

De: Juzgado 10 Administrativo - Bolivar - Cartagena
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:25 a.m.
Para: info@personeriacartagena.gov.co;
'personero@personeriacartagena.gov.co';
'juridica@personeriacartagena.gov.co';
bolivar@defensoria.gov.co; Nestor Casado;
procesosterritoriales@defensajuridica.gov.co;
notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co;
katherine-anaya@hotmail.com
Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00
Datos adjuntos: Sentencia AP 2017 00144.pdf
Importancia: Alta



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

**JUZGADO DÉCIMO
ADMINISTRATIVO DEL
CIRCUITO JUDICIAL DE
CARTAGENA**
SECRETARÍA

Medio de control	Protección de los derechos e intereses colectivos (Acción popular)
Radicado	13001333301020170014400
Accionante	Personería Distrital de Cartagena de Indias
Accionado	Distrito de Cartagena de Indias

DE CONFORMIDAD CON EL ARTICULO 203 DEL CÓDIGO PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SE SURTE LA NOTIFICACIÓN DE LA SENTENCIA DEL 16-07-2020, CON EL ENVÍO AL BUZÓN ELECTRÓNICO DE LA PARTE DEMANDANTE, DEMANDADA, LA PROCURADURÍA Y LA AGENCIA NACIONAL DE LA DEFENSA JURÍDICA DEL ESTADO, DE COPIA DE LA MISMA.

AVISO No. 1: Se agradece que en la respuesta que remita a este Despacho se señale con claridad el juzgado, referencia del expediente y el número de oficio si es del caso.

AVISO No. 2 : Esta dirección de correo electrónico, es de uso único y exclusivo de envío de **MENSAJE DE DATOS** conforme al artículo 201 del C.P.A.C.A., todo mensaje que se reciba no será leído y automáticamente se eliminara de nuestro servidores,

Centro, Avenida Daniel Lemaitre Calle 32 # 10-129, 4º piso Edificio Antiguo Telecartagena
E-mail: admin10cgena@cendoj.ramajudicial.gov.co - Teléfono 3152195567
Cartagena de Indias D.T.C.- Bolívar



Radicado No. 13001333301020170014400

Cartagena de Indias D.T. y C., dieciséis (16) de julio de dos mil veinte (2020)

Medio de control	Protección de los derechos e intereses colectivos (Acción popular)
Radicado	13001333301020170014400
Accionante	Personería Distrital de Cartagena de Indias
Accionado	Distrito de Cartagena de Indias
Sentencia No.	59

Procede el Despacho a dictar sentencia de primera instancia dentro de la acción popular promovida por la Personería Distrital de Cartagena de Indias contra el Distrito de Cartagena de Indias.

I. ANTECEDENTES

a. La demanda (folios 1 a 10)

La Personería Distrital de Cartagena de Indias, en ejercicio de la acción popular consagrada en el artículo 88 de la Carta Política, desarrollado por la Ley 472 de 1998, presentó demanda el 5 de junio de 2017, tendiente a que se protejan los derechos colectivos relacionados con i) el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, así como con ii) los derechos de los consumidores y usuarios, presuntamente trasgredidos por el Distrito de Cartagena de Indias debido a la falta de implementación del taxímetro como instrumento de control tarifario en el servicio público terrestre automotor individual tipo taxi en la ciudad de Cartagena.

a.1. Hechos

Como fundamento fáctico de la acción se exponen, en síntesis, los siguientes hechos:

- 1.- El servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en la ciudad de Cartagena, genera insatisfacción entre quienes lo utilizan, tanto residentes como turistas, debido a que maneja un alto costo en sus tarifas que no se ve compensado con una adecuada prestación del mismo.
- 2.- Con la «expedición del Decreto 0473 de 2017, por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros tipo taxi en el Distrito de Cartagena de Indias para el período del año 2017, se establecen criterios y fundamentos que, como es de esperarse con la regulación erigida para cada anualidad, determinan el incremento del costo del referido servicio, con lo cual tenemos, entonces, la tarifa mínima equivalente al valor de seis mil cuatrocientos pesos (\$6.400), dejándola como la más costosa de toda la ciudad».





Radicado No. 13001333301020170014400

3.- A pesar de existir un régimen tarifario para el servicio de transporte de taxi, algunos conductores lo incumplen provocando desavenencias con los usuarios, quienes al final resultan afectados porque aquellos terminan rehusándose a conducirlos a su lugar de destino.

4.- Frente a esta situación el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Bolívar tan solo invita a los usuarios a que formulen las respectivas denuncias que suponen un proceso complicado y dilatado, en vez de ejercer un control efectivo que conmine a los taxistas a cumplir la reglamentación tarifaria.

5.- Por todo lo anterior, se justifica la implementación de un sistema eficaz, práctico e idóneo como es la instalación del taxímetro, ya que este dispositivo electrónico *«constituiría una medida de arreglo eficaz para la controversia de cuánto debería pagar exactamente un usuario del servicio público de transporte terrestre individual tipo taxi debido a la imparcialidad innata del dispositivo electrónico de arrojar la tarifa de la carrera por medio de su sistema operativo»*.

