporte Público, que se encuentra contenido en la Resolución No. 491 de 2017 “Por medio de la cual se actualiza el reglamento de la seguridad del Sistema de Transporte Público Gestionado por TRANSMILENIO S.A”, el cual tiene por objeto organizar los escenarios de implementación de acciones y medidas en procura de garantizar la seguridad del Sistema de Transporte Público masivo de pasajeros.

En dicha Resolución, se creó el Comité de Seguridad Vial del Sistema de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A, el cual sirve de espacio para la coordinación de las acciones tendientes a hacer efectivas las políticas establecidas en el reglamento y demás disposiciones legales relacionadas con la seguridad vial. Dicho Comité se reúne una vez al mes, y en el participan también los concesionarios.

Como funciones del Comité se establecieron, de conformidad con el artículo 12 de la Resolución No. 491 de 2017:

- “a) Proponer planes y programas relacionados con Seguridad Vial y Operacional.*
- b) Seguimiento de las cifras e indicadores de accidentalidad de cada componente.*
- c) Socialización de buenas prácticas y lecciones aprendidas.*
- d) Realizar seguimiento a las tareas y actividades delegadas, y la gestión de los riesgos viales y operacionales identificados y comunicados en el marco del Comité.”*

De esta manera, con la presente contestación de demanda, se aportan de manera ilustrativa algunas de las Actas de los Comités de Seguridad Vial realizadas para el año 2019, 2020, 2021 y 2022 en cumplimiento de la Resolución 491 de 2017, con

las que se demuestra que mi representada como ente gestor del sistema ha coordinado acciones tendientes a hacer efectivas las políticas relacionadas con la seguridad vial del Sistema para la prevención de accidentes de tránsito, realizando entre otras gestiones las de proponer planes y programas relacionados con Seguridad Vial y Operacional, seguimiento de las cifras e indicadores de accidentalidad de cada componente, socialización de buenas prácticas y lecciones aprendidas, seguimiento a las tareas y actividades delegadas, y la gestión de los riesgos viales y operacionales identificados y comunicados en el marco del Comité.

En el año 2020, TRANSMILENIO S.A, los operadores, concesionarios y la Secretaría de Movilidad de Bogotá firmaron el **PLAN DE EXCELENCIA EN SEGURIDAD VIAL (PESVI)** que busca mejorar la cultura en la vía:



Disponible en:

https://x.com/TransMilenio/status/1324049233687810049?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1324049233687810049%7Ctwgr%5Ee0804beef965c8a2e227ebc5ee2e7cffc453d9a1%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fbogota.gov.co%2Fmi-ciudad%2Fmovilidad%2Ffirma-del-plan-de-excelencia-en-seguridad-vial

El Plan de Excelencia en Seguridad Vial –PESVI- se fundamenta sobre Documentos de la Organización Mundial de la Salud como; *“Cinco Pilares en Seguridad Vial que publicó la Organización Mundial de la Salud (OMS)”*, *“Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS – (2015) de las Naciones Unidas”*, *“Control de la velocidad (2017) de la Organización Mundial de la Salud – OMS- Salvemos vidas”* y *“Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas de seguridad vial (2017) Organización Mundial de la Salud – OMS”*.

El PESVI es la Planificación articulada de actividades en los componentes de formación, comunicación e incentivos en seguridad vial, que se presenta como alternativa para mitigar las causas de siniestros viales, relacionados con hipótesis causales asociadas con los comportamientos del operador de bus del Sistema TransMilenio en su componente zonal incluida la alimentación, lo cual incluye actividades de formación sobre la conducta del operador sobre la máquina y su entorno propiciando hábitos de buena conducta en materia de seguridad vial.

El eje central de esta iniciativa es el desarrollo humano de las personas vinculadas a los mismos, esto en consideración a sus posibilidades de mejoramiento y crecimiento continuo, en pro del bien común y la seguridad vial. Que quiere decir esto,

concientizar a los operadores sobre la trascendencia de su labor y la responsabilidad que tienen en el día a día frente a la vida y la salud de las personas.

Con el PESVI se garantiza que los conductores del sistema sean conscientes de la importancia de la conducción prudente, el respeto por la vida, el cuidado de todos los actores viales, entre otros aspectos.

Dentro del material probatorio que se aporta con este escrito, también obran de manera ilustrativa, campañas de prevención dirigidas a los operadores (boletines “ATENTOS”) referentes a distancias, forma de conducción, directrices de seguridad, respeto por la señalización, novedades de obras, etc. desde el año 2003), y el Manual de Operaciones vigente para la época, **no siendo dable en algún punto controlar o responsabilizarse por la conducción de todos y cada uno de los cientos de vehículos que transitan por el Sistema a cargo de terceros, brillando por su ausencia prueba siquiera sumaria de una falla en el servicio.**

También debe tenerse en cuenta, que TRANSMILENIO S.A fue quien expidió el Manual de Operaciones del Componente Zonal (vigente para la época de los hechos) donde reúne los lineamientos técnicos y operacionales mínimos requeridos para la correcta prestación del servicio de transporte organizado, eficiente y sostenible.

El Manual de Operaciones Componente Zonal, es parte integral para el cumplimiento de los contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros zonal, dentro de las diferentes concesiones del SITP, el cual contiene material de consulta, referencia y cumplimiento para todos los agentes

que actúan en los distintos procesos que intervienen en la operación zonal del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C.

En el Manual de Operaciones del Componente Zonal, se incluye como descripción de infracción de seguridad tipo 2: *“No seguir o desconocer las instrucciones dadas por la autoridad policial, o desconocer las normas de tránsito y/o señalización del Código Nacional de Tránsito CNT o normas y/o estándares aplicables.”*. y *“Transitar con exceso de velocidad en tramos viales con límite de velocidad entre 20 km/h y 60 km/h, según lo establecido en el CNT, la demarcación o señalización existente (Artículos 74 y 106 del CNT).”*

De esta manera, de llegar a comprobarse responsabilidad del conductor del vehículo de placas SVS 405 en el accidente donde resultó lesionada la señora BARAJAS, se configura en un hecho imprevisible para TRANSMILENIO S.A., y además irresistible, pues pese a que mi representada fue diligente y cuidadosa al expedir el Manual de Operaciones del Componente Zonal impartiendo las instrucciones correspondientes a los conductores, se produjo el hecho dañoso.

Nótese, además, que desde la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A y en el marco del seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, se les exige a los concesionarios que realicen campañas de seguridad vial con sus conductores y demás actores viales, actividades que cuentan con el acompañamiento de funcionarios de esta entidad. A continuación, relaciono algunas de las campañas que fueron desplegadas durante el año 2022:



<https://x.com/TransMilenio/status/1510612199844323337>



<https://x.com/TransMilenio/status/1513960070782062599>



<https://x.com/TransMilenio/status/1518969709848367109>



<https://x.com/TransMilenio/status/1534664064365760512>



<https://x.com/TransMilenio/status/1549440178112106496>



<https://x.com/TransMilenio/status/1550835790086868992>



<https://x.com/TransMilenio/status/1563153093201518598>



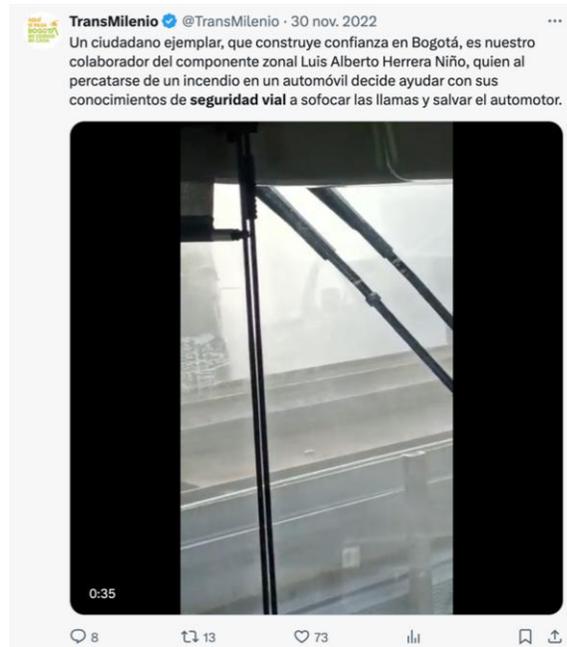
<https://x.com/TransMilenio/status/1576264148781912064>



<https://x.com/TransMilenio/status/1576352376654479360>



<https://x.com/TransMilenio/status/1577430748176744449>



<https://x.com/TransMilenio/status/1598074408031387649>

WEB:

Más de 15 mil acciones en pro de la seguridad y convivencia dentro del Sistema



Dentro de la estrategia integral de seguridad y convivencia ciudadana dentro del Sistema de Transporte Público de la ciudad, continuamos trabajando de forma coordinada entre el comando de Policía de TransMilenio y la Dirección Técnica de Seguridad para avanzar en acciones y operativos que permitan hacer frente a los fenómenos de inseguridad, violencia e intolerancia dentro del Sistema y así mejorar la experiencia de viaje de nuestros usuarios.

<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152625/mas-de-15-mil-acciones-en-pro-de-la-seguridad-y-convivencia-dentro-del-sistema/>

Observando las pruebas relacionadas por el actor, es notorio que ninguna de ellas tiende a fundar la presunta falla en el servicio, acción u omisión de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.**, la cual ni siquiera se encuentra argumentativamente enunciada, excediendo por completo el marco de sus posibilidades controlar una actividad peligrosa ejercida por una empresa autónoma, independiente y que por lo demás tiene la responsabilidad directa de ejercer el control sobre sus empleados.

