

Ventanilla D02 Tribunal Administrativo - Atlántico - Barranquilla

De: mauricio tellez <mauriciotellez.abogado@hotmail.com>
Enviado el: lunes, 13 de julio de 2020 11:53 a. m.
Para: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Atlantico - Barranquilla; Ventanilla D02 Tribunal Administrativo - Atlántico - Barranquilla; scgallo@ambq.gov.co; procjudadm15@procuraduria.gov.co; japasan55@hotmail.com
Asunto: Contestación Proceso 2015-0429 Jaime Parra y Otros
Datos adjuntos: CONTESTACION Y PODER.pdf

Cordial Saludo,

Por medio del presente remito contestación de demanda dentro del proceso del asunto. Copia de este memorial también se envía al demandante, ministerio publico y al otro demandado en cumplimiento de lo previsto en el Decreto 806 de 2020.

Atentamente,

MAURICIO TELLEZ ROSADO

● *Abogado*

Consultor, asesor y Litigante especializado

Honorables

MAGISTRADOS TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL ATLANTICO - SALA ORALIDAD

M.P Luis Eduardo Cerra Jiménez

E. S. D.

Medio De Control:	Reparación Directa
Radicación:	2015-0429
Actor:	Jaime Alfredo Parra Uribe Y Otros
Demandado:	nación- Ministerio De Transporte-Área Metropolitana De Barranquilla- Alcaldía Distrital De Barranquilla- policía Nacional -Superpuertos- Transmetro S.A

MAURICIO RAFAEL TELLEZ ROSADO, identificado con la cedula de ciudadanía 72.009.858 de Barranquilla, portador de la tarjeta profesional de abogado N° 151644 del C.S.J., en calidad de apoderado judicial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, concurro a su despacho a presentar dentro del término legal la respectiva contestación de la demanda incoada por la parte actora, en los siguientes términos:

1

1. PRONUNCIAMIENTO EXPRESO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

En lo que atañe a la entidad que represento, las pretensiones del accionante resultan ser infundadas a la vista de los principios Constitucionales en que se estructura la Responsabilidad Patrimonial del Estado; a mi representada no le es imputable el daño reclamado por el accionante por falta de legitimación en la causa material por pasiva, así mismo, el daño reclamado no tiene la calidad de antijurídico, además, no es susceptible de reclamación judicial ya que el medio de control de reparación directa se encuentra afectado por el fenómeno de la caducidad.

2. EN CUANTO A LOS HECHOS y PRETENSIONES PLANTEADOS POR EL ACTOR, DEBEMOS EXPRESAR LO SIGUIENTE:

Puntos 1 a 3- Se presumen ciertos de acuerdo con los documentos anexos a la demanda, concretamente, auto de admisión de acción de grupo de fecha 24 de junio de 2011 emanado del Juzgado Segundo Administrativo de Barranquilla. Sin embargo, en lo que respecta a la medida cautelar decretada es preciso manifestar que la misma fue recurrida y en la medida que esta actuación procesal se dio en vigencia del Decreto 01 de 1984, debe entenderse que el recurso de apelación interpuesto contra el auto que

Carrera 44 B No. 98-48
Barranquilla- Atlántico
3157628198
mauriciotellez.abogado@hotmail.com

ordenó la medida cautelar de suspensión provisional procede en el efecto suspensivo, de tal suerte que la medida no se encuentra el firme hasta tanto el recurso sea resuelto.

4.- No me consta, en este punto de acusa a las entidades demandadas de la comisión de conductas punibles como fraude a resolución judicial y fraude procesal, aspectos que no pueden darse como ciertos hasta tanto no exista pronunciamiento de la jurisdicción penal. Además, se reitera que la suspensión provisional ordenada por el juzgado segundo administrativo no se encuentra en firme al ser objeto de recurso de apelación en el efecto suspensivo.

5.- No es cierto, las autoridades demandadas nunca han actuado de manera ilegal o arbitraria. No es cierto que para el 27 de junio de 2013 las empresas Lolaya y Monterrey estuvieren autorizadas legalmente para prestar el servicio público de transporte colectivo por la troncal murillo, ya para esa época se había efectuado una restructuración oficiosa de las rutas autorizadas a estas empresas y no la eliminación de la ruta como falsamente pretende hacer ver el apoderado del demandante para confundir al operador judicial.

6.- No es cierto. La administración no realiza actos subversivos. Debe entenderse que este tipo de actos son aquellos que pretenden alterar el orden público.

7.- No es un hecho, es una apreciación jurídica frente a la cual me abstengo de pronunciarme.