6.- Considera la entidad accionante que, en este sistema de control tarifario no solamente el pasajero resulta beneficiado sino también el conductor debido que el sistema de liquidación del taxímetro, además de medir la distancia recorrida en una carrera determinada, calcula el tiempo ocupado aun cuando el vehículo se encuentre en reposo.

a.2.- Pretensiones

Se formulan las siguientes:

«**Primero.** Se declaren como vulnerados los derechos colectivos de los consumidores y usuarios, al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, afectados por la omisión por parte de las entidades relacionadas, y las que a su parecer guarden vínculo con el problema jurídico de la implementación del Taxímetro como medida eficaz para la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual Tipo Taxis en la ciudad de Cartagena de Indias.

Segundo. Que en atención a la declaración de los derechos colectivos enunciados, se ordene, por medio de sentencia judicial, al Distrito de Cartagena y demás entidades que le corresponda responsabilidad sobre la materia, la implementación en un término urgente y perentorio de todas las gestiones, proyectos, estudios y planes de acción que den como fin último: la reglamentación del Taxímetro en el Servicio Público Terrestre Automotor Individual Tipo Taxis en la ciudad de Cartagena.

Tercero. Se conmine al Distrito de Cartagena y al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte para que en el marco de sus competencias constitucionales, legales y reglamentarias, se abstengan de incurrir en este tipo de actitudes omisivas que impliquen el agravio de los derechos e intereses colectivos de esta índole.

Cuarto. Se requiera a las entidades accionadas, la implementación de campañas de concientización, socialización y adaptación de los usuarios que residen la ciudad y cuyo objeto sea la inclusión del taxímetro en la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual Tipo Taxis, en aras de garantizar el buen desempeño del mismo.

Quinto. Ordenar la realización de todas las demás medidas que excedan las pretensiones presentadas por el actor popular en la presente acción, siempre que sean



Radicado No. 13001333301020170014400

destinadas a hacer cesar la vulneración de los derechos colectivos que se encuentren quebrantados.».

b. La defensa del Distrito de Cartagena de Indias (folios 32-37)

Con documento radicado el 26 de octubre de 2017, ejerció su derecho a la defensa oponiéndose a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, por carecer de fundamento legal y fáctico.

En cuando a los hechos dijo: Del No. 1 al 3, no le constan y por lo tanto deberán probarse; del No. 4, es cierto en lo atinente a la expedición del Decreto 0473 de 2017 por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros tipo taxi en la ciudad de Cartagena para dicha anualidad, pero resulta confuso cuando se expresa que *«la tarifa mínima equivalente al valor de seis mil cuatrocientos pesos (\$6.400) dejándola como la más costosa de toda la ciudad»*, siendo que en ese acto administrativo se hace referencia a este valor como la tarifa mínima; del No. 5, no se trata de un hecho sino de una percepción subjetiva que en todo caso deberán probarse; del No. 6, es cierto parcialmente y en lo que no, es cuanto a que por parte de la administración distrital no se esté haciendo nada para que los conductores cumplan el régimen tarifario, pues el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte realiza controles permanentes con el fin de verificar que los taxistas cobren las tarifas señaladas; del No. 7, es falso en cuanto a que se esté presentando una imprecisión en la aplicación de los costos del servicio de transporte, pues anualmente el Distrito de Cartagena expide con base en estudios técnicos las tarifas que van a regir para la prestación del servicio de transporte público en vehículo taxi, *«así como tampoco es cierto que la implementación del taxímetro sea el mecanismo idóneo o el único medio para controlar el cobro de las tarifas oficializadas»*; del No. 8 y 9, son meras apreciaciones subjetivas del actor, que en todo caso deberán probarse; del No. 10, también es una apreciación subjetiva carente de sustento probatorio, y del No. 11, 12, 13 y 14, ninguno le consta y por tanto deberán probarse.

Finalmente propuso una excepción de mérito que denominó *«Inexistencia de la vulneración de derechos colectivos»* toda vez que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 3 de la Ley 105 de 1993, 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, 1 y 2 del Decreto 2660 de 1998 y el 2.2.1.3.8.16 del Decreto 1079 de 2015, el Alcalde del Distrito de Cartagena ostenta las facultades para fijar las tarifas que regirán en materia del servicio de transporte público individual de pasajeros tipo taxi; lo cual, junto con el apoyo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte ha venido cumpliendo anualmente, siguiendo –además de las disposiciones acabadas de citar- los parámetros señalados en la Resolución No. 4350 de 1998.

Indica que, con fundamento en el marco normativo reseñado, fue expedido el Decreto No. 0473 de 29 de marzo de 2014 *«Por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de transporte público individual de pasajeros tipo taxi en el Distrito de Cartagena correspondiente a la anualidad 2017, y se dictan otras disposiciones»*, y que para ello previamente la Subdirección Operativa del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte realizó los estudio de costos correspondientes, que determinaron reajustar las tarifas para el año 2017, en un 7.5%.



Radicado No. 13001333301020170014400

Se opone a las pretensiones de la acción popular, porque *«en ninguna norma se impone como obligatorio la implementación del taxímetro como mecanismo para ejercer control en el cobro de las tarifas autorizadas, pues recordemos que este instrumento, solo está definido como un dispositivo que liquida el costo del servicio público a la tarifa autorizada, y no es el único y exclusivo mecanismo al que es posible acudir para ejercer las funciones de control a cargo del DISTRITO DE CARTAGENA, por lo que de su implementación o no hasta la fecha en la ciudad, no es posible concluir que la entidad territorial esté incurriendo en omisión de sus funciones o haya desatendido el ejercicio del control y vigilancia del servicio de transporte público terrestre que se presta en vehículos taxi»*.