Dice la sentencia C-337 de agosto 19 de 1993 Corte Constitucional - Sala Plena en cuanto a la responsabilidad de las autoridades en el cumplimiento de sus obligaciones:

“(...) Resulta, entonces, aplicable al caso sub examine el aforismo que dice que “nadie está obligado a lo imposible”. Lo anterior se justifica por cuatro razones:

a) Las obligaciones jurídicas tienen un fundamento en la realidad, ya que operan sobre un plano real; de ahí que realizan siempre una acción o conseroan una situación, según sea una obligación de dar o hacer – en el primer caso – o de no hacer – en el segundo –. Ese es el sentimiento de operatividad real de lo jurídico. Lo imposible, jurídicamente no existe; y lo que no existe no es objeto de ninguna obligación; por tanto, la obligación a lo imposible no existe por ausencia de objeto jurídico.

b) Toda obligación debe estar proporcionada al sujeto de la misma, es decir, debe estar de acuerdo con sus capacidades; como lo imposible rebasa la capacidad del sujeto de la obligación, es desproporcionado asignarle a aquél una vinculación con un resultado exorbitante a su capacidad de compromiso,

por cuanto implicaría comprometerse a ir en contra de su naturaleza, lo cual resulta a todas luces un absurdo.

c) El fin de toda obligación es construir o conservar – según el caso – el orden social justo. Todo orden social justo se basa en lo existente o en la probabilidad de existencia. Y como lo imposible jurídicamente resulta inexistente, es lógico que no haga parte del fin de la obligación; y lo que no está en el fin no mueve al medio. Por tanto, nadie puede sentirse motivado a cumplir algo ajeno en absoluto a su fin natural.

d) Toda obligación jurídica es razonable. Ahora bien, todo lo razonable es real o realizable. Como lo imposible no es real ni realizable, es irracional, lo cual riñe con la esencia misma de la obligación.

De acuerdo con lo anterior, es irracional pretender que el Estado deje de cumplir con los deberes esenciales a él asignados –que son, además, inaplazables– por tener que estar conforme con las exigencias de uno o varios preceptos constitucionales que, en estas circunstancias, resultan imposibles de cumplir. (...)

Adicionalmente, en relación con la responsabilidad de la administración por omisión vale la pena resaltar lo expuesto por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, con ponencia del consejero Dr. Alier E. Hernández Enríquez en sentencia del 21 de febrero de dos mil dos (2002), radicación: 05001-23-31-000-1993-0621-01(12789):

“Debe determinarse, entonces, si el Municipio de Medellín, por medio de sus funcionarios y en ejercicio de sus competencias, se encontraba en posibilidad

de impedir que todos los vehículos automotores que transitaban por su territorio incumplieran las normas mencionadas. Para ello debe tenerse en cuenta, en opinión de la Sala, que sus obligaciones de control y vigilancia respecto de dichos vehículos y concretamente de aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte son obligaciones de medio, que no suponen la garantía de un resultado. Dado el gran número de vehículos dedicados a esta actividad, es claro que sería materialmente imposible ejercer un control que tuviera esa finalidad, de manera que no podrá considerarse que cualquier accidente ocurrido como consecuencia de la violación de alguna norma por parte de quienes prestan el servicio es imputable a la administración, a menos que pueda demostrarse que la vigilancia no ha sido ejercida en términos racionales y que ello ha constituido, en un caso concreto, causa eficiente del perjuicio sufrido por la víctima.

(...)

No puede considerarse, en estas condiciones, que una conducta omisiva del Municipio de Medellín haya contribuido a causar el accidente del que fue víctima el señor Giraldo Vargas; en efecto, dada la relatividad de la obligación a su cargo, así como el cumplimiento de la misma en los términos en que ha sido establecida y de acuerdo con los estándares racionalmente exigibles, se impone concluir que no se encontraba en posibilidad absoluta de interrumpir, en el caso concreto, el proceso causal que se inició con la conducta indebida de un tercero y culminó en la producción del daño, y que éste no le es imputable".

Es de anotar que el accidente materia de la investigación de la cual es consecuencia la demanda, no obedece a una causa proveniente de incumplimiento alguno por parte de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. de su objeto social de gestión, organización y planeación

del Sistema de Transporte Masivo, o de no administrar correctamente la infraestructura.

Es importante resaltar que, los hechos del presente proceso no son el resultado de una acción u omisión por parte de mi representada o funcionario de la Entidad ya que el hecho es ajeno al desarrollo de la gestión de la Empresa.

TRANSMILENIO S.A. ha cumplido a cabalidad con las funciones que le fueran encomendadas por la ley y sus estatutos, otorgando el contrato de concesión a la empresa operadora vinculada al extremo pasivo de esta acción sin que se evidencien irregularidades u otros móviles que hayan ocasionado el daño reclamado.

En vista de lo anterior, e invocando la normatividad que regula el ámbito funcional de TRANSMILENIO S.A., relativa a la organización, gestión y supervisión implícita en el Decreto 04 de 1999, se evidencia el buen desempeño que mi representada hace de ellas, por cuanto su administración hace total énfasis en el cumplimiento de los requisitos por parte de los operadores privados, frente a la idoneidad física y mental de los operadores de Bus y frente a la condición mecánica que debe mantener un automotor que va a transportar pasajeros bajo la modalidad de servicio público.

D. VINCULO LABORAL ENTRE EL OPERADOR DE BUS Y EL CONCESIONARIO GMOVIL S.A.S, ESTABLECE UN AMBITO DE SUBORDINACIÓN DEL EMPLEADO A DICHA SOCIEDAD, SIENDO ESTA LA ÚNICA FACULTADA PARA HACER CUMPLIR AL FUNCIONARIO LAS ACTIVIDADES ENCOMENDADAS.

De acuerdo con las pruebas aportadas al proceso, el Señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ al momento del accidente de tránsito objeto de la demanda, se desempeñaba como CONDUCTOR del bus de placas SVS 405 bajo un vínculo laboral con el operador de transporte GMOVIL S.A.S

Por lo anterior, atendiendo a que existía un contrato de trabajo con todas las formalidades de ley entre Señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ y GMOVIL S.A.S incluyendo el elemento de la subordinación, se resalta a su Honorable Despacho, que el control de la actividad que aquí se reprocha, esto es la conducción de los vehículos transportadores, está a cargo únicamente del mencionado concesionario, para lo cual se hará un breve repaso de lo que significa el elemento de la subordinación dentro del presente caso, por lo que paso a citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional, en Sentencia C-394 de 2004:

“Dentro del elemento subordinación se destaca, como ya lo ha sostenido la jurisprudencia, el poder de dirección en la actividad laboral y la potestad disciplinaria que el empleador ejerce sobre sus trabajadores para mantener el orden y la disciplina en su empresa. Esa facultad, como es obvio, se predica solamente respecto de la actividad laboral y gira en torno a los efectos propios de esa relación laboral. Sin embargo, aun en ese ámbito de trabajo la subordinación no puede ni debe ser considerada como un poder absoluto y arbitrario del empleador frente a los trabajadores. En efecto, la subordinación no es sinónimo de terca obediencia o de esclavitud toda vez que el trabajador es una persona capaz de discernir, de razonar, y como tal no está obligado a cumplir órdenes que atenten contra su dignidad, su integridad o que lo induzcan a cometer hechos punibles. El propio legislador precisó que la facultad que se desprende del elemento subordinación para el empleador no

puede afectar el honor, la dignidad ni los derechos de los trabajadores y menos puede desconocer lo dispuesto en tratados o convenios internacionales que sobre derechos humanos relativos a la materia obliguen a Colombia.

(...) En esa medida la subordinación se ha entendido como la aptitud que tiene el empleador para impartirle órdenes al trabajador y exigirle su cumplimiento, para dirigir su actividad laboral e imponerle los reglamentos internos de trabajo a los cuales debe someterse, todo dirigido a lograr que la empresa marche según los fines y objetivos que se ha trazado."

En referencia a lo anterior, se tiene que el contrato de trabajo permite al empleador, controlar la labor del trabajador o subordinado, exigiendo el cumplimiento de actividades de acuerdo con sus políticas internas.

Es visible en la presente situación que el Señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ ostenta un vínculo laboral único y exclusivamente con el operador GMOVIL S.A.S, siendo este, el único capaz de exigir el cumplimiento de la actividad laboral para la cual se le contrató y viceversa, en tanto el funcionario, únicamente le rinde cuentas de su actividad al concesionario. Es por ello que llamamos la atención del Despacho bajo el entendido de que en la labor de conducción del vehículo de placas SVS 405, TRANSMILENIO S.A. NO TIENE VINCULO LABORAL con el mencionado trabajador y por ende TAMPOCO TIENE LA FACULTAD PARA IMPARTIRLE ÓRDENES Y EXIGIR SU CUMPLIMIENTO según lo reglamentado dentro del ámbito jurídico laboral.

Se aporta certificado de la Dirección Corporativa de TRANSMILENIO S.A, en donde consta, que el conductor HECTOR MUÑOZ RODRIGUEZ identificado con la C.C 79.307.649 no está, ni nunca ha estado vinculado a la planta de empleados de TRANSMILENIO S.A:



TRANSMILENIO S.A.

NIT: 830.063.506-6

EL PROFESIONAL ESPECIALIZADO DE TALENTO HUMANO

HACE CONSTAR

Que, una vez revisada la Planta de Personal de la Entidad y los cargos provistos a la fecha, no aparece relacionado el señor **HECTOR MUÑOZ RODRIGUEZ** identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.307.649. De acuerdo con lo anterior, se establece que no tiene, ni ha tenido vínculo laboral con TRANSMILENIO S.A.

La presente constancia se expide a solicitud del interesado, para ser incluido dentro de la defensa judicial de la entidad en el medio de control de reparación directa No. 2024-00295, a los siete (07) días del mes de mayo de dos mil veinticinco (2025).

PAOLO RAMÍREZ BÓRBÓN

Profesional Especializado Grado 06 - Talento Humano

Proyectó: Sandra Patricia Bulla Hernández – Técnico Administrativo Grado 02
Código: 802.01.01

En vista de lo anterior, queda establecido que, bajo ninguna circunstancia, TRANSMILENIO S.A tiene el control de la actividad de transporte de pasajeros al no tener vínculo laboral con el Señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ quien se encargaba de conducir el vehículo de placas SVS 405.

