



**JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO  
DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ  
SECCIÓN PRIMERA**

Bogotá D.C., siete (7) de mayo de dos mil veintiuno (2021)

Expediente: 11001-33-36-032-2014-00389-00  
Demandante: Dilio Beltrán Huertas y otros  
Demandado: Distrito Capital de Bogotá – Secretaria Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S.  
Tema: Responsabilidad extracontractual por muerte en accidente de tránsito

### **REPARACIÓN DIRECTA**

---

Procede, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá a dictar sentencia de primera instancia, dentro de la demanda que, en ejercicio del medio de control de reparación directa, instauró el señor Dilio Beltrán Huertas y otros en contra del Distrito Capital de Bogotá – Secretaria Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S.

## **I. ANTECEDENTES**

### **1. Pretensiones**

“1. Que se declare a través de Sentencia que haga tránsito a cosa juzgada, responsable administrativamente y solidariamente entre sí a : **1) BOGOTA D.C. – SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, 2) EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A Y 3) CONSORCIO EXPRESS S.A.S** por los daños morales, daños a la vida de relación y materiales ocasionados a la familia demandante, con la muerte violenta de su esposa, madre, hermana y abuela ROSA ELISA ORTIZ BAQUERO (Q.E.P.D.), quien falleció el día 10 de julio de 2013 en el Barrio Chuniza – Sector Usme, entre la carrera 1 G este sur y la calle 91 en Bogotá, cuando el vehículo del **SITP** de placas VEP 563 Chevrolet 2008 de siglas Z10-4041 de la Empresa Consorcio Express S.A.S. quien presentó **FALLAS EN EL MANTENIMIENTO ADECUADO Y PREVENTIVO EN EL SISTEMA DE FRENOS DEL RODANTE, ASÍ COMO POR EL EXCESO DE VELOCIDAD**, originó que este se impulsara como un proyectil llevándose por delante todo lo que encontró en la vía pública hasta que impactó con un poste, en cuyo recorrido embistió y aplastó todo el costado del microbús y/o colectivo público de la empresa TAMPA color verde, donde se transportaba la señora ROSA ELISA ORTIZ BAQUERO (Q.E.P.D.). deceso que tiene como causa determinante LA OMISIÓN de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD**, que es la autoridad pública encargada de **regular y controlar** el servicio público de transporte masivo en la Ciudad, así como de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.** que es la entidad que **autoriza** la vinculación de los vehículos a la operación de transporte público que ellos dirigen en la capital **previas** inspecciones, aunada a la responsabilidad por parte del propietario del

*bus con el cual se ejecutó la actividad peligrosa en cuyo desarrollo se ocasionó la muerte violenta de la señora ROSA ELISA ORTIZ BAQUERO, daño antijurídico que se deriva de las conductas de las partes convocadas que mis mandantes no tienen por qué soportar sin que se rompa el principio de la igualdad de las cargas públicas, dentro de un título de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional con ocasión al uso de vehículos generantes de riesgo.*

2. Que como consecuencia de la anterior declaración contra **1) BOGOTA D.C. – SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD; 2) EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.; Y 3) CONSORCIO EXPRESS SAS**, se proceda a indemnizar integralmente los perjuicios generados a mis representados: **ALFREDO BELTRAN GUTIERREZ (esposo), DILIO ALFREDO BELTRAN HUERTAS, LUZ DARY BELTRAN HUERTAS, CLAUDIA BIBIANA BELTRAN ORTIZ** en nombre propio y en representación de su menor hija **SARAH EILLEN FORERO BELTRAN Y OMAR ALEXIS BELTRAN ORTIZ (HIJOS) Y JORGE HUMBERTO ORTIZ BAQUERO, OLGA AURORA ORTIZ BAQUERO, BLANCA LILIA ORTIZ BAQUERO, MIGUEL ABDON ORTIZ BAQUERO, MANUEL GUSTAVO ORTIZ BAQUERO, OLIVA ORTIZ DE ROJAS, MARGARITA ORTIZ DE Pardo, ANA GRACIELA ORTIZ BAQUERO Y MARIA INES ORTIZ DE CRUZ (en calidad de hermanos) de la señora ROSA ELISA ORTIZ BAQUERO (Q.E.P.D.)**, todos los daños y perjuicios: materiales, a la vida de relación y morales ocasionados a todos ellos, cuando el vehículo (...)

(...)"

## 2. Hechos

Informó, que, el día 10 de julio de 2013, habría ocurrido un accidente de tránsito en el Barrio Chuniza – Sector Usme de Bogotá, entre la carrera 1 G este sur y la calle 91, en el que había fallecido la señora Rosa Elisa Ortiz Baquero.

Manifestó, que el hecho se había presentado cuando el vehículo del SITP de placas VEP 563 Chevrolet 2008 de siglas Z10-4041 de dominio del contratista Empresa Consorcio Express S.A.S., había colisionado de manera violenta con el vehículo de servicio público SGS- 404, en el que se transportaba como pasajera la señora Ortiz Baquero.

Sostuvo, que la causa determinante del deceso había consistido en la falla en el mantenimiento preventivo, adecuado del sistema de frenos del bus del SITP.

Indicó, que, por tales hechos se estaba adelantando investigación penal en la Fiscalía 9 de la Unidad de Vida de Bogotá.

Expuso, que Transmilenio S.A, por ser la entidad contratante del Consorcio Express S.A.S., debía ejecutar actos de revisión y verificación del estado técnico-mecánico del parque automotor de su contratista, en cumplimiento de las obligaciones previstas en el Manual de Operaciones del Componente Zonal del SITP, las cuales habían sido omitidas al no advertirse el mal estado mecánico del vehículo del SITP, generado un riesgo excepcional o anormal a los demandantes.

Adujo, que Transmilenio S.A. y el Consorcio Express SAS, eran entidades que se lucraban de la actividad peligrosa del transporte masivo en parte de la ciudad, por cuya causa debían resarcir integralmente los perjuicios reclamados.

Advirtió, que el día de los hechos se encontraba vigente el contrato de concesión suscrito entre Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S., razón por la cual se le imputa responsabilidad a la Administración por parte de su contratista quien debía cumplir una función pública a nombre de Transmilenio S.A..

Añadió, que, a la Secretaria Distrital de Movilidad, a través de su Dirección de Control y Vigilancia, le correspondía adelantar el control y seguimiento a los prestadores del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá y a los vehículos que prestaban estos servicios, en los términos de los artículos 15, literal a) del Decreto 567 del 2006 y 107 del Acuerdo Distrital 257 de 2006.