Por lo expuesto, la administración distrital no ha incurrido en violación alguna de los derechos colectivos invocados en la demanda de acción popular, como quiera que hasta la fecha cumple con su obligación de expedir las tarifas que regirán para la prestación de este servicio público de transporte; y porque sumado a lo anterior, los agentes de tránsito de la ciudad diariamente ejercen control y vigilancia para que los taxistas cumplan con el cobro de las tarifas oficialmente establecidas.

c. Recuento del trámite procesal surtido

La demanda presentada el 5 de junio de 2017 (fol. 1) fue admitida con auto del 9 de junio de 2017 (fol. 26).

El Distrito de Cartagena describió el traslado de la demanda con memorial radicado el 16 de octubre de 2017 (fol. 32-37).

Con auto del 22 de marzo de 2018 se fijó fecha para llevar a cabo la audiencia especial de pacto de cumplimiento (fol. 75), la cual se evacuó el día 6 de noviembre de 2018 sin que hubiese consenso entre las partes. Declarada fallida esa etapa, inmediatamente se decretó la apertura del período probatorio (fol. 79-80).

Posteriormente el 6 de marzo de 2019 se ordenó el cierre del ciclo probatorio y enseguida se corrió traslado a las partes para que alegaran de conclusión, y al Ministerio Público para que emitiera su concepto (fol. 107).

Dentro del plazo correspondiente, la Personería Distrital de Cartagena y el Distrito de Cartagena de Indias presentaron sus alegaciones finales, reiterando los argumentos expuestos en la demanda y en su contestación; mientras que el Ministerio Público, se abstuvo de rendir concepto (fol. 130 a 146).

El expediente ingresó al despacho para fallo, el 19 de marzo de 2019 (fol. 114).

II. CONSIDERACIONES

a. Competencia



Radicado No. 13001333301020170014400

Este Juzgado es competente para conocer de la presente acción en primera instancia, atendiendo lo dispuesto tanto en el artículo 16 de la Ley 472 de 1998, como el numeral 10º del artículo 155 de la Ley 1437 de 2011.

b. De los medios de defensa que no califican como excepciones propiamente dichas

De acuerdo con la regulación especial contenida por la Ley 472 de 1998, el juez al momento de dictar sentencia resolverá sobre las excepciones de mérito propuestas y las previas, de falta de jurisdicción y cosa juzgada -únicas que pueden alegarse-, pues así lo dispone el artículo 23 del citado cuerpo normativo.

Sobre las excepciones perentorias o de fondo, sabido es, tal como su denominación lo indica, que son sustanciales y van directo contra el derecho en discusión, pero no pueden corresponder solamente a la negación de los hechos y las pretensiones, sino que deben tratarse de hechos nuevos dirigidos a enervar las súplicas de la demanda, lo otro sencillamente haría parte de la discusión surgida entre los contendientes. Ciertamente, así lo ha dado a entender la jurisprudencia del Consejo de Estado:

«9. Las excepciones en los procesos judiciales, son un medio de defensa ejercido por la parte demandada, que va más allá de la simple negación de la relación fáctica realizada por el demandante, ya que consisten en hechos nuevos, tendientes a enervar las pretensiones; la excepción “(...) *se presenta cuando el demandado alega hechos diferentes de los propuestos o invocados por el demandante y que se dirigen a desconocer la existencia del derecho reclamado por este, o bien, sin rechazarlo, oponerle circunstancias que tiendan a evitar su efectividad en determinado proceso*”¹.

10. La excepción perentoria o de fondo, que es la que procede en los procesos contencioso administrativos, representa un verdadero contraderecho del demandado, preexistente al proceso y que excluye los efectos jurídicos perseguidos por la demanda; quien propone una excepción al ser demandado, en realidad lo que hace es alegar hechos nuevos, distintos a los expuestos en el libelo introductorio e impositivos o extintivos del derecho pretendido por el actor»².

Bajo los presupuestos anteriores, el Despacho se abstendrá de estudiar como excepción de mérito, la propuesta por la apoderada judicial del Distrito de Cartagena de Indias, y que rotula bajo el título de «*Inexistencia de la vulneración de derechos colectivos*», pues al examinar los argumentos que la estructuran, nada más comportan una oposición a las pretensiones de la demanda, pero no encierran la alegación de hechos distintos con la connotación de ser extintivos, impositivos, modificatorios o dilatorios de aquellas.

Lo acabado de decir, en todo caso, no significa que tales razonamientos serán desatendidos por este fallador a la hora de avocar el análisis de fondo, pues ciertamente corresponde abordar su estudio, pero no bajo el cariz de una excepción.

c. Asunto de fondo

¹ Azula Camacho, Jaime, “*Manual de Derecho Procesal*”, T. I, Teoría General del Proceso, Editorial Temis S.A., 8ª ed., 2002, p. 316.

² Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera. Sentencia de 20 de febrero de 2014. Expediente: 250002326000200101678(27507). Actor: Javier Ignacio Pulido Solano. Demandado: Departamento Administrativo de Bienestar Social – Bogotá D.C. M.P. Danilo Rojas Betancourth.





Radicado No. 13001333301020170014400

c.1. Generalidades de la acción popular

Quizás el primer referente que existe en el ordenamiento jurídico interno sobre las acciones populares corresponde al artículo 1005 del Código Civil, que las define como «*Acciones populares o municipales*», ciertamente porque reconoce que «*[l]a municipalidad y cualquier persona del pueblo tendrá en favor de los caminos, plazas u otros lugares de uso público, y para la seguridad de los que transitan por ellos, los derechos concedidos a los dueños de heredades o edificios privados*».