En este orden de ideas, de llegarse a demostrar que existe responsabilidad del conductor del vehículo de placas SVS 405 en la producción del accidente de tránsito en resultado herida la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, se debe concluir, que **NO HAY LUGAR A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL**

HECHO DE OTRA PERSONA RESPECTO DE MÍ REPRESENTADA PREVISTO EN EL ARTICULO 2347 DEL CODIGO CIVIL, pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita la imputación del daño, si se tiene en cuenta que:

a) El autor material del daño (conductor del vehículo), se encuentra sujeto a una relación de control y dependencia del concesionario GMOVIL S.A.S, (Relación laboral o de trabajo) sin que sobre esta última TRANSMILENIO S.A, ejerza funciones de vigilancia diferentes de la planeación y control global de la operación en los términos del contrato de concesión.

Razón suficiente para sostener que no surge nexo causal entre TRANSMILENIO S.A y el daño causado, toda vez que cumplió a cabalidad con las obligaciones legales que le fueron impuestas en cuanto a la vigilancia y control del sistema existiendo ausencia de conducta imputable, dada la relación de dependencia del conductor, que no habrá de estar ligada solamente a la forma específica del contrato, sino que supone de manera preponderante y exclusiva, la situación de autoridad o de subordinación ejercida sobre él por el concesionario.

b) La causa real de daño, fue un accidente de tránsito, el cual escapa a la órbita de control y responsabilidad de TRANSMILENIO S.A. La obligación y el debido cuidado en la actividad de conducción reside en cabeza del conductor, extendiendo la responsabilidad a la empresa prestadora del servicio público de transporte en los términos de la ley 336 de 1996. Así pues, no se podría afirmar que debe Transmilenio concurrir solidariamente al pago de un daño que tuvo origen en una falla que no se encuentra dentro de su marco de competencia.

TRANSMILENIO S.A no esta llamado a responder por el hecho ajeno, pues sus funciones de vigilancia y control, según los términos legales y contractuales, se circunscriben a aspectos técnicos y operativos y no a la asunción del riesgo propio de la actividad de conducción que se encuentra a cargo del concesionario.

En este contexto es claro que TRANSMILENIO S.A no puede ser llamada a responder por la causación de un daño al que no concurrió directa ni indirectamente. Y es que la función de control y vigilancia que le fue asignada como ente gestor del sistema, no se circunscribe a aspectos diferentes al control y administración de la operación técnica necesaria para la prestación del servicio publico de transporte que realizan directamente los concesionarios seleccionados para el efecto.

Es decir, le corresponde respecto de sus concesionarios realizar las revisiones diarias de cada vehículo que presente el operador para cumplir con el servicio, la planeación estructural del sistema, determinar, una vez sea estudiada con los concesionarios, la planeación de la operación diaria del sistema, los servicios, frecuencias e itinerarios de la actividad transportadora que desempeña el concesionario, así como las necesidades de operación del Sistema, en términos de frecuencias, itinerarios y tamaño de la flota requerida para el servicio del mismo.

En estas condiciones, es dable concluir que NO tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona (conductor del SITP) respecto de TRANSMILENIO S.A, pues como **se ha expresado en reiteradas ocasiones, mi representada en ningún momento opera el servicio de Transporte a través de vehículos de su propiedad y en ningún momento tiene el poder de dirección y control de la actividad peligrosa a la que se le imputa el daño dentro de este proceso, ya que**

ésta solo corresponde al empresario concesionario que en este caso es GMOVIL S.A.S, quien era el administrador y dueño que detentaba el control total sobre el vehículo con placas SVS 405 y contratista del conductor, quien tenía bajo su control la operación del bus presuntamente involucrado en el accidente en donde resulto lesionada la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, por lo que los daños reclamados con la demanda NO resultan imputables jurídicamente a TRANSMILENIO S.A

E. HECHO DE UN TERCERO - LA CAUSA ADECUADA Y EFICIENTE DEL ACCIDENTE DE TRANSITO EN DONDE RESULTO HERIDA LA SEÑORA MIREYA CAROLINA BARAJAS ES IMPUTABLE DE MANERA EXCLUSIVA A LA IMPRUDENCIA Y DESATENCIÓN DE LAS NORMAS DE TRANSITO EN QUE INCURRIO EL SEÑOR JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA, COMO CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA EN DONDE VIAJABA LA DEMANDANTE COMO PASAJERA.

Ponemos de presente a su Honorable Despacho que contrario a lo señalado por los accionantes, de conformidad con el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 que se aportó con el escrito de la demanda, y la información consignada por TRANSMILENIO S.A en la Bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 del día 16 de agosto de 2022, el desafortunado accidente que da origen a la demanda, fue responsabilidad de la motocicleta en la que venía como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES**.

Nótese señor Juez, que en el IPAT se consignó como hipótesis del accidente, la causal No. 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito”* con responsabilidad para el

vehículo 2 involucrado en el accidente (V2), esto es para la motocicleta, ya que el conductor de la moto, quien transitaba a buena velocidad, NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía, lo anterior, en concordancia con lo relatado por el mismo operador del bus zonal, quien informó al centro de control, según lo consignado en la Bitácora de Seguridad Operacional, que; *“cambio el semáforo y arranque, una moto venía a alta velocidad y se pasó el pare y chocó con el zonal”*.

En concordancia con lo anterior, en el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 se señaló, que el diseño de la vía correspondía a una “INTERSECCIÓN” y que en el lugar del accidente existía una señal vertical de “PARE” ubicada en la vía por donde transitaba el vehículo 2, esto es, la motocicleta:

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. **A 01512093**

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO: **Bogotá**

2. GRAVEDAD: LEVE MEDIANA GRAVE

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: **Cra. 17 con calle 33**

4. FECHA Y HORA: **16 08 2022 1750**

5. CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE CAÍDA ATROPELLADO INCENDIO VOLCAMIENTO OTRO

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR: INTERSECCIÓN

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS: SEÑALES VERTICALES PARE

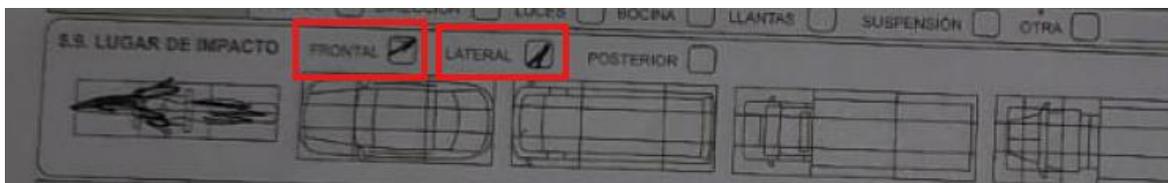
A continuación, se relaciona una imagen de GOOGLE MAPS en donde se puede apreciar la señal vertical de PARE que se encuentra instalada sobre la calle 33 sentido occidente a oriente, justo antes de la intersección con la carrera 17:



La señal de PARE también se aprecia en una de las fotografías tomadas por parte del concesionario GMOVIL el día del accidente: (Se anexan las fotografías del Accidente de Tránsito.)

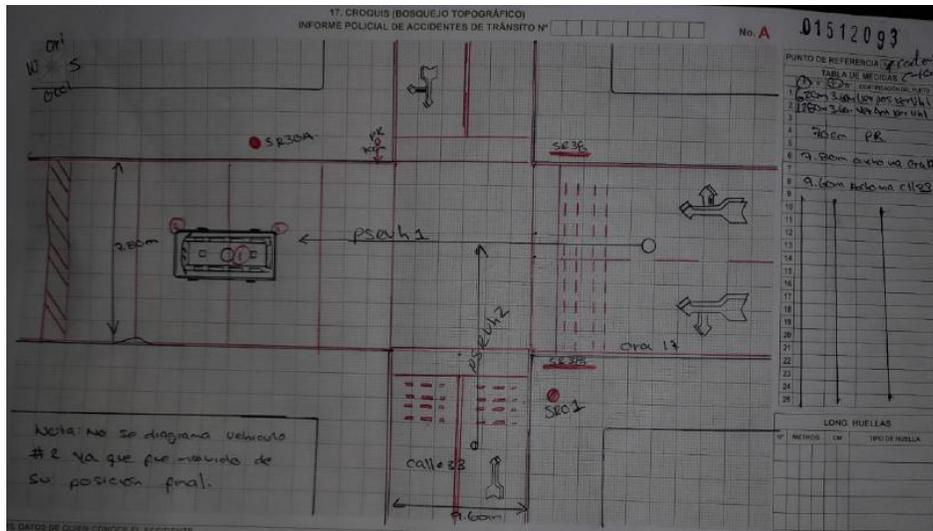


Ahora bien, NO ES CIERTO que la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS y el señor TRUJILLO MATALLA hubiesen sido embestidos repentinamente por la parte de atrás de la motocicleta por el vehículo del SITP, pues nótese que, en el IPAT se consignó por parte de la Autoridad de Tránsito, que el lugar de impacto de la motocicleta fue en su parte frontal y lateral, más NO en su parte posterior:



Los hechos establecidos no dejan dudas en cuanto a que la moto fue colisionada en la parte frontal y lateral, esto es, **cuando ingresaba a la intersección por la cual ya transitaba el bus**, estando por lo tanto probada su responsabilidad en el accidente de tránsito, pues hizo caso omiso a la señal de PARE, sin tomar las mínimas precauciones ante una intersección, siendo absolutamente previsible la presencia de otros vehículos en la misma y solo se percató de la presencia del SITP cuando ya era inminente su choque contra el mismo.

Lo anterior se corrobora con la trayectoria que llevaban los vehículos al momento de la colisión, tal y como puede observarse en el croquis del accidente:



Según lo descrito por la autoridad de tránsito, la motocicleta transitaba sobre la calle 33 en sentido occidente a oriente y el bus del SITP transitaba por la Carrera 17 en sentido sur a norte.