Refirió, que la responsabilidad del Consorcio Express SAS, se debía a la falta de actos previsibles tendientes a efectuar el mantenimiento adecuado, preventivo y oportuno al vehículo de su propiedad; de igual manera, adujo responsabilidad de Trasmilenio S.A., por estar en el deber legal de administrar, controlar, supervisar y hacer seguimiento real a la actividad de su contratista; y finalmente, dijo que la Secretaria Distrital de Movilidad también debía responder como autoridad de tránsito con facultades para controlar y hacer seguimiento a las operadoras del transporte masivo en la capital.

### **3. Contestación de la demanda.**

#### **3.1. Consorcio Express S.A.S.**

Mediante escrito de contestación a la demanda, la apoderada judicial se opuso a las pretensiones de la demanda, formulando como excepciones de fondo las siguientes:

(i) Fuerza Mayor: adujo, fuerza mayor como causal de exoneración de la culpa, indicando que las causas mecánicas que ocasionaron el siniestro habían sido totalmente ajenas a la actividad desarrollada por el Consorcio, y que, si bien el conductor del vehículo de servicio público de placas VEP-563 había estado ejerciendo una actividad de riesgo, para el Consorcio había sido imprevisible que se presentara algún daño mecánico, máxime cuando los vehículos con frecuencia eran objeto de inspección.

(ii) Inexistencia del daño pretendido por el demandante: sostuvo, que no había lugar al pago de los daños reclamados por los señores Dilio Beltrán Huertas y Luz Dary Beltrán Huertas en tanto que no acreditaban la calidad de hijos de la señora Rosa Ortiz, así como tampoco procedía respecto de los hermanos, siendo que no obraba prueba sumaria que determinara con certeza el vínculo de consanguinidad, casos en los cuales el daño debía ser tasado con base en las pruebas legalmente recaudadas.

Indicó, que la señora Rosa Elisa Ortiz, según información del Fosyga, siempre había sido beneficiaria del régimen contributivo de salud, lo que significaba que no desempeñaba actividad económica, siendo el señor Alfredo Beltrán Gutiérrez, afiliado como cotizante del régimen de seguridad social, quien percibía ingresos por su actividad laboral. Consecuencia de lo anterior, advirtió que no era procedente el lucro cesante reclamado a favor del señor Alfredo Beltrán en tanto que no existía ninguna dependencia económica con su esposa.

En relación al daño emergente por concepto de gastos funerarios, dijo que los mismos habían sido sufragados por la aseguradora.

(iii) Falta de legitimación en la causa: en este punto, el Consorcio reiteró los argumentos atinentes a la falta de vínculo de consanguinidad con los señores Dilio Beltrán Huertas y Luz Dary Beltrán Huertas, así como con sus hermanos; de igual manera, insistió en que no había lugar a recobrar los costos fúnebres en tanto que había sido un tercero el que los había asumido.

### **3.2. Bogotá Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad**

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones, argumentando que carecía de legitimación en la causa por pasiva teniendo en cuenta que esta secretaría carecía de personería jurídica para actuar, siendo que la representación judicial la tenía el Distrito Capital de conformidad con el Decreto Distrital 445 de 2015.

Dijo, que era exclusivo de Transmilenio el manejo de todos los temas contractuales relacionados con las concesiones, y que a la Secretaría como cabeza del sector le correspondía el ejercicio del control de tutela sobre las entidades vinculadas o adscritas, orientando y liderando la formulación de las políticas, estrategias, planes y programas del sector; control que no se extendía a la intervención directa en las competencias funcionales de sus entidades adscritas o vinculadas, así como tampoco en los asuntos contractuales.

De conformidad al artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006, explicó que a la entidad le correspondía el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y el seguimiento de su ejecución.

Informó, que en los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte celebrado por Transmilenio y los operadores privados estaba pactada una cláusula de indemnidad a favor de aquella.

Adujo, que en el presente asunto no estaban configurados los elementos de la responsabilidad y que en caso de que la parte demandante pretenda reclamar un presunto daño, debía repetir contra la empresa operadora del SITP, teniendo en cuenta que había sido aquella la que, al parecer, había actuado de manera omisiva, siendo su deber establecer las condiciones mecánicas del vehículo. En ese orden, expuso que la relación entre particulares podía ser manejada por la jurisdicción civil en lo que a la reparación de perjuicios se refería.

Aclaró que Bogotá, Distrito Capital, Secretaría Distrital de Movilidad no había realizado ninguna actuación de la que se pudiera endilgar responsabilidad, encontrándose frente a un hecho o culpa de un tercero, el propietario del vehículo, es decir, el Consorcio Express S.A.S., quien debería entrar a responder por los daños causados.

Como excepciones previas propuso: (i) hecho exclusivo y determinante de terceros, (ii) falta de legitimación en la causa por pasiva.

### **3.3. Empresa de Transporte del Tercer Milenio –Transmilenio S.A.**

Mediante escrito de contestación la empresa de transporte se opuso a las pretensiones de la demanda, argumentando (i) inexistencia de solidaridad entre la Empresa Transmilenio S.A. y la sociedad privada Consorcio Express S.A.S., propietaria del bus de placas VEP-563; (ii) Carencia de legitimación en la causa por pasiva respecto de Transmilenio, por cuanto no ejerce la actividad peligrosa de conducción de vehículos, no es la prestadora del servicio público de transporte de pasajeros, no es la propietaria del bus y el conductor no es funcionario ni contratista de la entidad; y (iii) inexistencia de nexo de causalidad.

Atendiendo a su naturaleza jurídica, dijo que Transmilenio, era, por disposición legal, una sociedad por acciones conformada por entidades de orden público y que se regía por las normas de las empresas industriales y comerciales del Estado –Ley 489 de 1998; así mismo, que por virtud de los artículos 1 y 2 del Acuerdo No. 4 de 1999, por medio del cual se creó Transmilenio, dentro de su objeto social no tenía contemplada la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros.

Expuso, que a Transmilenio le correspondía la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros y que la prestación del servicio correspondía a la empresa concesionaria que había recibido dicha función por su cuenta y riesgo, y que en consecuencia no había tenido dominio alguno en la actividad peligrosa con la que se había causado el presunto daño.

Dijo, que en el presente asunto la parte actora pretendía derivar del hecho de un tercero, responsabilidad civil extracontractual directa y objetiva de Transmilenio, no obstante, no se hallaban configurados los elementos para acreditar la responsabilidad patrimonial del Estado, en tanto que el daño no se había producido por acción u omisión de esa empresa sino con ocasión de la operación del vehículo a cargo del concesionario con un bus de su propiedad, con lo cual se había roto el vínculo de causalidad entre el hecho y el título de imputación. Adicionalmente, señaló que no se le podía imputar responsabilidad porque no existía atribución jurídica que determinara que Transmilenio hubiera dado origen al daño.