8.- No es cierto. mediante auto de fecha 24 de junio de 2011, el Juzgado Segundo Administrativo profirió auto admisorio de la demanda de grupo y concedió medida cautelar de suspensión provisional de los actos administrativos deprecados. contra esta decisión, los apoderados de las demandadas presentaron recurso de reposición y en subsidio apelación, que a la fecha no han sido resueltos.

El auto de fecha 16 de julio de 2013 que se menciona en este punto, en realidad resuelve los recursos de reposición y subsidiariamente apelación propuestos por las demandadas contra el auto de fecha 28 de junio de 2013, que negó la solicitud de pérdida de competencia del despacho, escenario procesal completamente distinto a la resolución de los recursos en contra del auto que decretó la suspensión provisional.

9.- No es cierta la vigencia de la medida cautelar predicada por el abogado demandante. En todo caso, las actuaciones ejercidas por la autoridad de tránsito obedece a la aplicación de disposiciones normativas que hasta hoy conservan presunción de legalidad.

10.- No me consta. Me atengo a lo que se demuestre en el proceso.

11.- No me consta. Me atengo a lo que se demuestre en el proceso.

12.- No es cierto. Las autoridades demandadas no han actuado de manera arbitraria, como se ha venido insistiendo, todas las actuaciones realizadas relacionadas con la

reestructuración de rutas de servicio público de transporte estuvieron amparadas en actos administrativos que hasta el día de hoy conservan incólume su presunción de legalidad.

13 y 14.- No son hechos, nos abstenemos de pronunciarnos.

15.- No es cierto. Mi representada no ha actuado de manera irregular o arbitraria, todas las intervenciones de la autoridad de tránsito siempre estuvieron amparadas por disposiciones normativas vigentes y aplicables, expedidas por autoridad competente. En este orden, no hay lugar al reconocimiento de las indemnizaciones pretendidas.

16.- No me consta. Debe probarse.

17.- Es cierto parcialmente. Es cierta la estipulación legal sobre la vida útil de los automotores que prestan servicio público de transportes, sin embargo, no es cierto que se haya cercenado dicha vida útil ya que en ningún momento se ha proferido prohibición o cualquier otra restricción para que los vehículos propiedad del actor presten servicio público de transporte en otras rutas o vinculados a otras empresas.

Puntos **18 y 19** no me constan, deben probarse.

20.- No es cierto. Se reitera que la medida cautelar a la que se hace referencia no está en firme, pues en su contra se presentó recurso de apelación que aplica en el efecto suspensivo.

21.- Técnicamente no es un hecho, es una apreciación jurídica sobre el funcionamiento del sistema de movilidad masivo Transmetro por lo que nos abstenemos de pronunciarnos.

22.- No es cierto. Se reitera lo manifestado frente a los puntos 8 y 20.

21.- No es un hecho, me abstengo de pronunciarme al respecto.

22.- No es cierto. Se reitera lo manifestado frente a los puntos 8, 20 y 22.

23.- La queja interpuesta se presume cierta de acuerdo a lo aportado en la demanda.

24 y 25 No son hechos. Son argumentaciones sobre la presunta responsabilidad extracontractual de las entidades demandadas, en ese orden, nos abstenemos de pronunciarnos.

3. EXCEPCIONES

3.1.- CADUCIDAD

El término de caducidad de la acción de reparación directa se encuentra consagrada en el literal i) numeral 2 del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – C.P.A.C.A., que establece lo siguiente:

“ART. 164.-Oportunidad para presentar la demanda. La demanda deberá ser presentada:

1. En los siguientes términos, so pena de que opere la caducidad:

i) Cuando se pretenda la reparación directa, la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia.

Sin embargo, el término para formular la pretensión de reparación directa derivada del delito de desaparición forzada se contará a partir de la fecha en que aparezca la víctima o en su defecto desde la ejecutoria del fallo definitivo adoptado en el proceso penal, sin perjuicio de que la demanda con tal pretensión pueda intentarse desde el momento en que ocurrieron los hechos que dieron lugar a la desaparición.”

4

El Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia ha determinado los criterios para determinar el “punto de partida” para contabilizar el término bienal de caducidad, aún en aquellos casos que ameritan una aplicación excepcional y menos rígida de esta figura procesal, para evitar la afectación al derecho de acceso a la administración de justicia de aquellos demandantes que se encuentren en situaciones especiales, tales como: víctimas del delito de desplazamiento forzado, desaparición forzada, víctimas de daños difícilmente perceptibles, así como los familiares de persona con declaratoria de muerte presunta, etc.

A su vez, el máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo, en reiterada jurisprudencia ha determinado las específicas situaciones fácticas en las que se debe contar de forma menos rígida el término de caducidad de la acción de reparación directa, y aunque la dinámica de la realidad social puede presentar otro tipo de casos concretos que ponen a la víctima en situación de desventaja, y en esa medida, deben ser cobijados bajo este generoso criterio de interpretación, corresponde a la víctima demostrar a través de los medios probatorios que se encuentra en uno de esos casos, a fin de que se le garantice el derecho de acceso a la administración de justicia.