Lo anterior, refuerza la declaración dada por el conductor del bus, plasmada en la bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 de TRANSMILENIO S.A:

Operador reporta que con el móvil a su cargo realizando la tabla 12 viaje 4, presenta un evento con las siguientes características: el móvil se desplazaba en recorrido, cuando según versión del Operador: cambió el semáforo y arrancó una moto venía a alta velocidad y se pasó al carril y chocó con el zócalo. Como consecuencia, se presenta una Colisión contra Moto con la parte delantera del móvil. En la cual si se presentan personas lesionadas, Si se generan daños materiales en el móvil y el tercero, al punto si se presenta policía de tránsito. Si se presentan sucesos: ambulancias. Móvil es llevado a patios de tránsito, Operador es trasladado a centro médico. Se informa al Técnico de Supervisión de Transmilenio S.A. Paula Andrea Fonseca, Regulador de Control de Gmóvil SAS Sandra Carolina Valeriano. Observaciones: Asiste Abogado y Recamotero de la empresa al punto. Policía de tránsito realiza IPAT (Informe Policial de Accidente de Tránsito) causal 112 (Desobedecer señales o normas de tránsito) para el tercero y 157 (por establecer) para el operador.

Se encuentra probado entonces, que el 16 de agosto de 2022, la motocicleta donde viajaba como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS**, se desplazaba por la calle 33 en sentido occidente a oriente y en la intersección vial ubicada a la altura de la carrera 17 colisiono con el vehículo del SITP de placas **SVS 405**, que en ese momento se desplazaba por la carrera 17 en sentido sur a norte. Ello se produjo, según las pruebas obrantes en el expediente, porque la motocicleta circulaba a gran

velocidad y no se detuvo ante la señal de PARE ubicada en la calle 33, la cual lo obligaba a detener completamente el vehículo antes de entrar en la intersección de la carrera 17.

En este orden de ideas, se evidencia que el daño se produjo como consecuencia de la colisión de dos vehículos en movimiento por lo que la responsabilidad ha de determinarse con fundamento en el estudio de la causalidad.

Al efecto es importante destacar, que el *“Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”*, creado por el Ministerio de Transporte y adoptado como reglamento oficial en materia de señalización vial del país mediante la Resolución No. 1050 del 5 de mayo de 2004 expedida por la misma entidad, establece que el PARE es una señal preventiva, que indica las siguientes limitaciones, prohibiciones o restricciones en la vía:

“2.3 SEÑALES REGLAMENTARIAS (...)”

SR-01.-PARE



Esta señal se empleará para notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente, especialmente en los siguientes casos:

- 1) *En la intersección con una vía de mayor jerarquía.*
- 2) *En el cruce a nivel de una calle o carretera con un ferrocarril.*
- 3) **3) En la intersección de una calle con una carretera.**
- 4) *En la intersección de dos vías, en la cual la prelación de paso no está definida.*
- 5) *En los retenes de tránsito, policía, aduana, etc. y en las estaciones de peaje y de pesaje.*
- 6) *En cualquier tipo de intersección donde la combinación de altas velocidades, distancia de visibilidad restringida, registro de accidentes, etc., hace necesario detener el vehículo completamente para evitar accidentes*

Esta señal podrá complementarse con la línea de pare, conforme a las especificaciones dadas en el Capítulo 3.”.

Además, se advierte que el artículo 66 de la Ley 769 de 2002 indica que “*el conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda*”.

De la anterior normativa se concluye, que cuando se está en una intersección, y existe una señal de PARE, el conductor que transite por la vía sin prelación debe detener completamente el vehículo, acatando la señal preventiva, y debe iniciar la marcha tomando todas las precauciones necesarias para evitar un accidente.

En este orden de ideas, se observa que **la causa adecuada y eficiente del accidente de tránsito que tuvo lugar el 16 de agosto de 2022, la constituyó la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor**

JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta en la que viajaba como pasajera la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, pues transitaba a buena velocidad y NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía.

Ello evidencia que dicho accidente se produjo por la negligencia y falta de cuidado del conductor de la motocicleta, pues es evidente que, al existir una señal de PARE que le indicaba que debía detener completamente el vehículo antes de llegar a la intersección, debió acatar las normas de tránsito y tomar las precauciones necesarias para evitar un accidente, pues era previsible que al acercarse a la intersección otros vehículos podían estar presentes, por lo que se debía actuar con precaución y diligencia en aras de evitar una colisión, atendiendo lo dispuesto por las normas de tránsito y ajustando su comportamiento a lo que ellas disponían, esto es, deteniendo completamente el vehículo y reanudando su marcha únicamente cuando se asegurara de que no existía riesgo de ocasionar un accidente.

Resulta contrario a la debida diligencia en la conducción de vehículos exigida por el ordenamiento, que el conductor de la motocicleta hubiese desatendido la señal de PARE y no hubiese tomado las más mínimas precauciones ante una intersección o cruce de las vías, siendo absolutamente previsible la presencia de otros vehículos en la misma, como ocurrió en el caso concreto, en cuanto se encuentra demostrado, que el conductor de la motocicleta en la que viajaba la demandante, solamente vino a percatarse de la presencia del bus cuando ya era inminente su choque contra el mismo, además de que los hechos establecidos no dejan dudas en cuanto

a que la moto fue colisionada en la parte frontal y lateral, esto es, cuando ingresaba a la intersección por la cual ya transitaba el bus.

El conductor de la motocicleta habría evitado el accidente si hubiese cumplido las normas de tránsito y conducido de manera prudente y cuidadosa.

No obstante, lo anterior, el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA como conductor de la motocicleta involucrada en el accidente objeto de la demanda, decidió desatender los artículos 2.3. del Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia y 66 de la Ley 769 de 2002; lo que, a la postre, fue determinante en la producción del siniestro, estando plenamente demostrada la hipótesis con causal No. 112, que se atribuye en el IPAT a la motocicleta en donde viaja la demandante como pasajera.

En este punto conviene mencionar, cual es la importancia de la señal de PARE, motivo por el que nos permitimos citar lo señalado por el Honorable Consejo de Estado, en la sentencia de fecha 4 de diciembre de 2023, dentro del proceso con Radicado No. 2010-00367-02, con ponencia del Magistrado Nicolás Yepes Corrales:

“Debe recordarse que la importancia de la señal de PARE estriba en notificar al conductor que debe detener completamente la marcha de su vehículo y sólo reanudarla cuando verifique plenamente que puede hacerlo en condiciones que eviten la posibilidad de un accidente, lo que en el presente caso no ocurrió. Por ello, una vez el conductor detiene completamente la marcha del automotor, debe ceder el tránsito a los demás vehículos que circulen por la vía que tiene la prelación de paso e incluso, si no tiene visibilidad, lo correcto

es que avance solo lo necesario para volver a detenerse y dar marcha cuando verifique plenamente que no existe peligro de ocasionar un accidente.”¹⁷

De conformidad con lo anterior, la señal de PARE es una orden explícita para que los conductores de cualquier tipo de vehículo se DETENGAN COMPLETAMENTE antes de seguir andando, pues está ubicada en intersecciones donde la visibilidad puede ser reducida o en calles donde ceder el paso puede evitar la materialización de siniestros viales.

Es claro entonces, que la señal de PARE requiere detener completamente el vehículo antes de cruzar la intersección para garantizar la seguridad vial y evitar accidentes. Por eso, cada vez que un conductor se cruce con esta señal de tránsito está obligado a detenerse completamente, observar a su alrededor para comprobar si es seguro andar y solo continuar en caso de que hubiese verificado plenamente que no existe peligro de ocasionar un accidente, lo cual evidentemente fue omitido por el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA en este asunto.

Además, según las pruebas que reposan en el expediente, en el presente caso NO se encuentra demostrado que el accidente, además de ser imputable al señor TRUJILLO MATALLA como conductor de la motocicleta, también lo fuera a la conducta del conductor del bus del SITP, pues no hay medio de convicción alguno en el plenario que demuestre que la conducta del señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ, incidiera causalmente en la producción del daño. De hecho, no se probó que alguna actuación desplegada por el señor MUÑOZ RODRIGUEZ hubiere incidido causalmente en la producción del suceso o que

¹⁷ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, Sentencia del 4 de diciembre de 2023, Radicado No. 19001233100020100036702 (52585). MP: Nicolas Yepes Corrales.

hubiere desatendido alguna señal de tránsito que hubiere permitido concretar un riesgo mayor al que ya existía.

Nótese, que si bien en el Informe de Accidente de Tránsito se establece como hipótesis a cargo del conductor del SITP la causal 157 “*por establecer*” relacionada con una posible infracción del artículo 74 del CNT, el cual prescribe, que “*Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora*” “*En proximidad a una intersección*”, **NO existe medio de prueba alguno, que respalde o acredite, que en efecto el bus de placas SVS 405 iba excediendo la velocidad permitida o que hubiese desatendido alguna norma de tránsito, ni mucho menos que esa presunta desatención hubiese sido la causa determinante y eficiente del siniestro.**

Por el contrario, **frente a la hipótesis del accidente consignada en el IPAT, correspondiente a la causal No. 112 “Desobedecer señales o normas de tránsito” con responsabilidad para el conductor de la motocicleta, obran en el expediente diversas pruebas que acreditan sin lugar a duda, la responsabilidad exclusiva y determinante de la motocicleta en la producción del siniestro.**

De esta manera, de conformidad con las pruebas obrantes en el expediente, incluyendo lo consignado por la Autoridad de Tránsito en el IPAT y la bitácora del Centro de Control de TRANSMILENIO S.A, es posible concluir, que la causa adecuada y eficiente del infortunado accidente sufrido por la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES** fue la imprudencia y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATAALLANA**, en su condición de conductor de la motocicleta en la que viajaba la víctima, aquí demandante, como pasajera.