Coligió, que Transmilenio había elaborado manuales de capacitación para los conductores, garantizando que estos hubiesen recibido la capacitación, realizando las inspecciones técnicas de vehículos usados previos a su vinculación al sistema SITP.

Como excepciones de mérito formuló las siguientes:

(i) Falta de legitimación en la causa por pasiva; (ii) inexistencia de responsabilidad por hechos ajenos: de conformidad al artículo 2356 del C.C., Transmilenio no puede ser llamado a responder por la causación de un daño al que no concurrió directa ni indirectamente; (iii) el poder de dirección y control de la actividad peligrosa como causante del daño está a cargo de la empresa concesionaria; (iv) inexistencia de las obligaciones demandadas. Transmilenio no es responsable por los daños y perjuicios que se causen por parte del Concesionario en desarrollo del contrato de concesión No. 008 de 2010; (v) Ausencia de nexo de causalidad que haga viable la responsabilidad extracontractual del Estado; (vi) 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; y (vii) la genérica.

### **3.4. Llamados en garantía**

#### **3.4.1. Consorcio Express S.A.S.**

Se opuso a las pretensiones de la demanda y al llamamiento en garantía, habida cuenta que el contrato de concesión suscrito entre el consorcio demandado, en calidad de concesionario, y la entidad estatal, en calidad de contratante, a su juicio, tendría cláusulas abusivas, referentes a la distribución del riesgo y a la responsabilidad frente a terceros, que a su juicio, generan un desequilibrio económico injusto.

Aunado a ello, resaltó que Transmilenio S.A. se beneficia de la actividad de transporte de pasajeros que realiza la entidad llamada en garantía, de ahí que, tiene el deber de ejercer vigilancia y control sobre la misma, por lo que solicitó que se declare una responsabilidad solidaria entre las partes del contrato, además de la nulidad de las cláusulas aludidas en precedencia.

#### **3.4.2. Aseguradora de Fianzas S.A. Confianza**

Afirmó, que habría expedido la póliza de seguro de responsabilidad extracontractual No. 01Ro021318, que se encontraba vigente para la fecha de ocurrencia de los hechos, adicionalmente, expuso que el certificado que estaba vigente era el No. 01Ro041609 de 15 de mayo de 2013.

Advirtió, que la póliza de responsabilidad civil antes señalada habría sido expedida mediante la modalidad de coaseguro con Seguros del Estado S.A., de ahí que cada compañía aseguradora había asumido el 50% de los riesgos asegurables. Agregó, que los hechos y pretensiones no son objeto de cobertura de la póliza aludida.

Propuso las siguientes excepciones de fondo:

(i) Falta de legitimación en la causa de los demandantes que no ostentarían la calidad de hijos de la señora Rosa Ortiz.

(ii) Ausencia de prueba para pretender pago por lucro cesante: dijo, que si bien se habría afirmado que la fallecida contribuía al sostenimiento de su familia, no se habría aportado prueba de los ingresos que percibía en el momento en el que ocurrió el siniestro, ni la dependencia económica de su esposo hacia ella.

Agrego que, revisadas las bases de datos del Fosyga y SISPRO, se habría encontrado que la señora Ortiz pertenecía al régimen contributivo en calidad de beneficiaria, esto es, que no habría cotizado al sistema de seguridad social, de ahí que no existía ninguna vinculación laboral con la que reportara ingresos

(iii) Improcedencia de la pretensión por daño emergente: adujo, que los gastos funerarios habrían sido sufragados con cargo a una póliza de seguros que fue adquirida por uno de los demandantes, de ahí que la pretensión sería improcedente.

(iv) Los perjuicios por daño a la vida de relación deberán ser objeto de prueba: estimó, que para proceder al reconocimiento de estos, debería aportarse soporte probatorio que determine el grado de afectación de cada uno de los actores

Excepciones respecto al llamamiento en garantía:

(i) Explicó, que en la cláusula 5 de la póliza se estipuló que *“la cobertura operaria en exceso del amparo de responsabilidad civil hacia terceros de una póliza básica de seguro de automóviles este o no contratada”*. Así mismo, señaló, que la cláusula 5.4 establecía las exclusiones del amparo, dentro de las que se encontrarían los daños que hayan sido cubiertos por el SOAT y daños cubiertos por la póliza de automóviles del vehículo afectado

En ese orden, estimó, que el límite mínimo que asumiría la entidad sería de trescientos millones de pesos, por conceptos cubiertos en la póliza

(ii) Sostuvo, que en virtud de la cláusula de garantía, el asegurado se comprometió a verificar que los vehículos cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y a que todos los vehículos estén en las condiciones técnicas y mecánicas idóneas para su utilización

De ese modo, advirtió, que si se determina que la causa del accidente fue la falla de los frenos del vehículo, el Juzgado debería abstenerse de declarar condena a cargo de la póliza de responsabilidad.

Finalmente, solicitó, que en caso de que se condene a la entidad a pagar una indemnización, sobre dicha suma se debería aplicar un descuento de 10%, que corresponde al deducible pactado en la caratula de la póliza.

### **3.4.3. Seguros del Estado S.A.**

Sostuvo, que en razón del proceso adelantado en el Juzgado 47 Penal del Circuito con función de conocimiento de Bogotá, se habría allegado un dictamen pericial de perjuicios, del que podía desprenderse que, la

aseguradora habría pagado una suma de \$99.000.000 en favor de las víctimas, así, estimó que, en caso de condena se debería efectuar el descuento del valor cancelado.

Adujo, que la estimación razonada de perjuicios y específicamente el lucro cesante, debe ser probado, de ahí que sería necesario que se demuestre la dependencia económica del cónyuge de la señora Ortiz Baquero.

Expuso que, la aseguradora habría desplegado las actuaciones a su cargo para que el vehículo se encontrara en condiciones seguras para su operación, pues se le habría realizado revisión técnico mecánica en el mes de febrero de 2013, en donde se determinó que estaba en condiciones óptimas para la prestación del servicio.

Agregó, que la posible falla en los frenos fue imperceptible a los controles que fueron realizados, de ahí que no pueda determinarse el nexo de causalidad, puesto que el hecho sobre pasaría los límites de la previsibilidad o resistibilidad, convirtiéndose en un caso de fuerza mayor o caso fortuito, e incluso, en el hecho de un tercero, ocasionado por la impericia de los encargados en realizar las revisiones técnicas del vehículo.