Así lo ha manifestado el Consejo de Estado:

(...)

"Así las cosas, se ha sostenido que en algunos eventos, el término de caducidad debe ser contabilizado a partir de la fecha en la que los actores tuvieron conocimiento del suceso que produjo el daño. Es así que, en los casos en los que no se puede determinar con exactitud la fecha de ocurrencia del hecho dañoso, el término de caducidad debe ser computado a partir del momento en que se tenga pleno conocimiento de la lesión a un bien o interés jurídico, y principalmente, desde que se tiene certeza de la entidad del mismo, toda vez que en estos eventos, si bien se conoce el hecho que produjo el daño, al no tener certeza sobre la lesión misma, se imposibilita hacer conciencia de la relación entre ambos, y a su vez al interesado no tiene los elementos fácticos para establecer una conexión entre el daño y su causa"

En tal sentido, la escogencia del punto de partida para contar el término de caducidad de las acciones no es discrecional del demandante, pues la norma es clara en establecer que es a partir de: (i) Ocurrencia del hecho, omisión u ocupación temporal (ii) Conocimiento del hecho, omisión u ocupación temporal, siendo estos factores los que determinan el inicio del plazo bienal de caducidad.

En el caso sub-lite, no se presentan situaciones extraordinarias que puedan conllevar al excepcional conteo del término de caducidad, toda vez que la producción y aún el conocimiento del presunto daño se dio a partir del 27 de junio de 2013, así lo reconoce el apoderado de la parte actora en el punto No. 5 del acápite de HECHOS:

5.- Que a partir del 27 de Junio de 2013, de manera arbitraria e ilegal incurrieron en vía de hecho por parte del área metropolitana, secretaria de movilidad y la policía nacional adscrito al tránsito de Barranquilla, mediante operativos represivos e ilegales utilizando gruas, inmovilizaron varios vehículos amedrentando a los conductores que prestaban el servicio público de transporte....(se resalta).

Así las cosas, desde esa fecha el actor tuvo conocimiento de las presuntas conductas arbitrarias por parte de las demandadas que constituyen el fundamento del daño antijurídico reclamado y en esa medida, es a partir de ese momento en el que debe comenzar a contabilizarse el término bienal de la caducidad, el cual concluyó el 28 de Junio de 2015, fecha para la cual no se había presentado la demanda, perdiendo así el actor la oportunidad de hacer uso del medio de control de reparación directa.

3.2.- FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA MATERIAL POR ACTIVA- El particular no es a quien se le otorga el permiso para la prestación del servicio público de transporte. - Los permisos de operación no son derechos adquiridos-

El artículo 9 del Decreto 1558 de 1998 estableció que el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada a través de un contrato

celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a ésta vinculada para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas por la autoridad competente.

El artículo 3 de la ley 105 de 1993¹, define el transporte público y los principios que lo gobiernan.

"El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

(...)

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

6

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

(...)

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

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

¹ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos², establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta" (se resalta).

Los artículos 4, 5 y 18 de la ley 336 de 1996³, establecen, respectivamente:

"Artículo 4º-El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. (Se resalta).

Artículo 5º-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo".

*El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, **la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.** (Se resalta)*

Artículo 18.- El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas" (Se resalta)

La Corte Constitucional, en sentencia C-043/98 precisó frente a las situaciones que comprometen el interés público y la facultad que tiene el Estado de revocar, modificar o complementar las condiciones en que fueron expedidas las licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte, bajo **el entendido que las mismas no generan derechos adquiridos.**

"Las licencias, permisos o habilitaciones son actos administrativos de autorización otorgados por el Estado a los particulares, en ejercicio del poder de policía administrativa, para que, cumplidos ciertos requisitos legales o reglamentarios que consultan las necesidades del bien común y de la seguridad pública, aquéllos desarrollen una actividad amparada por el ordenamiento jurídico, como ocurre en el caso de

² Frase subrayada declarada inexecutable Sentencia C-66 de 1999 Corte Constitucional.

³ "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"

los servicios públicos. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima.

La ultima-ratio de las autorizaciones o habilitaciones reside entonces en la obligación que tiene el Estado de proteger los intereses de la comunidad, de los posibles perjuicios que la ejecución indiscriminada e incontrolada de la actividad de los particulares pudiera generarle. De ahí que la Administración no pueda limitar su intervención a la decisión inicial de conceder el permiso o licencia, frente al eventual incumplimiento de las condiciones exigidas, o frente al surgimiento de unas nuevas que se impongan para la ejecución óptima de la empresa.