Lo anterior permite afirmar desde ya, que la causa eficiente del daño que reclaman los demandantes es imputable exclusivamente al **HECHO DE UN TERCERO** y en este sentido, dado que el accidente tuvo su origen en hechos que escapan del control de TRANSMILENIO S.A, imprevisibles e irresistibles, los mismos NO le podrán ser imputados a mi representada, pues se encuentra demostrada la ruptura del nexo causal.

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

En el caso bajo estudio operó la causal eximente de responsabilidad del hecho de un tercero, en la medida en que se reúnen los tres requisitos que el Consejo de Estado ha establecido para su configuración: que la actuación del tercero sea la causa eficiente y determinante del daño; que el tercero sea completamente ajeno al servicio y que sea imprevisible e irresistible a la entidad demandada.

En este sentido, se encuentra probado, que el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA** no se encontraba vinculado, de ninguna manera con TRANSMILENIO S.A, siendo totalmente ajeno y externo a la entidad. De esta forma, se puede apreciar, como el hecho de este tercero, no solo es imprevisible, sino a la vez irresistible, ya que TRANSMILENIO S.A. no tiene el control sobre la actividad de conducción por el desplegada.

En el presente caso se concluye además la inobservancia, por parte del señor TRUJILLO MATAALLANA del artículo 2.3. del Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia y de las siguientes normas de tránsito contenidas en la Ley 769 de 2002;

- Del artículo 55, que dispone *“COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.”*
- Del artículo 61 que señala que *“VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.”*
- Del artículo 66 que establece *“GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.”*
- Del artículo 109, que señala que *“Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 o., de este código.”*

De igual forma en el artículo 131, literal D la Ley 769 de 2002 se establece como infracción de tránsito sancionable con multa de treinta (30) salarios mínimos legales

diarios vigentes: "No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo."

Entonces, atendiendo a que **el daño resulta imputable al señor TRUJULLO MATALLANA, tanto jurídica** -dado que se presentó una vulneración al Código de Tránsito vigente para la época de los hechos- **como objetivamente** -en tanto surgieron en el terreno fáctico deficiencias en su conducta que llevaron al accidente- **quien no sobra señalar, era responsable de su propia seguridad y de la pasajera que lleva abordo y asumió los riesgos que el despliegue de su actuación imprudente implicaba, debe concluirse necesariamente que TRANSMILENIO S.A NO está llamado a responder por las indemnizaciones que injustificadamente se reclaman en su contra, habiéndose configurado la excepción del HECHO DE UN TERCERO EN LA PRODUCCIÓN DEL DAÑO.**

F. AUSENCIA DE PRUEBA DEL DAÑO E INDEBIDA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS

La parte actora reclama el pago de los perjuicios de orden patrimonial y extrapatrimonial así:

La señora MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTÉS siente impotencia para recuperar la productividad de su emprendimiento, el cual es el sustento para ella, sus hijas y su madre, debido a las lesiones y daños ocasionados en sus vidas, donde el daño emocional y psicológico persiste hasta la radicación de esta demanda. Así, conforme con lo expuesto, los daños morales son estimados en CIEN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (100 SMMLV) por cada demandante, dando

un total de CUATROCIENTOS (400) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES. (...)

El daño emergente hace referencia a los dineros que tuvo que sufragar la víctima al momento de los daños causado por el accidente por la suma de VEINTE MILLONES DE PESOS (\$20.000.000 M/CTE) por concepto de pago de transporte entre la clínica y su domicilio para las diferentes terapias, cita, urgencias, cirugías que ha tenido que soportar y pagar la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTÉS, al quedar en silla de ruedas y posteriormente en muletas del cual se anexa el cobro, por la FALLA DEL SERVICIO PRESUNTA en la prestación del servicio de transporte público, mi poderdante ha tenido que incurrir en gastos de orden médico, por las lesiones de carácter permanente, así como también, por la Incapacidad que le quedo producto del accidente. (...)

La estimación mencionada, hace referencia al perjuicio material causado catalogado como lucro cesante presente de orden material en la suma de TRESCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS SESENTA MIL PESOS (\$389.760.000 M/CTE), puesto que, son las ganancias o utilidades frustradas que mensualmente la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTÉS podía producir con su emprendimiento de Diseño de Camisetas hasta el momento del accidente, aproximadas de UN SALARIO MÍNIMO MENSUAL LEGAL VIGENTE, es decir, UN MILLÓN TRESCIENTOS MIL PESOS (\$1.300.000 M/CTE), lo anterior teniendo en cuenta que, posterior al accidente de tránsito que le causó el vehículo de transporte público S.I.T.P., afiliado a GMOVIL S.A., de placas SVS405 causando secuelas a la víctima equivalentes a deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente, perturbación funcional del órgano de la locomoción de carácter permanente, perturbación funcional de miembro inferior de carácter permanente,

según resultados de medicina legal que le disminuyeron su capacidad para ejercer su labor en su propio emprendimiento, considerando que MIREYA CAROLINA se encuentra en sus 33 años de edad y la lesión sufrida será de por vida permanente y no ha podido volver a trabajar.”

Ahora bien, respecto al daño, no se puede perder de vista Señor Juez que en nuestro ordenamiento jurídico se exige a quien pretenda la declaración de responsabilidad que demuestre la existencia de un daño, elemento esencial sin el cual no puede hablarse en estricto sentido de una responsabilidad, y por supuesto, de no encontrarse probado, no habría razón para evaluar los demás elementos.

En ese orden de ideas, resulta obvio que solo puede haber condena al resarcimiento del daño, si éste se encuentra acreditado como cierto en el proceso, y por ende, ese daño deber ser real y efectivo, y no meramente hipotético o eventual.

Al respecto, el Consejo de Estado ha señalado que:

“Para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de cierto, concreto o determinado y personal. En efecto, en la materia que se estudia la doctrina es uniforme al demandar la certeza del perjuicio”¹⁸

“Por otra parte, la jurisprudencia del Consejo de Estado colombiano ha señalado la necesidad de que el daño, para aspirar a ser indemnizado, tiene que estar revestido de certeza . No puede por tanto tratarse de un daño genérico o hipotético sino un daño específico”

¹⁸ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera – Subsección A. Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Rad. 73001-23-31-000-1999-1240-01. Sentencia del 27 de enero de 2012

Descendiendo al caso que nos ocupa, se puede observar claramente que la parte actora no acredita que el daño, sobre el cual pretende el pago de unas sumas a título de reparación, sea cierto, real y efectivo, todo lo contrario, no encuentra esta parte fundamentos probatorios sólidos que permitan determinar que realmente ese “daño” deba ser indemnizado.

En ese sentido, y resultando claro que los daños reclamados por la parte demandante no cumplen con las características legales y jurisprudenciales para ser indemnizables, solicito respetuosamente al Señor Juez desestimar las pretensiones de la demanda, y declare la prosperidad de esta excepción.

G. NO SE PROBARON LOS ELEMENTOS PARA ENTENDER ACREDITADA LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE TRANSMILENIO S.A EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO SUFRIDO POR LA SEÑORA MIREYA CAROLINA BARAJAS.

La responsabilidad de los entes estatales se funda en los artículos 2, y 90 de la Constitución Política de Colombia. Los artículos constitucionales invocados se transcriben a continuación:

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

(...)

“ARTICULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

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

Así mismo, en relación con el artículo 90 de la Constitución Política de 1991, no se encuentran fundamentos ni de hecho, ni de derecho ni probatorios que sustenten, con fundamento en dicha norma, la presunta responsabilidad que se pueda endilgar de mí representada, teniendo en cuenta que la responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro sistema jurídico encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, desarrollado in extenso por la jurisprudencia y expresamente consagrado en el citado artículo 90 de la Constitución Política, el cual a su vez debe interpretarse en concordancia con los artículos del mismo ordenamiento Superior que, por un lado, le imponen a las autoridades de la República el deber de proteger a todas las personas en Colombia en su vida, honra

y bienes y, por el otro, la obligación de promover la igualdad de los particulares ante las cargas públicas y de garantizar la confianza, la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles.

Esta protección constitucional al patrimonio de los particulares se configura cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, una acción u omisión imputable al Estado y una relación de causalidad.¹⁹

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

De esta manera se concluye que los demandantes debían acreditar la existencia del daño causado a la víctima, la conducta negligente de la Entidad demandada y en último lugar que tal negligencia fue la causa del daño, lo cual no ocurrió, por el contrario lo que se demostró en el proceso, es que mi representada quedo exonerada de responsabilidad habiéndose probado, la falta de legitimación en la causa por pasiva y la ruptura del nexo causal por el hecho de un tercero.

¹⁹ Corte constitucional, sentencia C- 892 de 2001 M.P Rodrigo Escobar Gil

Es importante mencionar, que al tratarse de un accidente de tránsito, se debe analizar el riesgo que comporta el ejercicio de una actividad peligrosa. Frente a estas actividades ha dicho el Consejo de Estado lo siguiente:

“La conducción de aeronaves, al igual que la manipulación de armas de fuego, el manejo de energía eléctrica o la utilización de vehículos automotores, es considerada una actividad peligrosa (...)

Con relación al régimen de imputación aplicable (...) en la actualidad se ha adoptado otro criterio en cuanto al título de imputación jurídica, pues en estos eventos opera un régimen de responsabilidad objetivo, lo que implica, de un lado que el demandante solo tiene que probar la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada. (...)

En este sentido ha sido reiterada la jurisprudencia en señalar que en los eventos en los que el daño es producido por el ejercicio de actividades peligrosas, el régimen aplicable es el objetivo, porque el factor de imputación se deriva de la realización directa de una actividad que entraña peligro (...) En este orden, es menester señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de que la actividad peligrosa hubiere sido ejercida por cuenta de la entidad demandada.