Propuso como excepción el pago, habida cuenta que, por los hechos ocurridos, se habría adelantado una investigación penal en la que se realizó un avalúo de perjuicios patrimoniales, de ahí que la aseguradora habría pagado una suma de \$99.000.000, equivalentes al valor pactado en la póliza de responsabilidad civil en favor de los beneficiarios. En consecuencia, solicitó que, en caso de condena, ese monto sea descontado de la liquidación final de perjuicios.

Excepciones respecto al llamamiento en garantía

(i) Desconocimiento del coaseguro: advirtió que la Compañía Liberty Seguros S.A. fungía como coasegurador en el contrato de seguro No. 33-40-101014329. En ese orden, explicó, que cada compañía de seguros responde por el porcentaje garantizado, sin que las obligaciones que se adquieren se conviertan en solidarias.

(ii) Deducible de la póliza y límites de responsabilidad: adujo, que la póliza de seguro tendría un deducible del 10%, y un mínimo de 3 salarios mínimos, esto es, que, si el valor de la pérdida es inferior a 3 salarios mínimos, la aseguradora no tendría la obligación de pago y en caso de ser superior, se debería descontar el 10% del valor a pagar. Concluyó, que, en todo caso, la indemnización no puede superar la suma asegurada.

Dijo, que, en cuanto al cobro de perjuicios al seguro por daños corporales causados en accidente de tránsito debe tenerse en cuenta que, el SOAT asume aquellos siniestros, por tanto, el vehículo tenía la obligación de tener vigente el citado seguro, que debía ser efectuado antes de pretenderse el pago de la indemnización de la póliza contratada, dado que esta última solo operaría en exceso del seguro de daños.

Aseveró, que con ocasión del siniestro, la póliza tendría como límite máximo asegurado el equivalente a 120 SMMLV, esto es, un total de \$70.740.000. En ese orden, explicó, que ya habría efectuado los pagos a los diferentes beneficiarios de la póliza, por la suma antes señalada, de ahí que la misma se encuentre agotada. Así mismo, indicó que, dentro de las exclusiones contenidas en la póliza del seguro se encontraría la de daño moral.

Sostuvo, que de encontrarse que existió responsabilidad por parte del Consorcio Express S.A. por los daños demandados, no podría condenarse a la aseguradora, pues si el accidente fue ocasionado por la falta de mantenimiento que estaba a su cargo, la asegurada estaría incumpliendo sus obligaciones, de ahí que el siniestro perdería la cobertura.

Señaló, que en caso de existir indemnización a cargo de la entidad debía tenerse en cuenta las sumas que ya habían sido pagadas con ocasión de anteriores siniestros ocurridos dentro de la póliza No. 33-02-101000053.

Expuso, que la suma máxima por la que podría ser condenada la aseguradora sería de 60 SMMLV de acuerdo a los sublímites para daños morales.

Respecto a las excepciones comunes a ambas pólizas de responsabilidad indicó que, el seguro de responsabilidad impone la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales, y que, el daño a la vida en relación es un riesgo que no se encuentra cubierto.

Finalmente, estableció que Seguros del Estado S.A. ostenta la calidad de llamado en garantía, pero no puede determinárselo como tercero civilmente responsable, de ahí que, si se profiere una sentencia condenatoria, no puede vincularse a esa entidad de forma solidaria, ya que la solidaridad se predicaría únicamente de terceros.

### **3.5. Concepto del Ministerio Público**

El Ministerio Público no emitió concepto.

## **4. Actuación Procesal**

El 17 de diciembre de 2014, la demanda fue presentada y repartida al Juzgado 33 Administrativo de la Sección Tercera de Bogotá, y el 26 de agosto de 2015, la demanda fue admitida.

Posteriormente el asunto fue remitido al Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Bogotá, Sección Primera, en donde se avocó su conocimiento el 8 de marzo de 2016.

El 7 de septiembre de 2016, el Consorcio Express S.A.S. contestó la demanda y el 6 de octubre de esa misma anualidad, allegó la contestación

Bogotá D.C. – Secretaría de Movilidad. De igual manera, el 7 de octubre de 2016, Transmilenio presentó la respectiva contestación.

El 28 de marzo de 2017, la parte demandante contestó las excepciones del Consorcio Express S.A.S., y de la Secretaría Distrital de Movilidad.

El 27 de julio de 2017, se llevó a cabo la audiencia inicial de que trata el artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. En esa oportunidad se resolvió no declarar la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad y por Transmilenio SA, así como tampoco la falta de legitimación en la causa por activa propuesta por el Consorcio Express SAS, y por la Compañía Aseguradora de Fianzas SA, Confianza.

En la continuación de la audiencia realizada el 14 de agosto de 2017, se decretaron las pruebas correspondientes. En esa diligencia, luego de que el Consorcio Express interpusiera recurso contra la negativa al decreto de una prueba, y que el mismo fuera concedido en el efecto devolutivo, el 23 de noviembre de 2017, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca revocó la decisión y ordenó la práctica de la prueba consistente en que se ordenara oficiar a la Nueva EPS para que certificara quien era el cotizante de la señora causante.

El 29 de mayo de 2018, se adelantó la audiencia de pruebas de que trata el artículo 181 de la Ley 1437 de 2011, en la que se incorporaron como pruebas la documental allegada con la demanda, se oficiaron a algunas entidades, se practicaron unos testimonios y se recorrió el traslado de excepciones.

Finalmente, se informó que se decidiría en auto escrito lo referente a la audiencia de alegaciones y juzgamiento.

#### **4. Alegatos de Conclusión**

Tanto la actora como las entidades demandadas esgrimieron sus correspondientes alegatos de conclusión, en los que ratificaron lo expresado en la demanda y las contestaciones, respectivamente.

## **II. CONSIDERACIONES**

Agotados los trámites propios del proceso, sin que exista causal de nulidad que invalide lo actuado hasta la fecha, el Juzgado procederá a dictar sentencia de primera instancia dentro de la demanda promovida por el señor Dilio Beltrán Huertas y otros en contra del Distrito Capital de Bogotá – Secretaria Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S.

Con esta finalidad, deberá seguirse el siguiente derrotero: i) competencia; ii) asuntos preliminares; iii) problema jurídico; iv) fundamentos jurídicos; v) caso concreto; vi) conclusiones; y vii) condena en costas.

## 1. Competencia

El Despacho es competente para conocer en primera instancia de la presente demanda de reparación directa de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 155 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y lo dispuesto por el Acuerdo CSBTA15-430 del 1 de octubre de 2015 de la Sala Administrativa del Consejo Seccional de la Judicatura de Bogotá<sup>1</sup>.