Precisamente, al analizar una norma de la legislación española (Art. 16 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales) que prevé la revocación de las licencias de operación cuando desaparecen las circunstancias que motivaron su otorgamiento o sobrevienen otras que, de haber existido en su momento, habrían justificado la denegación, el tratadista español García de Enterría señala: "El precepto en cuestión rompe, pues, acertadamente con el tópico principio de la intangibilidad de los actos declarativos de derechos y lo hace a partir de un dato capital: la vinculación necesaria de este tipo de autorizaciones a las circunstancias concurrentes en el momento en que se otorgaron y el implícito condicionamiento de las mismas a la permanente compatibilidad de la actividad autorizada con el superior interés público, cuya prevalencia no puede quedar subordinada al resultado de una valoración inicial inmodificable."⁴

La intervención estatal en el otorgamiento y prórroga de las licencias, reviste aún mayor importancia en tratándose de aquellas que se dan para ejercer una actividad que, si bien beneficia al autorizado, implica la prestación de un servicio público. En estos casos, al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio; 2) el derecho a exigir al operador del servicio la adaptación del mismo a las nuevas demandas o conveniencias para los usuarios; 3) la prerrogativa de vigilancia y control sobre la actividad desarrollada, el cual se justifica por el interés público que aquella involucra, y que, finalmente, origina el otorgamiento de la licencia; 4) el derecho a exigir del operador del servicio el cumplimiento debido y la ejecución del mismo, **5) el derecho a revocar la licencia de funcionamiento antes de cumplirse el plazo estipulado, por razones de interés público o por circunstancias previamente definidas en la Constitución, la ley o los reglamentos.**

En consecuencia, cuando la actividad llevada a cabo por el particular involucra intereses que superan a los suyos propios y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la Administración no sólo velar por su cumplimiento eficiente, so pena de revocar el permiso de operación, sino también el de reacondicionarlo o adecuarlo, en forma razonada y justa, a las circunstancias sobrevinientes a su expedición, y que hubieran sido determinantes para concederlo de haber existido en su

⁴ Pie de página de la cita| GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo, Curso de Derecho Administrativo, tomo II, pág. 140 y 141, Editorial Civitas, Madrid, España, 1992.

oportunidad.

Ello en manera alguna busca desconocer el derecho que la Administración otorga al particular para operar un servicio público. Sin embargo, como ha quedado explicado, **dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la Administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.** Al respecto, el tratadista Roberto Dromi en su obra "Derecho Administrativo"⁵ señala que la autorización o permiso "importa una concesión de alcance restringido, ya que otorga derechos de menor intensidad y mayor precariedad; más que otorgar un derecho, tolera un uso...". Con respecto a la precariedad del derecho sostiene que éste se funda "... en que el permiso sólo constituye una tolerancia de la Administración, que actúa en estos casos dentro de la esfera de su poder discrecional, sin que sea posible que el acto administrativo logre estabilidad."

Así entonces, tratándose del servicio público de transporte, en el que se encuentran comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable. En este caso, sin perjuicio del poder de revocación que le asiste (art. 18 de la ley 336/96), el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio aun cuando con ello se afecten los derechos que, mediante el otorgamiento de licencias, se conceden a los particulares para la ejecución del mismo. Tal actitud, si bien en apariencia rompe el principio de la intangibilidad de los actos administrativos derivado del precepto constitucional de la seguridad jurídica, encuentra sustento legítimo en la defensa de los derechos fundamentales de las personas y en la primacía del interés general sobre el particular, de consagración igualmente constitucional (arts. 1º, 2º de la C.P., entre otros).

(...)

Con base en lo expuesto, **no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio,** entendiéndose como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que "se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona⁶. **Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria,** que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (arts. 1º, 2º y 366 C.P.). (Se resalta)

⁵ (Pié de página de la cita) DROMI, Roberto, Derecho Administrativo, pág. 171, Edic Ciudad Argentina, Buenos Aires, Argentina.

⁶ (Pié de página de la cita) Sentencia C-147/97 (M.P., doctor Antonio Barrera Carbonell).

Por su parte, el Consejo de Estado⁷, precisó que ni las licencias, permisos o autorizaciones, como tampoco los convenios para prestar el servicio público de transporte, generan derechos adquiridos.

(...)

*"De otra parte, el artículo 18 de la Ley 336 de 1996 es claro en señalar que **"El permiso para prestar el servicio público de transporte es ... revocable" lo que permite inferir que no genera derechos adquiridos**, por lo que desde esta misma perspectiva tampoco los generarían las autorizaciones otorgadas en virtud de los convenios. Y ello encuentra su razón de ser en los objetivos y principios que gobiernan la actividad transportadora, como la seguridad relacionada con la protección de los usuarios. (Se resalta)*

(...)"