A su vez a efectos de determinar la responsabilidad de los daños causados en esta clase de situaciones es preciso identificar quien ejerce la guarda material sobre la

actividad o la cosa peligrosa, puesto que tal circunstancia establece las directrices del título de imputación bajo el que debe analizarse el supuesto.”²⁰

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

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

En tal sentido, consideramos que se encuentran probado en el presente caso las siguientes conclusiones respecto del título de imputación alegado en la demanda:

1. En tal sentido, la actividad de conducción ejercida por los dependientes de GMOVIL S.A.S, son hechos completamente ajenos a TRANSMILENIO S.A., lo cual pone de manifiesto la completa inexistencia de responsabilidad en cabeza de mi representada.

²⁰ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, CP: Olga Melida Valle de la Hoz, Agosto 12 de 2014. Radicación 18153.

2. Como se observa, la dirección y control de la actividad de conducción no recae en TRANSMILENIO S.A. ya que esta empresa, no se encarga de la prestación del servicio, no es la dueña del bus involucrado en el accidente, no contrato al conductor del vehículo, tampoco es quien conduce los vehículos con los cuales se presta el servicio y por lo tanto la dirección y control de la actividad peligrosa escapa a su ámbito de responsabilidad.

3. Frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que el daño ha sido ocasionado en primer lugar, por el conductor de la motocicleta, el señor JUAN MATEO TRUJILLO, quien de conformidad con las pruebas obrantes en el expediente, se encontraba infringiendo normas de tránsito y el deber objetivo de cuidado, poniendo en riesgo su integridad y el de la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, quien viajaba como pasajera de dicho vehículo, configurándose de esta manera, el eximente de responsabilidad del hecho de un tercero en la producción del daño.

4. En segundo lugar, frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que el daño, de llegarse a demostrar una falla en la operación del servicio de transporte público, debe ser imputado a GMOVIL S.A.S, ya que es el concesionario que ostentaba la plena administración y el control total del vehículo de placas SVS 405 y era el empleador del conductor involucrado en el accidente, siendo el único que ostentaba el poder de dirección y control de la actividad peligrosa, lo cual deviene en una causa extraña, esto es un evento más o menos imprevisible, pero siempre irresistible que por ser ajeno al demandado rompe

con el nexo de imputación, y por lo tanto excluye de toda responsabilidad a TRANSMILENIO S.A.

5. Frente a la teoría de imputación de riesgo excepcional y al elemento de actuación legítima de la administración, se tiene que como se pudo observar de las normas de creación de TRANSMILENIO S.A. entre ellas el Acuerdo 04 de 1999, en donde se establece con claridad su ámbito de competencia y facultades, **la entidad no tiene el dominio ni dirección de actividad peligrosa ya que no presta el servicio público de transporte, y es más por expresa disposición de orden legal no puede ser operador del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor, en consecuencia no puede caberle responsabilidad ninguna derivada de la prestación de ese servicio por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia, y por tanto tampoco dentro de su esfera de responsabilidad, pues como lo expresa la norma, la operación del servicio de transporte masivo está a cargo de empresas privadas.**

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

Conforme a lo anterior TRANSMILENIO S.A. al tener como única función la gestión, organización y planeación del sistema de transporte de Transmilenio no tiene en ningún momento, la posibilidad alguna de detentar la dirección y control de la actividad.

6. En la cláusula 182 del contrato de concesión 04 DE 2010 se plasmó expresamente que con la firma del contrato no se crea relación alguna de asociación, asociación de riesgo compartido, sociedad o agencia entre las partes, ni se impuso obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes respecto de la otra o de terceros.
7. GMOVIL S.A.S al tenor de lo señalado en el artículo 120 y 138 del Contrato de Concesión 04 de 2010, tiene la obligación de responder por todos los daños que hubiere causado a terceros y debe mantener indemne a TRANSMILENIO S.A. por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el CONCESIONARIO con aquellos, por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, de sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.

Ahora bien, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha determinado que “cuando el daño se produce como consecuencia de la colisión de dos vehículos en movimiento [como en el presente caso], se está en frente a la concurrencia en el ejercicio de actividades peligrosas, porque tanto el conductor del vehículo oficial como el del vehículo particular están creando recíprocamente riesgos y, por lo tanto, no habrá lugar a resolver la controversia, en principio, con fundamento en el régimen objetivo de riesgo excepcional, sino que la responsabilidad se determinará con fundamento en el estudio de la causalidad, esto es, en cuál fue la causa que dio lugar a la ocurrencia del accidente”²¹

²¹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 26 de mayo de 2010, reiterada en sentencia de 9 de abril de 2014, Rad.: 30473.

En este sentido, de conformidad con el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT No. A01512093 que se aportó con el escrito de la demanda, y la información consignada por TRANSMILENIO S.A en la Bitácora de Seguridad Operacional ID 360712 del día 16 de agosto de 2022, se encuentra probado, que la causa adecuada y eficiente del infortunado accidente sufrido por la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES** fue la imprudencia y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor **JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA**, en su condición de conductor de la motocicleta en la que viajaba la víctima, aquí demandante, como pasajera.

Nótese señor Juez, que en el IPAT se consignó como hipótesis del accidente, la causal No. 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito”* con responsabilidad para el vehículo 2 involucrado en el accidente (V2), esto es para la motocicleta, ya que el conductor de la moto, quien transitaba a buena velocidad, NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía, lo anterior, en concordancia con lo relatado por el mismo operador del bus zonal, quien informó al centro de control, según lo consignado en la Bitácora de Seguridad Operacional, que; *“cambio el semáforo y arranque, una moto venía a alta velocidad y se pasó el pare y chocó con el zonal”*.

Se encuentra probado entonces, que el 16 de agosto de 2022, la motocicleta donde viajaba como pasajera la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS**, se desplazaba por la calle 33 en sentido occidente a oriente y en la intersección vial ubicada a la altura de la carrera 17 colisiono con el vehículo del SITP de placas **SVS 405**, que en

ese momento se desplazada por la carrera 17 en sentido sur a norte. Ello se produjo, según las pruebas obrantes en el expediente, porque la motocicleta circulaba a gran velocidad y no se detuvo ante la señal de PARE ubicada en la calle 33, la cual lo obligaba a detener completamente el vehículo antes de entrar en la intersección de la carrera 17.

Siendo ello así, **se evidencia que el daño se produjo como consecuencia de la colisión de dos vehículos en movimiento por lo que la responsabilidad ha de determinarse con fundamento en el estudio de la causalidad.**

En este orden de ideas, se observa que la causa adecuada y eficiente del accidente de tránsito que tuvo lugar el 16 de agosto de 2022, la constituyó la actuación imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA como conductor de la motocicleta en la que viajaba como pasajera la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS, pues transitaba a buena velocidad y NO se detuvo al advertir que en la calle 33 había una señal de PARE, que le daba prelación a los vehículos que transitaban por la carrera 17, y por el contrario, siguió de largo y colisiono contra el Bus del SITP que transitaba por la carrera que tenía prelación de vía.

Ello evidencia que dicho accidente se produjo por la negligencia y falta de cuidado del conductor de la motocicleta, pues es evidente que, al existir una señal de PARE que le indicaba que debía detener completamente el vehículo antes de llegar a la intersección, debió acatar las normas de tránsito y tomar las precauciones necesarias para evitar un accidente.

Además, según las pruebas que reposan en el expediente, en el presente caso NO se encuentra demostrado que el accidente, además de ser imputable al señor TRUJILLO MATALLA como conductor de la motocicleta, también lo fuera a la conducta del conductor del bus del SITP, pues **no hay medio de convicción alguno en el plenario que demuestre que la conducta del señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ, incidiera causalmente en la producción del daño.** De hecho, no se probó que alguna actuación desplegada por el señor MUÑOZ RODRIGUEZ hubiere incidido causalmente en la producción del suceso o que hubiere desatendido alguna señal de tránsito que hubiere permitido concretar un riesgo mayor al que ya existía.

Nótese, que si bien en el Informe de Accidente de Tránsito se establece como hipótesis a cargo del conductor del SITP la causal 157 *“por establecer”* relacionada con una posible infracción del artículo 74 del CNT, el cual prescribe, que *“Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora” “En proximidad a una intersección”*, **NO existe medio de prueba alguno, que respalde o acredite, que en efecto el bus de placas SVS 405 iba excediendo la velocidad permitida o que hubiese desatendido alguna norma de tránsito, ni mucho menos que esa presunta desatención hubiese sido la causa determinante y eficiente del siniestro.**

Por el contrario, **frente a la hipótesis del accidente consignada en el IPAT, correspondiente a la causal No. 112 “Desobedecer señales o normas de tránsito” con responsabilidad para el conductor de la motocicleta, obran en el expediente diversas pruebas que acreditan sin lugar a duda, la responsabilidad exclusiva y determinante de la motocicleta en la producción del siniestro.**

En esta medida, no existe prueba de la responsabilidad del vehículo de placas SVS 405, pero sí de la culpabilidad del conductor de la moto, por lo que, menos aún podría, endilgarse algún tipo de responsabilidad a Transmilenio por un hecho ajeno a sus facultades, que rompe totalmente el nexo de causalidad que mal predica la demandante.

Entonces, no existe duda de que el daño NO es imputable a la culpa compartida de los dos vehículos involucrados en el accidente, teniendo en cuenta, que el comportamiento del conductor del bus del SITP NO incidió en la causación del daño, por el contrario, se probó que este devino únicamente del actuar imprudente y la desatención de las normas de tránsito en que incurrió el conductor de la motocicleta, el señor JUAN MATEO TRUJILLO MATALLANA.

En cuanto a la responsabilidad del Estado **por la configuración de la falla en el servicio**, tampoco se presenta para el hecho materia de litigio, pues no se ha prestado el servicio de manera ineficiente o inapropiada, sin la intensidad y totalidad que debería haberse prestado que configurará una falla del servicio, así como tampoco se presentan argumentos o pruebas por parte del demandante en este sentido, que permitan tenerla por acreditada o tan si quiera que permitan proceder a su estudio.