## 2. Asuntos Preliminares

### 2.1. Caducidad

En lo pertinente, se debe precisar que el artículo 164 de la Ley 1437 de 2011, señala que el término para demandar en ejercicio del medio de control de reparación directa, es de 2 años, contados a partir del día siguiente del hecho generador del daño antijurídico imputado, o desde cuando el demandante tuvo conocimiento del mismo.

Así, como quiera que el daño antijurídico que se le imputa al Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S. consiste en la muerte de la señora Rosa Elisa Ortiz Baquero mientras se transportaba en microbús que fue colisionado por vehículo de transporte de servicio público, considera el Despacho que el aludido término de caducidad debe computarse desde la ocurrencia de aquella circunstancia, esto es, desde el 10 de julio de 2013, tal y como se desprende del informe policial para accidente de tránsito No. A 1304464<sup>2</sup> y el respectivo Registro Civil de Defunción<sup>3</sup>.

Por consiguiente, debido a que el término establecido en la ley para demandar vencía el 10 de julio de 2015 y la presente demanda fue presentada el 17 de diciembre de 2014<sup>4</sup>, se infiere que la misma fue instaurada en el término legal previsto para ello.

### 2.2. Legitimación

Al respecto, como quiera que, según el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011, la legitimación en la causa por activa en el medio de control de reparación directa la ostenta “*la persona interesada*”<sup>5</sup>, razón suficiente para deducir que los aquí demandantes cuentan con dicha legitimación para demandar.

---

<sup>1</sup> A través del cual se ordenó la remisión de algunos procesos de la Sección Tercera de los Juzgados

<sup>2</sup> Fl. 204 cuaderno de pruebas No. 2

<sup>3</sup> Folios 2 y 3 cuaderno de pruebas No.2

<sup>4</sup> Acta Individual de Reparto visible a folio 28 del cuaderno principal.

<sup>5</sup> Artículo 140. *Reparación directa. En los términos del artículo 90 de la constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción y omisión de los agentes del Estado. [...] (Se destaca)*

Ahora, un aspecto diferente será determinar si realmente se acreditan las condiciones alegadas en la demanda y la calidad de perjudicados de los demandantes, cuestión que sería de incumbencia en el estudio de fondo del presente asunto.

De otro lado, se advierte que Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad y Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., se encuentran legitimados en la causa por pasiva, tal y como fue explicado en la audiencia inicial del 27 de julio de 2017<sup>6</sup>.

### **2. 3 Excepciones**

Frente a las excepciones previas, debe reiterarse que el 27 de julio de 2017, se llevó a cabo la audiencia inicial de que trata el artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. En esa oportunidad se resolvió no declarar la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad y por Transmilenio SA, así como tampoco la falta de legitimación en la causa por activa propuesta por el Consorcio Express SAS, y por la Compañía Aseguradora de Fianzas SA, Confianza.

Ahora en lo tocante a los demás planteamientos formulados por las precitadas cabe aclarar que éstos a pesar de que no constituyen propiamente medios exceptivos, sino argumentos de defensa tendientes a enervar los argumentos en que se sustentan las súplicas de la demanda, para desvirtuar los elementos y requisitos para declarar su responsabilidad en los hechos materia de la demanda; serán analizados, si es del caso, al resolver el fondo del asunto.

En lo referente a la excepción de pago que formuló Seguros del Estado, este Despacho, se pronunciará en la eventualidad de que se requiera emitir un pronunciamiento sobre una posible condena como llamada en garantía.

### **3. Problemas jurídicos a resolver**

Conforme la fijación del litigio efectuada en la audiencia inicial, el problema jurídico se contrae en determinar si el Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S. deben ser declarados patrimonialmente responsables por la muerte de la señora Rosa Eliza Ortiz Baquero, para lo cual deberá verificarse, primero, el régimen de responsabilidad que debe aplicarse en el caso en cuestión.

En segundo lugar, tal y como el Despacho lo anotó en esa oportunidad, deberá verificarse si, en el caso concreto, se configuraron los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado y, en caso afirmativo, si los perjuicios invocados por los demandantes se encontrarían probados, para, finalmente y, de resultar procedente, realizar la tasación de los mismos.

---

<sup>6</sup> *Certificado suscrito por el Jefe de Personal del Batallón de Ing. 18 General Rafael Navas Pardo, visible a folio 134 del cuaderno principal.*

Igualmente, deberá establecerse si las aseguradoras deben responder por una eventual condena, por tanto, deberá determinarse si el objeto de la póliza de seguro de responsabilidad y los amparos establecidos en ella cubren el siniestro.

Así mismo, deberá determinarse si debe darse aplicación a la cláusula de responsabilidad frente a terceros establecida en el contrato de concesión.

#### 4. Fundamentos jurídicos de la decisión

##### 4.1. Responsabilidad patrimonial del Estado en la Prestación del Servicio Público de Transporte

En lo que respecta a la prestación de los servicios públicos, el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia prevé:

*Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. **En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios** (se destaca)*

De igual forma, se advierte que, en desarrollo de este mandato, en lo atinente a la prestación del servicio público de transporte, la ley 769 de 2002, determinó, en su artículo 28:

*"(...) para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar **como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos**, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.*

**PARÁGRAFO 1o.** *Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público. (...)*  
(Se destaca)

En ese orden de ideas, el artículo 5 de la precitada ley, estableció como autoridades de tránsito, entre otros, a los gobernantes y alcaldes y los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. A su vez, el artículo 50 de la Ley 1383 de 2010, indicó:

*Condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.*

Igualmente, el Decreto 567 de 2006 señaló como obligaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

*“a. Adelantar el control y seguimiento a los prestadores del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá y a los vehículos que prestan estos servicios.*

*(...)*

*c. Verificar el cumplimiento de las normas técnicas que regulan el transporte en la ciudad de Bogotá”.*

De lo anterior, se colige que el servicio de transporte público, en virtud del mandato legal y constitucional, es prestado por el Estado de manera directa o través de terceros, y que aquel mantiene, en todo caso, su regulación, control y vigilancia con miras a garantizar un funcionamiento óptimo de los sistemas de frenos dirección, suspensión, entre otros.

Así mismo, se dispone que, recae en el propietario o tenedor del vehículo la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Ahora bien, en lo que respecta al título de imputación, cuando se generen daños con ocasión de la prestación del servicio, el Consejo de Estado ha establecido *“que la conducción de vehículos es un riesgo potencial permanente para la vida de las personas”*, y que, cuando se le imputa responsabilidad a la administración por incumplimiento o cumplimiento incorrecto de las obligaciones que se encuentran a su cargo, el título jurídico de la imputación es la falla del servicio.