De lo anterior tenemos que partiendo del hecho que los permisos de rutas y operación fueron concedidos a las empresas de transportes Lolaya Ltda Y Monterrey, el único legitimado para adelantar las acciones y reclamaciones pertinentes por causa de la cancelación o suspensión de rutas sería el representante legal de estas empresas o a quienes se les haya conferido dicha facultad, no los terceros particulares propietarios de vehículos vinculados contractualmente como ocurre en este caso.

10

En un caso con similares supuestos facticos y jurídicos el Consejo de Estado⁸ declaró la falta de legitimidad en la causa por activa, así se expresó el alto Tribunal:

*"En el sub judice, de acuerdo con las pruebas, es claro que la habilitación y la asignación de las rutas cuya modificación presuntamente dio origen al daño que aquí se reclama, fueron otorgadas a la empresa Promotora de Transporte Universo S.C.A., como consta, entre otras, en las Resoluciones 1295 del 27 de noviembre de 2000 y 570 del 13 de noviembre de 2002, **empresa a la cual al parecer se encuentra vinculado o afiliado el señor Orbes Palacio, pero que no compareció al proceso como demandante, debidamente representado por quien legalmente tenga reconocida tal facultad. (se subraya)***

Ahora bien, si en gracia de discusión se admitiera que el demandante reclama como persona directamente afectada con la actuación de la administración, debe tenerse en cuenta que las habilitaciones o autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte, no constituyen derechos adquiridos y por tanto no son inmodificables, es decir que está dentro de los actos revocables porque está de por medio la prestación de servicio público de transporte ya que involucra intereses que superan los particulares, y en consecuencia la revocatoria de los mismos no está sujeta al consentimiento expreso

⁷ Sección Primera. Sentencia de 27 de febrero de 2003. Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0179-01(7103)

⁸ Sección Tercera, Subsección C. Radicación 2500023260002002013901(33693). C.P Olga Melida Valle De La Hoz. Carrera 44 B No. 98-48 Barranquilla- Atlántico 3157628198 mauriciotellez.abogado@hotmail.com

y escrito del titular como sucede con los derechos plenos derivados de otros actos administrativos⁹. (Se resalta)

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado, el análisis de la legitimación en la causa debe abordarse desde dos puntos de vista, de hecho y material.

(...) "Por la primera legitimación de hecho en la causa, se entiende la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir, es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado. (...). La legitimación ad-causa material alude a la participación real de las personas, por regla general, en el hecho origen de la formulación de la demanda independientemente de que haya demandado o no o de que haya sido demandado o no. (...) La legitimación material en la causa activa y pasiva es una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable, al demandante o al demandado (...)

Para el caso que nos ocupa, es más que evidente la falta de legitimación en la causa material del demandante ya que fue a las empresas de Transporte Lolaya Y Monterrey a quienes el Área Metropolitana en ejercicio de sus facultades como máxima autoridad de tránsito Metropolitano reestructuro las rutas, eliminando la avenida Murillo, siendo entonces las únicas legitimadas para presentar las reclamaciones a que haya lugar y no la parte actora quien es un tercero ajeno a la relación jurídica entre la administración y la empresa de transportes.

Ahora, si el hoy demandante con la cancelación de la ruta por la avenida Murillo ha sufrido daño alguno, es ante las empresas de transportes donde debe reclamar el resarcimiento de dicho daño, si revisamos el literal D) de la cláusula Octava de los contratos de vinculación con la empresa TRANSPORTES LOLAYA aportados con la demanda, es obligación de la empresa *asignar al vinculado una ruta de transporte debidamente autorizada por la autoridad respectiva*. Estipulación similar encontramos en los contratos de vinculación suscritos con la empresa Monterrey donde en el literal D) de la cláusula séptima se establece como obligaciones de la empresa asignar una ruta de transporte autorizada por la autoridad competente.

Así las cosas, para el despacho no puede existir duda sobre la viabilidad de esta excepción en la medida en que **los permisos para operación de transporte público de pasajeros se otorgan a empresas legalmente constituidas**, en este caso, a las empresas de transportes LOLAYA LTDA y MONTERREY LTDA, no obstante, estos derechos o autorizaciones de operación por expresa disposición legal son temporales, revocables y modificables, es decir, no constituyen derechos adquiridos para las empresas de transporte y mucho menos para los particulares adscritos a estas a través de contratos de vinculación como es el caso del señor PARRA URIBE.

En consecuencia, mal puede el accionante demandar por hechos que eran de su pleno conocimiento y eran una contingencia que a bien tuvo asumir con la suscripción de los contratos de vinculación con las empresas de transporte.