Sin embargo, el constituyente de 1991 consciente de que los derechos e intereses colectivos eran muchos más que los bienes de uso público y la seguridad de quienes los utilizan, consagró en el artículo 88 de la Constitución Política las acciones populares «*para la protección de los derechos e intereses colectivos*», y de forma enunciativa identificó como tales el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica «*y otros de similar naturaleza que se definan en ella*».

El desarrollo legislativo de la nueva figura constitucional se hizo por medio de la Ley 472 de 5 de agosto de 1998 «*Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones*». Esto trajo importantes avances con respecto a la que está consagrada en el Código Civil. Para solo hablar de algunos aspectos hay que señalar que la legitimación para la interposición de la acción popular se sacó del plano municipal y se elevó a categoría universal, de suerte que puede ser formulada por cualquier persona, natural o jurídica, de derecho público o privado, lo que permite que sea mucho más amplio el espectro de eventuales defensores de tales derechos.

Otro aspecto relevante es que se reconoció que la gama de derechos e intereses colectivos es mucho más amplia de la concebida en el Código Civil, lo que sin duda se explica por los grandes avances doctrinarios y científicos que se han surtido desde que se expidió el Código Civil, que todos saben tiene unas raíces centenarias. Así, en la actualidad se conciben como intereses colectivos no solamente los que se identifican en los literales que van de la a) a la n) del artículo 4o de la mencionada ley, sino además «*los definidos como tales en la Constitución, las leyes ordinarias y los tratados de Derecho Internacional celebrados por Colombia*». Es decir, los derechos e intereses colectivos, como su nombre lo indica, corresponden no a los que pertenecen a una persona individualmente considerada, sino a los derechos cuya titularidad recae en la comunidad en general, como así sucede con derechos como el goce de un ambiente sano, la seguridad y salubridad públicas, etc., necesarios para garantizar la supervivencia de la especie humana.

Entonces el carácter público de que están ungidas las acciones populares, guarda íntima relación con la noción de derecho colectivo, esto es, de aquel interés del que es titular una pluralidad de personas. No obstante, debe aclararse que la protección de este tipo de intereses colectivos constituye, indudablemente, un presupuesto para el goce de múltiples garantías individuales. Sobre el punto, la **Corte Interamericana de Derechos Humanos** ha dicho lo siguiente:



Radicado No. 13001333301020170014400

«[los derechos individuales] tienen origen y adquieren presencia y sentido en el marco de los derechos colectivos. Por ello, la protección de aquéllos constituye, lógicamente, una forma de preservar éstos; la inversa también es válida: la tutela de los derechos colectivos, a través de las normas e instrumentos que a ellos se refieren, concurre a la comprensión y repercute en la preservación de los derechos individuales. Así, no existe conflicto alguno, sino complementariedad estricta».³

Otra característica importante de las acciones populares es que permite la actuación de la jurisdicción, ordinaria o contencioso administrativa según el caso, de forma preventiva, para evitar que el daño del interés colectivo se consume. Actúa frente a la amenaza o vulneración del derecho y por ello, el operador judicial puede impartir las medidas que crea necesarias para hacer cesar la violación o amenaza del interés colectivo.

En ese orden de ideas, el Juzgado considera que la acción popular es la herramienta procesal pertinente para ventilar el asunto de la referencia, en la medida en que se alega la vulneración de derechos e intereses colectivos, derivada, según la demanda, de las conductas endilgadas al Distrito de Cartagena de Indias.

c.2. De los derechos colectivos cuya protección se pretende

En el caso bajo estudio tenemos que, con la presente acción interpuesta se procura la aplicación de la ley 472 de 1998 respecto de los derechos de carácter colectivo, señalados en los ordinales h) y n) del artículo 4° de la citada ley, los cuales son del siguiente tenor:

«**Artículo 4°.- Derechos e Intereses Colectivos.** Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:

(...)

j) El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna;

(...)

n) Los derechos de los consumidores y usuarios.

(...)).

c.3.- Presentación del caso y problema jurídico a resolver

Mediante el ejercicio de la presente acción popular la Personería Distrital de Cartagena de Indias busca la protección de los derechos colectivos relacionados por un lado, con el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, y por el otro con los derechos de los consumidores y usuarios, al considerar que ambos son objeto de vulneración por parte del Distrito de Cartagena de Indias debido a la falta de implementación en esta ciudad del uso del taxímetro como una herramienta necesaria para la eficaz prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi.

³ Voto razonado del juez Sergio García Ramírez con respecto a la sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos del 29 de marzo de 2006, en el caso Comunidad Indígena Saw hoyamaya vs. Paraguay.



Radicado No. 13001333301020170014400

Desde la perspectiva de la accionante, se presenta un inconformismo generalizado entre los usuarios de este medio de transporte, ocasionado porque las tarifas fijadas por el Distrito de Cartagena para regular la prestación de este servicio son muy elevadas y a pesar de sus altos costos, los usuarios no reciben como contraprestación un servicio de calidad. También asegura que, en no pocas ocasiones, los pasajeros son víctimas de abuso por parte de algunos conductores que cobran más allá de lo permitido en la reglamentación tarifaria provocando discrepancias con los usuarios que, por afán, desconocimiento del valor de las tarifas o porque simplemente no disponen de otra opción, tienen que finalmente asumir el pago de lo excesivamente cobrado, o en su defecto, someterse a la negativa del conductor a realizar el recorrido o la «carrera» solicitados.