En este sentido, en el capítulo denominado *“DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE - INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO O FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A. - LAS LABORES DE GESTIÓN, ORGANIZACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFECTUADAS POR TRANSMILENIO S.A., DENTRO DEL PRESENTE CASO SE CUMPLIERON A CABALIDAD”* **se encuentran ampliamente expuestas**

las razones por las que se considera que mi representada ejerció sus funciones como ente gestor y supervisor del sistema de transporte público a cabalidad y dentro de los límites que le eran propios por lo que no incurrió de manera ninguna en el fundamento de responsabilidad denominado Falla del Servicio.

Ahora bien, decantada jurisprudencia, sostiene que uno de los presupuestos o requisitos *sine qua non* para que surja la responsabilidad patrimonial de la administración, es la existencia de una relación de causalidad material entre el daño antijurídico y la acción u omisión de la entidad pública²².

A partir de esta lógica, la consecuencia natural de la ausencia de dicha relación causal es la imposibilidad jurídica de imputar al Estado y a sus agentes, la realización del daño y el reconocimiento de una reparación o indemnización en favor de la víctima o perjudicado²³.

Es absolutamente necesario señalar varias cosas. En primer lugar, que GMOVIL S.A.S en virtud y en el marco del contrato de concesión 04 DE 2010 tiene a su cargo el servicio de transporte público masivo. Debe recordarse, que de acuerdo con la norma, son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias

²² Corte Constitucional, sentencia C-965 de 2003. M.P. Rodrigo Escobar Gil

²³ Corte Constitucional, Sentencia C-957 de 2014. M.P. Gloria Stella Ortiz Delgado.

para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y riesgo del concesionario** y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Es cierto que mediante la celebración del Contrato de Concesión 04 de 2010, se le otorgó la operación y prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros a GMOVIL S.A.S Pero también que dicha operación se desarrolla por cuenta y riesgo del concesionario. No es, por lo tanto, responsable la entidad de una actividad que el concesionario realiza bajo su riesgo (conducción). Una asignación de responsabilidad de este tipo, desborda las obligaciones de la entidad en el contrato.

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

Es de anotar que según el Acuerdo 04 de 1999, las obligaciones de Transmilenio se resumen en gestionar, organizar, planear y colaborar para garantizar el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia. De la misma manera, en el numeral 6 del artículo 3 de dicho Acuerdo, se señala expresamente que Transmilenio *“no podrá ser operador ni socio del transporte*

masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas."

Así las cosas, si la operación no está dentro de sus funciones y ésta implica el ejercicio de la conducción, no existe fuente jurídica para derivar de la entidad una responsabilidad de una actividad que no se encuentra dentro de sus funciones, pero que además le está prohibida.

Así las cosas, no se encuentra fundamento para pretender atribuir a mi representada responsabilidad alguna. En primera medida porque el hecho dañoso se dio en ejercicio de una actividad que no le está permitida a la entidad, y que desborda sus funciones. En segundo orden, porque no existe nexo de causalidad que ate una conducta (acción u omisión) concreta de Transmilenio S.A. y el daño.

Siendo ello así, como se demostró en el curso del proceso no se reúnen de manera plena en cabeza de TRANSMILENIO S.A. los elementos de la responsabilidad, esto es la existencia de un daño, que haya imputación de ese daño y que ese daño imputado genere la obligación de reparar; y que en concreto nos permite sostener que los daños cuya indemnización se demandan no tienen relación de causalidad con la conducta de mi representada, conducta que por demás no puede ser objeto de reproche alguno.

De manera que, analizando la situación fáctica y los argumentos de derecho invocados en la demanda, resulta que, a ningún título, se puede imputar responsabilidad a TRANSMILENIO S.A., pues las obligaciones constitucionales, legales y contractuales se encuentran cumplidas por mi representada a cabalidad.

Razón por la cual NO se puede si quiera mencionar algún título de imputación del cual se pueda derivar responsabilidad patrimonial del Estado.

En consecuencia, de lo anterior y teniendo en cuenta los hechos y razones de la defensa, no es procedente lo pretendido en esta demanda, por lo que se debe absolver a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. de todas y cada una de las peticiones incoadas por la parte demandante.

Por ultimo en relación con la responsabilidad de la administración frente a los deberes de vigilancia y control de la actividad transportadora, vale la pena resaltar lo expuesto por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, con ponencia del Consejero Dr. Alier E. Hernández Enríquez en sentencia del 21 de febrero de dos mil dos (2002), radicación: 05001-23-31-000-1993-0621-01(12789) en el entendido de **“que sus obligaciones de control y vigilancia respecto de dichos vehículos y concretamente de aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte son obligaciones de medio, que no suponen la garantía de un resultado”**:

*"Debe determinarse, entonces, si el Municipio de Medellín, por medio de sus funcionarios y en ejercicio de sus competencias, se encontraba en posibilidad de impedir que todos los vehículos automotores que transitaban por su territorio incumplieran las normas mencionadas. Para ello debe tenerse en cuenta, en opinión de la Sala, **que sus obligaciones de control y vigilancia respecto de dichos vehículos y concretamente de aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte son obligaciones de medio, que no suponen la garantía de un resultado.***

*Dado el gran número de vehículos dedicados a esta actividad, **es claro que sería materialmente imposible ejercer un control que tuviera esa finalidad, de manera que***

no podrá considerarse que cualquier accidente ocurrido como consecuencia de la violación de alguna norma por parte de quienes prestan el servicio es imputable a la administración, a menos que pueda demostrarse que la vigilancia no ha sido ejercida en términos racionales y que ello ha constituido, en un caso concreto, causa eficiente del perjuicio sufrido por la víctima.

(...)

No puede considerarse, en estas condiciones, que una conducta omisiva del Municipio de Medellín haya contribuido a causar el accidente del que fue víctima el señor Giraldo Vargas; en efecto, dada la relatividad de la obligación a su cargo, así como el cumplimiento de la misma en los términos en que ha sido establecida y de acuerdo con los estándares racionalmente exigibles, se impone concluir que no se encontraba en posibilidad absoluta de interrumpir, en el caso concreto, el proceso causal que se inició con la conducta indebida de un tercero y culminó en la producción del daño, y que éste no le es imputable.

Este análisis de ausencia de responsabilidad de Transmilenio en accidentes de tránsito en los que se han visto involucrados operadores del sistema, también ha sido objeto de pronunciamiento judicial. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Tercera- Subsección B, en fallo de fecha 11 de mayo de 2011, dentro del proceso de reparación directa No 2007-00137, con ponencia del Dr. Carlos Alberto Vargas Bautista, señaló:

“Así las cosas, la Sala encuentra que Transmilenio es una sociedad que tiene como finalidad la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor y que dentro de sus funciones se

encuentra la de celebrar los contratos necesarios para la prestación de transporte masivo con empresas privadas.

En consideración a lo anterior, Transmilenio celebró con la sociedad civil CITI MOVIL S.A. (llamada en garantía) el contrato No. 450 de 2003 "DE CONCESIÓN NO EXCLUSIVA, PARA LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR URBANO MASIVO DEL SISTEMA TRANSMILENIO SOBRE LAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. "TRANSMILENIO S.A." Y EL CONSORCIO CITIMOVIL", el cual tuvo el siguiente objeto (folio 9 C-3): (...)

(...) De igual forma en el citado contrato se indicó respecto de los riesgos del contrato (folio 162 y s.s. C-3): (...)

(...) Por lo anterior, la Sala comparte los argumentos expuestos por Transmilenio S.A.; en el sentido de que las cláusulas contractuales deben ser interpretadas buscando el efecto para el cual fueron concedidas, en el presente caso, trasladar al concesionario, las obligaciones propias de la ejecución del contrato de explotación del servicio público de transporte de pasajeros, por lo que de conformidad con las funciones dadas a Transmilenio y la asignación de riesgos pactada en el contrato, se negaran las pretensiones en contra de dicha sociedad. (...)

(...) Así las cosas, dado que dentro del proceso se encuentra que, las imputaciones que le fueron realizadas al Distrito Capital de Bogotá y a Transmilenio, no tienen lugar, puesto que no son las llamadas a responder por los daños presuntamente causados a los demandantes, la Sala revocará la sentencia de

primera instancia que declaró solidariamente responsable a la sociedad Transmilenio S.A. y la Sociedad CITI MOVIL S.A.

Lo anterior en razón a que el Distrito Capital de Bogotá, no es el encargado del mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá y Transmilenio S.A: no es la sociedad encargada de responder frente a terceros por los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá y, respecto de la sociedad CITI MOVIL S.A., puesto que ésta compareció al proceso en virtud del llamamiento realizado por Transmilenio S.A. y al no prosperar las pretensiones respecto de Transmilenio S.A., resulta improcedente entrar a establecer la responsabilidad del llamado”.

Es así que, de conformidad con lo expuesto y probado dentro del proceso, reitero mi solicitud en el sentido de que se nieguen las pretensiones de la demanda.