En ese orden, ha especificado que la entidad pública demandada puede exonerarse de responsabilidad si prueba que cumplió con las obligaciones que le eran exigibles, o si demuestra que se configuró un eximente como fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero.

Así las cosas, la Corporación determinó que deben analizarse las cargas que tenía la entidad pública y su grado de cumplimiento, bajo ese orden de ideas, expresó:

*"1.- En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a ésta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, **o de su cumplimiento inadecuado**, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO. [..]*

*2.- Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; y, sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que*

*no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende. La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella debe ser de tal entidad que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como "anormalmente deficiente"<sup>7</sup> (Se resalta)*

Posteriormente, en fallo del 19 de julio de 2000, en el expediente 11.842 , ese Consejo, modificó su postura en el sentido de apartarse de la aplicación del régimen de falla del servicio en el evento del ejercicio de actividades peligrosas:

*No se trata, en consecuencia, de un régimen de falla del servicio probada, ni de falla presunta, en el que el Estado podría exonerarse demostrando que actuó en forma prudente y diligente. Al actor le bastará probar la existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y el hecho de la administración, realizado en desarrollo de la actividad riesgosa. Y de nada le servirá al demandado demostrar la ausencia de falla; **para exonerarse, deberá probar la existencia de una causa extraña, esto es, fuerza mayor, hecho exclusivo de un tercero o de la víctima. (Se destaca)***

Por consiguiente, el Despacho no estudiará la responsabilidad de las demandadas bajo el régimen de falla del servicio, si no sobre los supuestos del riesgo excepcional por el ejercicio de una actividad peligrosa como corresponde a la conducción de un vehículo, en el que éstos, como lo sostuvo la jurisprudencia citada, solo podrán exonerarse en el evento de probar la fuerza mayor, hecho exclusivo de un tercero o de la víctima.

## 5. Del caso concreto

### 5.1. Hechos probados

Teniendo en cuenta las pretensiones de la parte actora, procede el Despacho a referirse a las pruebas aportadas e incorporadas al expediente, a partir de las cuales se tienen probados los siguientes hechos:

- El 12 de junio de 2013, en inspección técnica de vehículos usados, realizada por Transmilenio S.A., se determinó que el vehículo de placas VEP-563 se encontraba habilitado para la prestación del servicio<sup>8</sup>.
- El 12 de junio de 2013 se expidió certificado de vinculación e inspección de vehículos para el bus de placas VEP- 563
- El 13 de junio de 2013, en oficio suscrito por el Director Técnico de Buses (E) de Transmilenio S.A. se vinculó al servicio al vehículo de placas VEP -563.

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 11 de septiembre de 1997, rad. 11.764 y la sentencia del 18 de febrero de 2010, Exp. 18.436

<sup>8</sup> Fl. 246 cuaderno principal

- El 10 de julio de 2013, en informe policial para accidente de tránsito No. A 1304464, se indicó que en la localidad Usme a las 12:10, se presentó un accidente de tipo choque, en el que se estableció como hipótesis del hecho la falla en frenos del vehículo de servicio público de placas VEP- 563<sup>9</sup>.
- El 10 de julio de 2013, según Registro Civil de Defunción No. 8518358, falleció la señora Rosa Elisa Ortiz Baquero, en la ciudad de Bogotá<sup>10</sup>.
- En informe ejecutivo FPJ3 con consecutivo 02120 de 10 de julio de 2013 suscrito por: el recolector de evidencias, topógrafo, fotógrafo investigador y físico forense, la señora Ortiz Baquero pasajera del microbús de placas SGS-404, falleció en vía pública, víctima de un accidente de tránsito<sup>11</sup>.
- En prueba trasladada por el Juzgado 47 Penal del Circuito con función de conocimiento de Bogotá, se registró en el escrito de acusación:

*“(...)así mismo, y después de analizarse los elementos materiales de prueba y evidencia física hallados en el lugar de los hechos y labores investigativas muy posiblemente el accidente de tránsito se presenta momentos en el que el vehículo bus transitaba sobre la calle 91 sur y antes de llegar a la intersección con avenida vía al llano, pierde la eficiencia en el sistema de frenos y debido a la pendiente pronunciada de dicha vía, comienza a acelerarse por efecto de la gravedad y así mismo incrementa la velocidad, y en ese instante colisiona con el vehículo microbús de placas sid-573, el cual gira hacia su derecha colisionando un bolardo de la acera e ingresando a la misma.<sup>12</sup> (...)”*

*(...)ES ALLI DONDE DEBIDO A LAS CARACTERISTICAS DE LA VIA, A LA VELOCIDAD GANADA POR EL AUTOMOTOR YA LA SUSPENSIÓN DEL RODANTE QUE EL VEHICULO AL INGRESAR A LA INTERSECCION COMPRIFAL A SUSPENSIÓN, LUEGO ESTA RECUPERA SU ESTADO HACIENDO QUE EL BUS SALTE "REBOTE" Y AL CRUZAR TODA LA CARERA 8 Y RETOMAR LA CALLE 91 SUR, QUE TIENE UNA PENDIENTE PRONUNCIADA EN DESCENSO, FSTF VEHCIULO PRACTICAMENTE SE ELEVE Y EN ESE TRAYECTO PASE POR ENCIMA DEL VEHICULO AUTOMOVIL PARTICULAR QUE SUBIA POR LA CALLE 91 SUR, APLASTANDOLE LA PARTE SUPERICA DEL HABITACULOY OCASIONANDO EL FALLECIMIENTO A SU CONDUCTOR. POSTERIOR A ESE CONTACTO EL BUS CAE A LA SUPERFICIE DE RODADO Y ALLI IRRUMPE CON SU PARTE FRONTAL (...) AL VEHÍCULO COLECTIVO DE PLACAS SGS 404 (...)”<sup>13</sup>.*

<sup>9</sup> Fl. 204 cuaderno de pruebas No. 2

<sup>10</sup> Folios 2 y 3 cuaderno de pruebas No.2

<sup>11</sup> Fl. 210 cuaderno de pruebas No. 2

<sup>12</sup> Fl. 34 cuaderno principal No. 2

<sup>13</sup> Fl. 34 cuaderno principal No. 2

- El 6 de abril de 2018, el Juzgado 47 Penal del Circuito con Función de Conocimiento dictó sentencia en el marco del juicio adelantado en contra del señor Anyer Fernando Murillo Camelo como presunto autor del delito de homicidio culposo, en razón a su calidad del conductor del bus STIP que colisionó con el automotor en el que se desplazaba la señora Rosa Elisa Ortiz Baquero. Es así como el juez determinó absolverlo, habida cuenta los siguientes razonamientos:

*En ese entendimiento, una vez más resulta necesario reiterar los cuestionamientos realizados al marco fáctico propuesto por la Fiscalía, pero en este punto más allá de la ambigüedad o falta de claridad de mismo, por lo que se advierte es una especie de contradicción que sólo surge como consecuencia de estructurar los hechos jurídicamente relevantes a manera de transliteración de uno de sus elementos probatorios –informe ejecutivo-sin confrontarlo con los demás, como sería el caso del informe base de opinión . (...)*

*Así, el **caso quedó en el campo de la contingencia**, pues la situación particular hace surgir múltiples hipótesis respecto a la responsabilidad o no del acusado en la producción del hecho, toda vez, que no se determinó de manera inequívoca que la falla en el sistema de frenado fuera anterior al accidente para poder afirmar con absoluta contundencia que esta es la causa del mismo, pero tampoco se demostró que el acusado por operar de manera imprudente el bus, ocasionó la avería de frenos lo cual le hizo perder el control, ni mucho menos que MURILLO CAMELO por su falta de pericia en la actividad peligrosa de la conducción, en el momento que inició el descenso por la pendiente dejó que desbocará el rodante y de esta manera propició el choque múltiple” (Folios 766 a 768, cuaderno principal No. 2)*

Con sustento en los hechos probados relacionados con anterioridad, el Juzgado procederá a corroborar el primero de los primeros elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, esto es el daño antijurídico.

## 5.2. Del daño antijurídico

De conformidad con el certificado de defunción No. 8518358, fue acreditado que, el 10 de julio de 2013, falleció la señora Rosa Elisa Ortiz Baquero, en la ciudad de Bogotá<sup>14</sup>. Ello en consonancia con lo determinado en el informe ejecutivo FPJ3 con consecutivo 02120 de 10 de julio de 2013 suscrito por: el recolector de evidencias, topógrafo, fotógrafo investigador y físico forense, en el que se estableció que la víctima se trasladaba como pasajera del microbús de placas SGS-404.<sup>15</sup>

## 5.3 Imputación

Así las cosas, debe examinarse, si la causa del accidente, en la forma en que ha quedado establecida, constituye un hecho imputable al responsable de la actividad peligrosa desarrollada, o si, por el contrario, es un hecho extraño que permita romper, en el presente caso, el nexo de causalidad.

<sup>14</sup> Folios 2 y 3 cuaderno de pruebas No.2

<sup>15</sup> Fl. 210 cuaderno de pruebas No. 2

Para tal cometido debe tenerse como acreditado que los hechos tuvieron su origen el 10 de julio de 2013, aproximadamente, a las 12:15 del mediodía, cuando el bus de servicio público adscrito al SITP de placas VEP 563 Chevrolet 2008 de siglas Z10-4041, de la Empresa Consorcio Express S.A.S. y conducido por el señor Anyer Fernando Murillo Camelo, transitaba sobre la calle 91 sur antes de llegar a la intercesión de la vía al llano. Sin embargo, el rodante aceleró y colisionó con varios vehículos, entre ellos, con el colectivo de placas SGS 404, en el que se transportaba como pasajera la señora Ortiz Baquero (Reverso folio 763, cuaderno principal No. 2)

Por tales insucesos se inició proceso penal por el Juzgado 47 Penal del Circuito con Función de Conocimiento en contra del conductor antes referido, oportunidad en la que se practicó un dictamen pericial al bus que produjo el choque y en particular sobre su sistema de frenos. Es así como el perito Alexander Campos García dictaminó que el bus, a diferencia de lo sostenido por los accionantes en su demanda, sí presentaba mantenimiento preventivo reciente en su sistema de frenos:

*Se inspecciona la válvula de pisada buscando una posible despinada de los mecanismos de a (sic) varilla actuadora y no se observa ninguna anomalía, tampoco rupturas o fugas de aire, se retira un fragmento de material de fibra de vidrio en el conjunto frontal y se observan las cañerías del sistema de freno de emergencia (dos mangueras) encontrando como novedad que estas presentan signos de estrangulación (doblez) ubicado a 0,62 metros de altura desde el suelo, ello impide el paso a la circulación de aire y el proceso de quitar el aire para que se active el sistema de emergencia (frenos de resorte), así mismo se observa la travesía inferior del marco frontal en su parte izquierda, desplazada hacia atrás y con ello estrangulado de igual forma las cañerías (4) del sistema de freno de servicio o de la válvula de pisada, se procede desmontar las ruedas del eje trasero derecho observando en buenas condiciones la campana y su parte interna de fricción y así mismo los mecanismos del plato de anclaje como las bandas o zapatas y la leva, lo mismo que sus resorte recuperadores y se observa que la grasa en el eje es reciente (tono azulado), **al observar todo el sistema de freno es evidente que este presentaba mantenimiento preventivo.** (Folios 764 y 765, cuaderno principal No. 2. Negritas fuera de texto)*

De las piezas procesales relacionadas en antecedencia y que aluden a la causa del accidente en que perdió la vida señora Rosa Elisa Ortiz Baquero. Ha de inferirse, conforme el dictamen pericial practicado en el proceso penal, al que debe conferírsele mérito probatorio por haberse surtido el correspondiente trámite de contradicción, que :

- El vehículo con el que se ocasionó la contingencia, bus SITP de placas VEP 563 Chevrolet 2008, a diferencia de lo manifestado por los actores en la demanda, sí había recibido mantenimiento preventivo.
- El automotor que causó el siniestro tenía un sistema de frenos neumático. Y que en la revisión practicada por el perito en mención se encontró desalojada la cañería del sistema de frenos de la rueda delantera izquierda por ruptura en el racor que va a su recámara en

el faldón lateral izquierdo de la parte anterior y media. (Vuelto folio 764, cuaderno principal No. 2)

Ahora bien, pese a que, tal prueba pericial demostró daños en el sistema de frenos del bus SITP de placas VEP 563 Chevrolet 2008, lo cierto es que se desconoce si tal anomalía fue anterior o posterior al accidente. Más si se tiene en cuenta que la evidencia técnica da cuenta de que aquel, antes del accidente, sí había recibido mantenimiento preventivo, hecho que descartaría, en principio, que la causa eficiente del daño hubiera sido una anomalía en los frenos.