Cuestiona entonces el ente accionante, que el Distrito de Cartagena no ejecute medidas correccionales efectivas, y se limite simplemente por conducto del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, a instar a los ciudadanos a que formulen las denuncias respectivas, que por demás *«representa un proceso dilatado y complicado para los usuarios»*.

Por ello la Personería Distrital de Cartagena, ve en la implementación de los dispositivos electrónicos como los taxímetros, una medida eficaz, práctica e idónea para reequilibrar un sistema desbalanceado donde el usuario representa la parte más débil dado que no interviene en la fijación de las tarifas a cobrar; pero adicional a ello, considera que su puesta marcha reportaría también beneficios para los mismos conductores de taxis.

En vista de lo anterior acude al presente dispositivo constitucional, para que se le ordene a la administración distrital a que en un término perentorio adelante *«todas las gestiones, proyectos, estudios y planes de acción que den como fin último: la reglamentación del taxímetro en el Servicio Público Terrestre Automotor Individual Tipo Taxi»* en la ciudad heroica.

A su turno, el Distrito de Cartagena de Indias se muestra en total desacuerdo con los planteamientos de la demanda, señalando que no ha incurrido en conducta alguna que implique una vulneración a los derechos colectivos invocados; pues advierte que, basado en los estudios de costos realizados por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, de forma anual promulga las tarifas correspondientes para la prestación del servicio de taxi.

Sumado a lo anterior, y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.1.2 Decreto 1079 de 2015, afirma que ejerce las tareas de inspección, vigilancia y control que tal normativa atribuye a los alcaldes o autoridades municipales, de manera que diariamente, a través de los agentes de tránsito, vela para que los conductores de taxi cumplan con el cobro de las tarifas oficialmente autorizadas.

Señala así mismo que, no existe norma alguna que imponga el uso obligatorio del taxímetro como mecanismo para vigilar el cobro de las tarifas, pues a su juicio aquél instrumento solo está definido *«como un dispositivo que liquida el costo del servicio público a la tarifa autorizada, y no es el único y exclusivo mecanismo al que es posible acudir para ejercer las funciones de control»* a cargo del ente territorial. Por lo tanto, el que hasta la fecha no se





Radicado No. 13001333301020170014400

haya implementado su uso, no significa que el Distrito de Cartagena de Indias esté incurriendo en alguna omisión de sus funciones o ejerza indebidamente las asignadas para la inspección y vigilancia de dicha actividad transportadora.

Así las cosas, en el presente asunto el dilema jurídico que debe esclarecer al Despacho, consiste en determinar si el Distrito de Cartagena de Indias vulnera los derechos colectivos invocados en la demanda, por no haber implementado el uso taxímetro en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, habida cuenta de las falencias que en cuanto a regulación y cobro de tarifas se presentan en el esquema que actualmente rige en esta ciudad para el ejercicio de tal actividad transportadora.

c.4.- Solución al caso concreto

Para llegar a una solución al problema jurídico plantado, el Despacho hace acopio de las siguientes reflexiones:

c.4.1.- De acuerdo con el artículo 365 de la Constitución Política, 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 [...]

Por su parte la Ley 105 de 30 de diciembre de 1993⁴, señala en su artículo 3º que 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 rige, entre otros, por los siguientes principios:

«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»

A su turno la Ley 136 de 20 de diciembre de 1996, y *«Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte»* destaca en su artículo 4º, que el transporte goza de especial protección estatal y *«está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares»*.

⁴ «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».





Radicado No. 13001333301020170014400

También el citado estatuto en su artículo 5º le otorga al servicio público de transporte el carácter de esencial que implica *«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 establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos»*.

En lo que concierne al **Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi**, el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 26 de mayo de 2015⁵, lo define como *«aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes»*⁶.

Por su parte el artículo 2.2.1.3.1.2⁷, en relación con la función de inspección, vigilancia y control del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, señala que estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función, lo que guarda armonía con el artículo 315, numeral 3, de la Constitución Política, según el cual le corresponde al Alcalde asegurar en el territorio de su jurisdicción la prestación de los servicios a su cargo.

Así mismo este Decreto, prevé lo siguiente:

«Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos⁸ para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte⁹ mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciadas en atención a niveles de servicio y cobros adicionales por servicios complementarios. Así mismo, incluirá dentro de la metodología para la elaboración de los estudios de costos, factores como la congestión y las medidas de restricción a la circulación.

De conformidad con lo establecido en el numeral 9 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, cuando la autoridad de transporte competente considere necesario fijar tarifas por debajo de lo concluido técnicamente, deberá asumir la diferencia del valor, estipulando

⁵ «Por medio el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte».

⁶ Este artículo corresponde al 6º del Decreto 172 de 2001 «por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi», pero tanto este estatuto como el Decreto 1047 de 4 de junio de 2014 «Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones», fueron compilados, junto a otros estatutos, por el Decreto 1079 de 26 de mayo de 2015.

⁷ Decreto 172 de 2001, artículo 9.

⁸ Esta norma va en consonancia con lo regulado por el artículo 30 de la Ley 336 de 1996, que establece:

«Artículo 30.-De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular».

⁹ Acorde con lo previsto por el Artículo 29 de la Ley 336 de 1996, de acuerdo con el cual: «En su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte».