⁹ Consejo de Estado, Sección Primera; sentencia de 2 de abril de 2009; expediente 11001-03-24-000-2003-00132-01; C.P. Marco Antonio Velilla Moreno y Consejo de Estado, Sección Primera; sentencia del 29 de Julio de 2010; expediente 25000-23-24-000-2001-90499-01; C.P. María Claudia Rojas Lasso

Revisados los contratos de vinculación con la empresa Lolaya se advierte en su cláusula tercera lo siguiente:

"Teniendo en cuenta que a la empresa le fueron revocadas algunas de las rutas, otras fueron reestructuradas y de otro lado se redujo el parque automotor, en razón de entrar en operación el sistema de Transporte masivo de pasajeros TRANSMETRO, por lo cual no se le puede garantizar la permanencia del automotor a el VINCULADO y siendo este conocedor de esta situación, EL VINCULADO como persona que firma este contrato, autoriza a la empresa para que en el momento en que se requiera, desvincule unilateralmente el vehículo objeto de este contrato.

En este orden, claramente se advierte que al momento de que la actora firmo el contrato de vinculación conocía de la situación de las rutas de transporte público por motivo de la entrada en operación del sistema Transmetro.

3.3.- INCAPACIDAD DE LOS DEMANDANTES JAIME ALFREDO, JAVIER ANDRES Y MARIANGEL PARRA GARCIA y YEICO ANDRES y SARA PARRA ARAGON.

El artículo 54 de la Ley 1564 de 2012- código General del Proceso- aplicable al proceso contencioso administrativo establece que tienen capacidad y podrán comparecer al proceso las personas que puedan disponer de sus derechos.

Por su parte, la Ley 1437 de 2011, norma especial, en su artículo 159 establece que solo los sujetos de derecho con capacidad para comparecer al proceso podrán obrar como demandantes, demandados o intervinientes en los procesos contenciosos administrativos, por medio de sus representantes, debidamente acreditados.

La capacidad jurídica está íntimamente relacionada con la voluntad, entendiéndose esta como la facultad psíquica que tiene el individuo o persona para elegir entre realizar o no un determinado acto, y depende directamente del deseo y la intención de realizar un acto o hecho en concreto. Tiene relación también, con la capacidad que tiene la persona para tomar decisiones sin estar sujeto a limitaciones; libremente, sin secuencia causal ni imposición o necesidad.

El Código civil, Art. 1504 señala que:

(...)

Son también incapaces los menores adultos que no han obtenido habilitación de edad y los disipadores que se hallen bajo interdicción. Pero la incapacidad de estas personas no es absoluta y sus actos pueden tener valor en ciertas circunstancias y bajo ciertos respectos determinados por las leyes.

Para el caso de los demandantes señalados con precedencia, por su condición de menores de edad carecen de capacidad para acudir por si mismos al proceso como demandantes, debiendo

entonces ser representados por sus padres, no obstante, en los poderes extendidos al abogado Himmel Machado, estos últimos se limitan a obrar en nombre propio dejando a los menores sin capacidad y representación en la presente litis.

Por lo anterior, de manera fehaciente se tiene probada la excepción previa prevista en el numeral 4 del artículo 100 del código General del Proceso, por lo que se solicita sean excluidos como demandantes.

4.- RAZONES FACTICAS Y JURIDICAS EN QUE SE APOYA LA DEFENSA.

Aun cuando el demandante carece de legitimación en la causa material por activa, razón más que suficiente para desestimar las pretensiones de la demanda, existen razones adicionales para que el Juez tome una decisión en el mismo sentido y estas giran en torno a que no se acreditó que el servicio que el actor estaba prestando fuera legal, es decir, cumpliendo con los requisitos que la ley exige para tal efecto.

Para darle más solidez a esta afirmación, retomamos lo dicho en el acápite de excepciones donde claramente se expuso la inconsistencia entre lo afirmado en la demanda y los documentos aportados como pruebas. En el acápite de hechos aparece que presuntamente el actor hasta antes del 27 de Junio de 2013 venía prestando el servicio de transporte público en razón del contrato de vinculación No. 20120426-548 de Noviembre 27 de 2013 con la empresa Transportes LOLAYA LTDA, sin embargo, para esa fecha ya la autoridad en materia de transporte publico había eliminado las rutas por la calle Murillo- Soledad 2000, lo que nos lleva válidamente a afirmar que no se encuentra demostrado el ejercicio legal de la actividad trasportadora, siendo este un requisito esencial en materia de responsabilidad extracontractual del Estado.

De hecho, en el Boletín de la oficina de comunicaciones de la Secretaria Distrital de Movilidad aportado en la demanda, se deja sentado que los operativos adelantados por la policía de tránsito **obedecieron a la prestación ilegal del servicio de transporte público por las empresas LOLAYA y MOTERREY** "las cuales insisten en despachar vehículos vinculados por rutas que fueron eliminadas, decisiones contenidas en actos administrativos debidamente notificados a estas empresas."