En efecto, el juez que conoció del proceso penal seguido en contra del conductor del bus de la referencia, puso de manifiesto la duda acerca sobre el momento en que se verificó la falla en el sistema de frenos:

*En suma de la prueba pericial construida en sede de juicio oral, se puede concluir que el sistema de frenos del bus del SITP que ocasionó el accidente se encontraba averiado, sin embargo, **subsiste la incertidumbre concreta si tal falla fue producto del accidente o por el contrario, es la causa directa del mismo**; así las cosas, no se entiende el motivo por el cual la Fiscalía con soporte en la simple afirmación del experto relativa a que la avería era una consecuencia del hecho materia de investigación, renunció a probar con los testigos presenciales cómo había sido el desempeño del conductor antes y durante la emergencia.”(Vuelto Folio 765, cuaderno principal No. 2. Se destaca)*

Por tanto, bajo la anterior premisa, debe estudiarse, si como lo afirma la sociedad Consorcio Express S.A.S., en su contestación de la demanda, entre el daño producido y el actuar de la Administración, se rompió el nexo causal por la demostración de un hecho constitutivo de fuerza mayor.

Así, entonces, preciso resulta transcribir el artículo 64 del Código Civil:

*Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*

Del mismo modo, ha de considerarse que la Subsección A, Sección Tercera del Consejo de Estado, en proveído del 26 de febrero de 2015, definió la fuerza mayor del siguiente modo:

*Pues, bien, conforme a lo expuesto, la Sala encuentra acreditado que el accidente aéreo en el cual perdió la vida el Capitán del Ejército WILMER ORLANDO CORTÉS CONDE sobrevino como consecuencia de las condiciones meteorológicas “adversas”, “imprevistas” y “súbitas” imperantes en el momento en el cual la aeronave sobrevolaba el área general del municipio de San Juanito (Meta), de tal suerte que, como lo indicó el Tribunal de primera instancia, ello configuró un evento constitutivo de fuerza mayor que impide imputar el daño a la entidad demandada (...)*

*De lo anterior, se concluye, entonces, que las condiciones en las cuales se produjo el accidente aéreo constituyeron un evento de*

*fuerza mayor, entendida ésta como “la causa extraña y externa a la esfera jurídica del demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño”, que rompe el nexo de causalidad entre el daño y el actuar de la administración. (Se destaca)*

En ese contexto, debe colegirse que la figura eximente de fuerza mayor alude a un hecho irresistible, que implica la imposibilidad relativa de superar el hecho.

Por esa razón es dable deducir que el accidente de tránsito ocurrido el 10 de julio de 2013, se presentó como un hecho irresistible, imposible de evitar. Ello teniendo en cuenta que, en el proceso penal adelantado en contra del conductor del citado bus, se dejó claro que el insuceso ocurrió, pese a que se había adelantado de manera reciente la revisión del sistema de frenos. Ya que, se reitera, el experticio practicado, por Alexander Campos García, dictaminó que el bus en cuestión, a diferencia de lo sostenido por los accionantes en su demanda, sí presentaba mantenimiento preventivo reciente en sus sistema de frenos: “...al observar todo el sistema de freno **es evidente que este presentaba mantenimiento preventivo.** (Folios 764 y 765, cuaderno principal No. 2. Negrillas fuera de texto)

En ese hilo argumentativo, tal y como lo concluyó, el 6 de abril de 2018, el Juzgado 47 Penal del Circuito con Función, al absolver al conductor del bus tantas veces mencionado, señor Anyer Fernando Murillo Camelo, los hechos fueron producto de una “contingencia”.

Frente a lo cual, se insiste, que fue demostrado que la empresa transportadora, previamente, había cumplido con las medidas técnicas preventivas, en procura de evitar el accidente. De ahí que, si a pesar de ello, el accidente aconteció, resulta válido inferir que el hecho se tornó en irresistible e inevitable. Ya que lo imprevisible es aquello que sucede aunque se hayan adoptado todas las medidas tendientes a evitar el daño.

En esa razón, debe inferirse la inexistencia de responsabilidad de las personas jurídicas demandadas, por no haberse demostrado que el daño producido les fuera imputable a título de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional en el ejercicio de una actividad peligrosa. Y, por ende, se torna innecesario, analizar la situación jurídica de las llamadas en garantía.

## **6. Conclusiones**

Como colofón de lo expuesto, deben negarse las súplicas de la demanda, en consideración que fue demostrada la falta de relación causal entre el daño y el actuar de la Administración, en consideración a haberse probado la configuración de la fuerza mayor en el accidente de tránsito en que perdió la vida la señora Ortiz Baquero el 10 de julio de 2013. Consecuencia de ello, el Despacho no se referirá, por tornarse innecesario, a las peticiones relativas a las personas jurídicas llamadas en garantía por las demandadas.

## 7. Condena en costas

Según lo previsto en los artículos 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 365 del Código General del Proceso, el criterio subjetivo – valorativo para la condena en costas implica: i) el resultado de la derrota dentro del proceso o recurso que se haya propuesto (objetivo); y ii) que en el expediente se revise si las mismas se causaron y en la medida de su comprobación.

Por lo tanto, el Despacho considera que, en el presente asunto, no hay lugar a imponer una condena en costas a los demandantes, en la medida que, si bien se negaron las pretensiones de la demanda, no aparece prueba alguna que acredite los gastos en que incurrió la parte demandada.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

### FALLA

**PRIMERO: NEGAR** las pretensiones de la demanda.

**SEGUNDO: NO** condenar en costas a la parte demandante.

**TERCERO:** Sin lugar a pronunciarse sobre las solicitudes hechas frente a los llamados en garantía dentro del proceso de la referencia.

**CUARTO:** Ejecutoriada la presente providencia, **archívese** el expediente.

### NOTIFÍQUESE<sup>16</sup> Y CÚMPLASE



Gloria Dorys Alvarez Garcia  
Juez

Firmado Por:

**GLORIA DORYS ALVAREZ GARCIA**

**JUEZ**

**JUZGADO 002 ADMINISTRATIVO DE LA CIUDAD DE BOGOTA, D.C.-  
SANTAFE DE BOGOTA D.C.,**

<sup>16</sup> Demandante: [subgerencia@rytabogados.com](mailto:subgerencia@rytabogados.com)  
Transmilenio: [ehm@hurtadomontilla.com](mailto:ehm@hurtadomontilla.com)  
Consortio Express SAS [juridica@sercoas.com](mailto:juridica@sercoas.com)  
[gerencia@consorcioexpress.co](mailto:gerencia@consorcioexpress.co)

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:  
**e9e0be20b41524214e9830ee07ed35b94f00dff342ea670d150898035b9254db**

Documento generado en 07/05/2021 02:41:33 PM

**Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:**  
**<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**