Radicado No. 13001333301020170014400

en el acto administrativo la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad».¹⁰

Ciertamente el Decreto 2660 de 29 de diciembre de 1998¹¹, establece los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, y al respecto señala que:

«Artículo 2°. Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

(...)

Artículo 4°. Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículos y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el inciso anterior, el incremento de la tarifa para cada clase de vehículo y nivel de servicio, no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente».

Ahora bien, el artículo 3° de la norma precitada advierte que, el Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos. Por virtud de tal mandato, es que se expide la Resolución No. 4350 el 31 de diciembre de 1998¹², la cual deberá ser atendida por autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, a fin de elaborar los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio, incluyendo por supuesto el servicio de transporte público en vehículos taxi.

c.4.2.- Partiendo de las bases anteriores, recordemos que en el presente asunto se debe determinar si el Distrito de Cartagena al omitir implementar el uso del taxímetro en el servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos tipo taxi, vulnera el derecho colectivo de los usuarios de este medio de transporte de acceder a este servicio en forma eficiente y oportuna.

A juicio de la Personería Distrital de Cartagena, la instalación del taxímetro permitiría el cobro de unas tarifas más equilibradas, reportando beneficios recíprocos tanto para conductores como pasajeros, lo que ciertamente en el sistema actual no se estaría presentando, dado que este sector tradicionalmente se ha regulado por la imposición de un sistema tarifario, que hoy día genera un inconformismo generalizado, producto de la concurrencia de varias deficiencias: elevados precios de las tarifas no retribuido con un servicio de calidad; abuso por parte de los taxistas en el cobro de las tarifas; falta de control

¹⁰ Decreto 1047 de 2014, artículo 16

¹¹ «Por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto».

¹² «Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto».



Radicado No. 13001333301020170014400

efectivo por parte de las autoridades frente a dichos abusos; negativa de los taxistas a conducir los pasajeros a su lugar de destino por desacuerdos con el usuario al concertar la tarifa.

Este cúmulo de anomalías constituyen los hechos nocivos que, de acuerdo con la exposición de la demanda, estarían comprometiendo las garantías colectivas invocadas, y por ende justificando la implementación del taxímetro como una medida eficaz para que el Distrito de Cartagena pueda garantizar una adecuada prestación del servicio público de taxi. En ese orden, las situaciones de hecho anteriormente enunciadas, debieron ser probadas por la Personería Distrital de Cartagena en el proceso, conforme a lo previsto en el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, para luego determinar si por cuenta de esos hechos se hallan amenazados o vulnerados los derechos colectivos enunciados.

c.4.3.- Entonces, a efectos de resolver lo pertinente, resulta importante recordar que la Ley 472 de 1998, establece en su artículo 30 lo siguiente:

«ARTÍCULO 30. CARGA DE LA PRUEBA. **La carga de la prueba corresponderá al demandante.** Sin embargo, si por razones de orden económico o técnico, si dicha carga no pudiese ser cumplida, el juez impartirá las órdenes necesarias para suplir la deficiencia y obtener los elementos probatorios indispensables para proferir un fallo de mérito, solicitando dichos experticios probatorios a la entidad pública cuyo objeto esté referido al tema materia de debate y con cargo a ella.

En el evento de no existir la posibilidad de allegar la prueba respectiva, en virtud de lo establecido en el inciso anterior, el juez podrá ordenar su práctica con cargo al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos»¹³.

De acuerdo con esta norma, es deber del actor probar los hechos, acciones u omisiones que a su juicio constituyen la causa de la amenaza o vulneración de los derechos e intereses colectivos cuya protección se reclama en la demanda. Esa carga corresponde asumirla al promotor de la acción popular, y solo es morigerada por la misma norma respecto de situaciones en las que por razones de orden económico o técnico la carga de la prueba no pueda ser cumplida por el demandante, caso en el cual el juez debe impartir las órdenes necesarias para suplir la deficiencia y obtener los elementos probatorios indispensables para proferir un fallo de mérito.

Dicho de otro modo, no basta que el accionante afirme la vulneración de los derechos colectivos para su declaración, sino que, adicionalmente a ello, deben demostrarlas en el expediente, a través de los medios de prueba previstos en el artículo 29 de la Ley 472 de 1998¹⁴.

Sobre el tema es bueno recordar que el Consejo de Estado, ha indicado en reiteradas ocasiones, que¹⁵:

«[l]a acción popular no está diseñada para acudir a ella ante cualquier violación de la ley, irregularidad o disfunción que se presente ya sea en el ámbito público o privado.

¹³ Negrillas añadidas.

¹⁴ «ARTÍCULO 29. **CLASES Y MEDIOS DE PRUEBA.** Para estas acciones son procedentes los medios de prueba establecidos en el Código de Procedimiento Civil (Hoy Código General del Proceso), sin perjuicio de lo que respecto de ellos se disponga en la presente ley».

¹⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, Exp. AP-1499 de 2005.