El contenido del boletín es el siguiente:

BOLETÍN 099

Para dar cumplimiento al "Gran Pacto" de Transmetro y dentro de un cronograma de trabajo, la Secretaría de Movilidad como autoridad de tránsito, en apoyo de la Policía de Tránsito y Policía Nacional, continuó con los operativos de control a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, que siguen realizando recorridos de forma ilegal por la Avenida Murillo.

El Área Metropolitana de Barranquilla mediante Resolución 051 de 2010 estableció los criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de

Carrera 44 B No. 98-48
Barranquilla- Atlántico
3157628198
mauriciotellez.abogado@hotmail.com

Barranquilla y su Área Metropolitana, con fundamento en la misma, se expidieron resoluciones de eliminación de varias rutas del transporte público colectivo de transporte de pasajeros con ocasión a la Implementación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro.

Estas actuaciones administrativas fueron debidamente notificadas a todas las empresas habilitadas en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana para la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros. Dos de estas empresas, Transportes Lolaya y Monterrey, insisten en despachar sus vehículos vinculados en unos recorridos eliminados, razón por la cual, están infringiendo normas del transporte como son el prestar un servicio no autorizado.

El Secretario de Movilidad en su condición de autoridad en materia de tránsito y transporte en el Distrito de Barranquilla, por mandato legal y delegación expresa expedida por la Señora Alcaldesa Distrital, debe velar porque se realicen los operativos en materia de tránsito y transporte en la troncal Murillo.

En este orden, las pretensiones de la parte actora carecen de legitimidad en la medida en que no aparece acreditado que la actividad económica de la cual fue privada con ocasión de la operación administrativa se ejerciera dentro de la legalidad, por el contrario, existen pruebas sobre la prestación irregular del servicio de transporte público y en esa medida, mal podría reclamarse por vía judicial las consecuencias de una actividad al margen de la legalidad.

De otro lado, es importante resaltar que dentro de los elementos que estructuran la responsabilidad extracontractual del Estado aparece como núcleo esencial el daño antijurídico, entendido este como aquel perjuicio que debe ser reparado en virtud de que quien lo sufre no tenía el deber jurídico de soportarlo, o en otras palabras, es el daño que sufre una persona como consecuencia de un desequilibrio en las cargas públicas y por lo tanto tiene derecho a reclamar del Estado la reparación de los daños o perjuicios sufridos.

En el caso sub examine, no aparece acreditado este elemento ya que tal y como se analizó en el acápite de excepciones, de acuerdo con el régimen jurídico que regula la prestación del servicio público de transporte en Colombia, la autorización de rutas a empresas transportadoras no constituye un derecho adquirido y que al tratarse de situaciones que comprometen el interés general de la comunidad, es potestad del Estado tomar las decisiones que protejan ese interés, como en efecto ocurrió en este caso, pues fueron razones superiores al interés particular las que motivaron al Area Metropolitana de Barranquilla a ordenar la cancelación de la ruta por la avenida Murillo a la empresa de transportes LOLAYA LTDA y de allí que no se observe desequilibrio en las cargas públicas, pues como lo dejo sentado la Corte Constitucional en sentencia C- 043 de 1998, los derechos de operación a las empresas de servicio de transporte público, son temporales y sujetos a ser modificados en razón de la facultad legal y reglamentaria en cabeza del Estado y en esa medida, la materialización de tal potestad no puede traducirse en la configuración de un daño antijurídico pues nos encontramos frente a aplicación de principios fundantes y fines esenciales del Estado como son: la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población.

En palabras de la Corte:

(...)

"Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que "se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona"¹⁰. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (arts. 1º, 2º y 366 C.P.)" (Se resalta)

Por lo expuesto, solicito a su señoría declarar probadas las excepciones propuestas y desestimar las pretensiones de la demanda por no encontrarse reunidos los presupuestos esenciales de la responsabilidad del Estado, entre ellos, la existencia de un daño antijurídico.

5. PRUEBAS.

5.1 Documentales que se solicitan.

Solicito se oficie al Área Metropolitana de Barranquilla a fin de que remita al proceso los siguientes documentos:

1.- copia de los actos administrativos proferidos por el área mediante los cuales se haya dispuesto la cancelación de rutas en la avenida Murillo a la empresa Lolaya LTDA. Aportar las constancias de notificación de dichos actos.

2- Copia de la Resolución 051 de 2010 expedida por esa entidad.

6.-NOTIFICACIONES:

A mi representada en la Oficina jurídica de la Alcaldía Distrital de Barranquilla ubicada en la calle 34 No. 43 - 28 piso 8 y al suscrito, en el correo electrónico mauriciotellez.abogado@hotmail.com

Atentamente,



MAURICIO RAFAEL TELLEZ ROSADO.