- **EXCEPCION GENÉRICA**

De igual forma solicito al Despacho, declarar probada cualquier otra excepción de mérito nominada o innominada que aparezca probada o sea consecuencia de la argumentación expuesta, bien sea en este escrito de contestación o en el curso del debate

V. PRUEBAS

Con todo el respeto solicito se decreten y se tengan como pruebas, las siguientes:

1. Documental:

- Se aportan las siguientes en el Link de ONEDRIVE

https://medellinduranabogados-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/alejandra_talero_medellinduran_com/EtQ4FaM5tfxCh_tBvkKOZx8B5KT-6Pv9PP26kIRVbDx5bw?e=sE8Tod

-  ACTAS DE COMITES DE SEGURIDAD VIAL
-  CONTRATO 04 DE 2010
-  FOTOS SOPORTE ACTIVIDADES DE CONTROLA LA OPERACION
-  POLIZAS
-  Fiscalía General de la Nación.pdf
-  1.Bitácora SVS405.pdf
-  13A. INFORME PESV GMOVIL FEBRERO 2022.pdf
-  13B. Informe SV La Y Gmóvil JUNIO 2022.pdf
-  13C. ACTA DE REUNIÓN GESTIÓN PESV GM OCTUBRE 2022.pdf
-  13D. Pres Prevención.pptx
-  13E.Gestión Prevención.pdf
-  15.T-DS-007 Protocolo de Análisis de accidentalidad V.3.pdf
-  16 A.Cuadro de Control 2021-Vigilancia y Control.xlsx
-  16 B. Cuadro de control 2022- Vigilancia y control.xlsx
-  16 C. Información accidente GMOVIL 2021-2022 SST.xlsx

-  [19 B. FOTOS 506099 SVS405.pdf](#)
-  [2. IPAT SVS405.pdf](#)
-  [20. RTM SVS405.pdf](#)
-  [21. CAPACITACION OPERADOR 2021 Y 2022.pdf](#)
-  [22. Tarjeta de Operacion-Licencia de Transito-SOAT-RTM-Licencia de Conduccion.pdf](#)
-  [23. Poliza de vehiculos.pdf](#)
-  [4. BITACORA AMBULANCIA.xlsx](#)
-  [5. PLAN CONTINGENCIA ACCIDENTE DE TRANSITO.pdf](#)
-  [7. M-DB-003 Manual de Operaciones Componente Zonal V.3_.pdf](#)
-  [8. M-DS-001 Manual del Operador del Bus Zonal Nov 2019.pdf](#)
-  [9. ACTUALIZACION PESV-2022-2023.pdf](#)
-  [ANEXO 6. P-DO-008 CONTROL Y SEGUIMIENTO EN LA VINCULACION DE CONDUCTORES DEL COMPONENTE TRONCAL \(1\).pdf](#)
-  [ATENTO 32.pdf](#)
-  [ATENTO 34.pdf](#)
-  [ATENTO 35.pdf](#)
-  [ATENTO 38 LLUVIAS.pdf](#)
-  [ATENTO 40.pdf](#)
-  [Capitulo2_SENALES_VERTICALES.pdf](#)
-  [Certificado talento humano HECTOR MUÑOZ RODRIGUEZ.pdf](#)
-  [GMOVIL - Acta Mesa de Trabajo 4to Trimestre 2022.pdf](#)
-  [Informe de supervisión abr a jun de 2023 DTS CTO04-2010 GM.pdf](#)
-  [Informe de supervisión oct a dic 2022 DTS CTO04-2010 GM_.pdf](#)
-  [Informe rendición de cuentas 2022.pdf](#)

-  [Manual de Señalización Vial - Indice_y_Presentacion.pdf](#)
-  [Resolución 491 REGLAMENTO DE SEGURIDAD TRANSMILENIO S.A](#)
-  [T-DB-005 Programa Capacitación de Operadores \(Conductores\) del Componente Zonal V.2.pdf](#)

En la carpeta ACTAS DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

-  [Acta Comité de Seguridad Vial Julio 2019.pdf](#)
-  [Acta Comité de Seguridad Vial Septiembre 2019.pdf](#)
-  [Acta Comité de Seguridad Vial Agosto 2019.pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94744-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónENER....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94754-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónFEBR....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94760-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónMARZ....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94762-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónABRI....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94764-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónMAYO... \(1\).pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94764-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónMAYO....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94766-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónJUNI....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94768-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónJULI....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94769-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónAGOS....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94771-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónSEPT....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94774-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónOCTU....pdf](#)
-  [2021-81100-CI-94775-1.0-81100.01.15.02.I-ActadeComiteSeguridadVialzonalYAlimentaciónNOVI....pdf](#)
-  [52. ACTA COMITÉ SEGURIDAD ENERO 2022.pdf](#)
-  [53. ACTA COMITÉ SEGURIDAD FEBRERO 2022.pdf](#)
-  [54. ACTA COMITÉ SEGURIDAD MARZO 2022.pdf](#)
-  [55. ACTA COMITÉ SEGURIDAD ABRIL 2022.pdf](#)
-  [56. ACTA COMITÉ SEGURIDAD MAYO 2022.pdf](#)
-  [Acta Comit_ de Seguridad Vial Zonal, Enero 2019.pdf](#)

 [Acta Comité de Seguridad Vial Junio 2019.pdf](#)

 [Acta Comité de Seguridad Vial Octubre 2019.pdf](#)

En la carpeta CONTRATO 04 DE 2010:

 [CONTRATO 004 2010.pdf](#)

 [CONTRATO 004 2010_compressed \(1\).pdf](#)

 [ESTUDIOS PREVIOS LICITACIÓN TMSA LP .pdf](#)

 [OTRO SI # 22 Otrosí 22 de 2022 GMÓVIL. Dispositivos sistema Bus-Estación \(1\).pdf](#)

 [OTRO SI # 23.pdf](#)

 [OTRO SI 24.pdf](#)

 [Otro si 26 310524.pdf](#)

 [Otrosí 25 CTO004-2010 reserva 8 articulados \(1\).pdf](#)

 [OTROSÍ 27 CTO004-2010 20-12-2024.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 1.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 10.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 11.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 12.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 13.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 14.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 15.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 16.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 17.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 18.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 19.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 2.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 20.pdf](#)

 [OTROSI MODIFICATORIO # 21.pdf](#)

-  OTROSI MODIFICATORIO # 3.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 4.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 5.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 6.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 7.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 8.pdf
-  OTROSI MODIFICATORIO # 9.pdf
-  PLIEGO DE CONDICIONES TMSA LP-04 DE 2009.pdf
-  PRORROGA # 1 AL OTROSI # 14.pdf
-  PRORROGA # 1 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 1 AL OTROSI # 7.pdf
-  PRORROGA # 2 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 3 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 4 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 5 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 6 AL OTROSI # 16.pdf
-  PRORROGA # 7 AL OTROSI # 16.pdf

En la carpeta FOTOS SOPORTE ACTIVIDADES DE CONTROL A LA OPERACIÓN:

 07-11-2022.jpeg

 09-11-2022.jpeg

 10-10-2022.jpeg

 18-08-2022.jpeg

 20-10-2022.jpeg

 23-09-2022 (2).jfff

 29-09-2022.jpeg

En la carpeta POLIZAS

 20220316_CARATULA POLIZA AUTOS GMOVIL 2022 - 2023.pdf

 23.Poliza .pdf

 CERTIFICACION RENOVACION GMOVIL 2022 2023BogotA_ D (3) (1).pdf

 CERTIFICACIONES GMOVIL (2022) (1).pdf

 CLAUSULADO TTE MASIVO FORMA 01112000-1327-P-02-AU_090.pdf

 Pólizas CUMPLIMIENTO Y RCE Nov2021 a Nov2022.pdf

2. OFICIOS:

- a) Solicito se oficie a la Sociedad **GMOVIL S.A.S**, ubicada en la Transversal 94 No. 24-62 en la ciudad de Bogotá, en la dirección de correo electrónico notificaciones@gmovilsas.com.co para que se sirva suministrar en copia auténtica con destino a este proceso;
- El **CONTRATO LABORAL** del señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ, celebrado con el operador **GMOVIL S.A.S** vigente para el 16

de agosto de 2022, con miras a certificar sobre el vínculo laboral que mantenía y el elemento de subordinación al cual se encontraba sometido el funcionario en mención

- b) A **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR** persona jurídica identificada con Nit. 860.002.180-7, correo electrónico notificaciones@segurosbolivar.com para que informe si se realizó reclamación por parte de los demandantes, que haya afectado el SOAT NO. 152300705760100 por concepto de accidente de tránsito ocurrido el día 18 de agosto de 2022 para el vehículo de placas SVS 405. Dicha solicitud, tiene como propósito, establecer si los demandantes han recibido algún tipo de compensación como medida para resarcir los perjuicios causados a los demandantes.
- c) A la **FISCALIA GENERAL DE LA NACIÓN**, unidad mixta transitoria de la Dirección Seccional de Bogotá, correo electrónico, dirsec.bogota@fiscalia.gov.co y cristian.perez@fiscalia.gov.co para que aporte con destino al expediente la totalidad de los documentos que hacen parte de la investigación identificada con el Numero de Noticia Criminal 110016000013202205392, que está siendo adelantada en contra del señor HECTOR EDUARDO MUÑOZ RODRIGUEZ por concepto de accidente de tránsito ocurrido el día 18 de agosto de 2022.

3. DECLARACIÓN DE PARTE

- Solicito al señor Juez se sirva fijar fecha y hora para que se recepcione la declaración de parte de los demandantes, **MIREYA CAROLINA BARAJAS**

CORTES y de la señora **ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ**, para establecer las circunstancias de modo y lugar del accidente, así como la existencia o no de los perjuicios reclamados.

VI. ANEXOS

- Poder debidamente conferido por el Doctor Camilo Forero, en su calidad de Subgerente Jurídico de Transmilenio S.A., junto con los anexos correspondientes a su nombramiento.
- Certificado de existencia y representación legal de Transmilenio S.A, expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá.
- Los relacionados en el acápite de pruebas.

VII. PETICIÓN ESPECIAL

Respetuosamente solicito al H. Juez reconocerme personería para actuar en nombre de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A, conforme al poder conferido y tener por contestada la demanda.

VIII. NOTIFICACIONES

Mi representada, en su Despacho o en las siguientes direcciones:

Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A, en la Avenida El Dorado No. 66-63 de la nomenclatura urbana de Bogotá, D.C, oficina de la Gerencia General. Al correo electrónico notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co

El suscrito Apoderado, en la Secretaría de su Despacho o en la Calle 33 No. 6B-24 piso séptimo. PBX: 3400280 de Bogotá. Al correo electrónico carlos.medellin@medellinduran.com

Del H. Juez, con el acostumbrado respeto y la debida consideración.



CARLOS EDUARDO MEDELLÍN BECERRA

C.C. No. 19.460.352 de Bogotá

T.P. No. 96623 de C.S. de la J.