Radicado No. 13001333301020170014400

Por el contrario, como se indicó al inicio de estas consideraciones, la acción popular tiene un papel preventivo y/o remedial de protección de derechos e intereses colectivos, cuando quiera que éstos se ven amenazados o están siendo vulnerados, pero en uno y otro evento, **tanto la amenaza como la vulneración, según el caso, deben ser reales y no hipotéticas, directas, inminentes, concretas y actuales**, de manera tal que en realidad se perciba la potencialidad de violación del derecho colectivo o la verificación del mismo, **aspectos todos que deben ser debidamente demostrados por el actor popular, quien conforme a lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, tiene la carga de la prueba**».¹⁶

Revisada la presente actuación, se advierte que la Personería Distrital de Cartagena no aportó ningún elemento probatorio para demostrar válidamente el daño, la amenaza o la vulneración a los derechos e intereses colectivos invocados en la demanda, y tampoco manifestó ni acreditó la imposibilidad de allegar las pruebas respectivas, tal como lo podía invocar a términos de lo previsto por el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, arriba mencionado.

Ciertamente la demanda contiene un conjunto de señalamientos que no están respaldados con ningún medio de prueba, ya que la actividad probatoria por parte del ente actor fue prácticamente inexistente, pues ni aportó pruebas con la demanda como tampoco formuló solicitud probatoria alguna para enriquecer el debate procesal.

En ese orden, esta agencia considera que no bastaba con afirmar que el Distrito de Cartagena de Indias impone a los usuarios unas elevadas tarifas para el cobro del servicio de transporte público de taxis, era necesario, además, que dicha aseveración formulada por la Personería Distrital de Cartagena se encontrara sustentada de manera técnica, de tal forma que se acreditara que los estudios de costos elaborados por la administración no se ceñían a la metodología y los criterios señalados en la Resolución No. 4350 el 31 de diciembre de 1998, y que precisamente por no acatar dichos parámetros se configura una vulneración o amenaza a los derechos colectivos invocados en la demanda.

Ciertamente la demanda trajo a colación, la regulación contenida en el Decreto 0473 de 29 de marzo de 2017 *«Por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros tipo taxi en el Distrito de Cartagena de Indias, correspondiente a la anualidad 2017, y se dictan otras disposiciones»*¹⁷. En una parte de los considerandos de dicho acto administrativo, se lee lo siguiente:

«Que el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, a través de la Subdirección Operativa del DATT, y de conformidad con la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de basen para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, establecida en la Resolución No. 4350 de 1998, elaboró el 25 de enero de la presente anualidad, los estudios de costos, con base en las cuales se fijarán las tarifas del transporte público individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, para la anualidad de 2017.

Que como resultado de los estudios técnicos de fecha 25 de enero de la presente anualidad y teniendo en cuenta los resultados de las tarifas en la estructura de costos, la Subdirección Operativa y Técnica del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT, recomienda reajustar la tarifa para el servicio de transporte público

¹⁶ Resaltado fuera de texto.

¹⁷ Fol. 51-57.





Radicado No. 13001333301020170014400

individual de pasajeros tipo taxi para la anualidad 2017, en el Distrito de Cartagena de Indias, en un porcentaje de 7.5% de las tarifas.

Que los estudios técnicos de costos hacen parte integral del presente Decreto».

Como se puede observar la administración distrital, decidió reajustar las tarifas para la vigencia del año 2017 partiendo de los estudios de costos elaborados por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte - DATT; estudios que se repite no fueron controvertidos técnicamente por la parte actora. Ahora si la interpretación es otra, dado que en la demanda se afirma que *«la Administración Pública ha sido muy diligente y ágil para realizar los estudios de costos que justifican el tan elevado precio de las tarifas en la ciudad, lo cual encuentra asidero en el mandato legal establecido por el Decreto 1079 de 2015»*, insinuando con ello que las falencias tienen su génesis en la regulación existente sobre la materia, sin duda alguna se equivoca de escenario procesal para cuestionar la legalidad de un acto administrativo revestido de presunción de legalidad.

De otra parte, vale la pena acotar que, este Despacho haciendo uso de su facultad oficiosa en materia probatoria¹⁸ requirió al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, con el fin de obtener un informe acerca de varios puntos atinentes a la presente acción popular.

Y es así como el 11 de febrero de 2019 el Subdirector Técnico Operativo del DATT, allegó Oficio AMC-0009564-2019 fechado 8 de febrero del mismo año¹⁹; documento en el que frente a la inquietud formulada sobre *«los mecanismos utilizados para hacer cumplir a los prestadores del servicio de taxi, las tarifas que actualmente establecen»*, el funcionario explicó:

«En respuesta al punto número 1 que se refiere a los mecanismos empleados para hacer cumplir las tarifas del servicio de taxi por parte de los prestadores, me permito manifestar que la Subdirección Operativa tiene un organigrama de trabajo en el cual se encuentran incluidos todos y cada uno de los problemas que en materia de movilidad se encuentran latentes en el Distrito de Cartagena; y para el caso específico de los taxis, las medidas utilizadas de manera permanente son controles y los operativos que se efectúan semanalmente».²⁰

En cuanto a la pregunta sobre el número de sanciones impuestas a los taxistas que incumplan el cobro de las tarifas oficiales, advirtió:

«Dicho lo anterior, pongo de manifiesto que el Código Nacional de Tránsito no tiene tipificada una sanción que específicamente se refiera al verbo incumplir las tarifas que anualmente se establecen, razón por la cual, en este sentido se sanciona a los taxistas con las siguientes infracciones:

B15, que se refiere a conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros (esta es la más utilizada por ser la q (sic) más enmarca)

(...)

¹⁸ En audiencia de pacto de cumplimiento celebrada el 23 de abril de 2018, acta visible a folios 79 -80 y en el 81 aparece el CD contentivo de la misma.

¹⁹ Fol. 84-86.

²⁰ Resaltado del texto original.