C. C. N° 72.009.858 de Barranquilla.

T. P. N° 151644 C. S. J.

¹⁰ (Pie de página de la cita) Sentencia C-147/97 (M.P., doctor Antonio Barrera Carbonell).



ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA

BOGOTÁ
BAC



SEÑORES

Tribunal de lo contencioso Administrativo del Atlántico- Sección B
E. S. D.

RADICADO: 08-001-23-33-000-2015-00429-00-C
REFERENCIA: Reparación directa
ACCIONANTE: Jaime Alfredo Parra Uribe
ACCIONADO: Área Metropolitana de Barranquilla- Deip Barranquilla

ADALBERTO DE JESUS PALACIOS BARRIOS, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No 72195129, actuando en mi condición de Secretario Jurídico del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, como lo acredito con fotocopia de mi acta de posesión que adjunto y decreto de nombramiento No 0002 del 2020 y de conformidad con el decreto de delegación No 0094 del 2017, manifiesto que por medio del presente escrito confiero poder especial, amplio y suficiente al doctor (a) MAURICIO TELLEZ ROSADO, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No 72009858, portadora de la Tarjeta profesional de Abogado 151644 del Consejo Superior de la Judicatura, con el fin de que represente y asuma la defensa de los derechos e intereses del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla dentro del proceso de la referencia.

Nuestro apoderado tiene facultades amplias y suficientes conforme el art. 77 y 78 del Código general del proceso y en especial para interponer recursos, sustituir en el profesional del derecho que delegue el Secretario Jurídico y reasumir.

Sírvase reconocer la respectiva personería en los términos de este poder.

Otorga

ADALBERTO DE JESUS PALACIOS BARRIOS
Secretario Jurídico Distrital de barranquilla

Acepto:

MAURICIO TELLEZ ROSADO
C.C. No. 72009858
T.P. No. 151644 del C.S.J.

Elaboró: Marcelo Molina

3 MAYO 2020
DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO

ANTE EL NOTARIO SEPTIMO DE BARRANQUILLA SE PRESENTÓ
Adalberto de Jesus Palacios Barridos
IDENTIFICADO CON C.C. 72.195.179.
Y DECLARÓ QUE EL CONTENIDO DEL DOCUMENTO ANTERIOR ES
CIERTO Y SUYA LA FIRMA QUE LO REFERENDA.

Adalberto Palacios



A RIESGO E INSISTENCIA DEL
INTERESADO SE REALIZA LA
PRESENTE DILIGENCIA
NOTARIA SEPTIMA DE BARRANQUILLA

EL SUSCRITO NOTARIO CERTIFICA
QUE EN SU PRESENCIA EL OTORGANTE IMPRIMO
EN ESTE DOCUMENTO LA HECLA DACTILAR
DEL DEDO INDICE DE SU MANO DERECHA



Ventanilla D02 Tribunal Administrativo - Atlántico - Barranquilla

De: David Salazar <dsalazar@consilioabogados.com>
Enviado el: miércoles, 29 de julio de 2020 8:21 a. m.
Para: Ventanilla D02 Tribunal Administrativo - Atlántico - Barranquilla
Asunto: Contestación demanda, Rad 08-001-23-33-000-2015-00429-00 C
Datos adjuntos: 200728 Constatcion Jaime Parra 2015-429 V.FINAL.pdf; Anexo 1 - Certificado medida cautelar AG 2011-143 Jgado 2 Admi.pdf; Correo comunicacion sujetos procesales.pdf

Tribunal Contencioso Administrativo del Atlántico

Demandante: JAIME ALFREDO PARRA URIBE.
Demandado: Área Metropolitana de Barranquilla y otros.
Radicado:08-001-23-33-000-2015-00429 -00 C
Asunto: Contestación demanda.

David Salazar Ochoa, identificado con la Cédula de Ciudadanía 1.020.736.761 y portador de la Tarjeta Profesional 217.429 del Consejo Superior de la Judicatura, apoderado especial del Área Metropolitana de Barranquilla, por medio del presente correo me permito aportar de manera adjunta la contestación de la demanda y las pruebas documentales que se pretenden hacer valer.

El suscrito recibe notificaciones en el correo electrónico dsalazar@consilioabogados.com, teléfonos 3158300801 - (1) 3004190 , y al presente correo se anexa constancia del cumplimiento del deber de enviar la actuación a los sujetos procesales.

David Salazar Ochoa.
Socio.

Consilio Abogados S.A.S.

Acompañamiento Jurídico Integral.

315 830 08 01 - (1) 3004190.

www.consilioabogados.com

dsalazar@consilioabogados.com - info@consilioabogados.com