Radicado No. 13001333301020170014400

E01 que es negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

En este orden y en cuanto al número de infracciones impuestas encontramos que para los últimos 4 años se han impuesto mas (sic) de 2000 mil sanciones de acuerdo con el reporte recibido por la oficina estadística del DATT».

E increpada la autoridad de tránsito sobre el «*número de quejas recibidas al año por el incumplimiento de las tarifas*», indicó lo siguiente:

«Respecto al punto 2, que se refiere al número de quejas recibidas por año, relacionadas con el incumplimiento de las tarifas, he sido informado de parte del doctor ..., profesional universitario código 219, adscrito a la oficina de transporte público, receptora de este tipo de quejas y reclamos, que para el año inmediatamente anterior y en promedio, el número de quejas son 6 al año y que a las mismas se le dio el trámite (sic) correspondiente; de ser necesario podrá solicitar el envío de las mismas con el trámite (sic) dado en copias, no se adjunta porque no fue motivo de ninguno de los puntos de la solicitud».

Entonces recordemos que otra de las quejas formuladas por el ente actor, estuvo relacionada con una supuesta falta de acción por parte del Distrito de Cartagena de Indias para frenar los abusos que algunos taxistas comenten al momento de cobrar las tarifas; pero contrario a ello reposa el informe en los términos acabados de citar; y el cual por demás, en el curso del debate probatorio, no fue controvertido por la Personería Distrital de Cartagena en ninguno de sus apartes, incluyendo aquél en donde explica los criterios con los cuales la administración fija las tarifas del servicio de taxi.

En ese orden de ideas, el Despacho considera que el ente accionante no asumió la carga probatoria que le correspondía, y por eso no logró acreditar las situaciones anómalas en el grado de configuración que planteó en la demanda como para predicar una afectación concreta e inminente al acceso al servicio público de transporte terrestre en vehículos taxi en condiciones de eficiencia y oportunidad en la ciudad de Cartagena.

Y aun cuando no se desconoce que, en el ejercicio de esta actividad transportadora se pueden presentar múltiples inconvenientes o irregularidades por parte de quienes prestan este servicio, ello por sí mismo no descalifica la idoneidad del sistema tarifario imperante donde se maneja una tarifa única que el usuario debe cancelar por cada recorrido o carrera; ni tampoco genera una transgresión a las garantías colectivas inmersas en su prestación, ya que las autoridades distritales aplican las medidas que consideran pertinentes (tarjetas de control, operativos, etc) dentro de la órbita de sus competencias administrativas, para garantizar el acatamiento de las tarifas fijadas para cada anualidad.

Ahora la no implementación del taxímetro por parte del Distrito de Cartagena, tampoco acarrea *per se* una violación a los derechos colectivos plurimencionados. Recordemos que el taxímetro es tan solo un instrumento de medición el cual le indica al pasajero la cantidad total que debe pagar según las unidades marcadas basándose en la distancia recorrida y el tiempo transcurrido. Para calcular el valor a pagar, cada una de las unidades que marca tiene un equivalente en distancia y en tiempo.



Radicado No. 13001333301020170014400

La Ley 769 del 6 de agosto de 2002²¹, lo define como el «dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada», por consiguiente es una forma alterna al sistema de la tarifa única, para cobrar el precio que los usuarios deben pagar por la prestación del servicio público de transporte. De manera que es un mecanismo que las autoridades de tránsito a bien pueden acudir, pero de no hacerlo tampoco significa que se afecten los derechos colectivos citados en la demanda, sobre todo porque en el caso de la ciudad de Cartagena se está garantizado el acceso al servicio de taxi, mediante unas tarifas preestablecidas acorde con la normativa vigente. Es decir, existe un sistema regulado que le permite al consumidor tener garantía sobre el criterio objetivo que liquida el valor de la tarifa a pagar por el servicio.

Entonces por las motivaciones anotadas en precedencia, deberán despacharse desfavorablemente las pretensiones de la demanda, tal como se dispondrá en la parte resolutive de la presente decisión.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Décimo Administrativo del Circuito de Cartagena, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: DENEGAR las pretensiones de la demanda de acción popular instaurada por la Personería Distrital de Cartagena contra el Distrito de Cartagena de Indias, atendiendo las razones vertidas en la parte motiva de la presente providencia.

SEGUNDO: ENVIAR copia de esta providencia a la Defensoría del Pueblo, para que sea incluida en el Registro Público centralizado de Acciones Populares y Acciones de Grupo a que refiere el artículo 80 de la Ley 472 de 1998.

TERCERO: En firme esta providencia, y hechas las anotaciones correspondientes, archívese el expediente.

Notifíquese.

JOSÉ LUIS OTERO HERNÁNDEZ

Juez

Firmado Por:

JOSE LUIS OTERO HERNANDEZ

JUEZ CIRCUITO

JUZGADO 010 SIN SECCIONES ADMINISTRATIVO DE CARTAGENA

²¹ «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones».





Radicado No. 13001333301020170014400

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:

6e4a46e5b4eb4cbbf901b54c698ac770aac1de3dbb8d9068ae12d8c47f62df81

Documento generado en 16/07/2020 06:58:53 PM

/O=EXCHANGELABS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF2

De: postmaster@defensoria.gov.co
Para: bolivar@defensoria.gov.co
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:26 a.m.
Asunto: Entregado: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA
13-001-33-33-2017-00144-00

El mensaje se entregó a los siguientes destinatarios:

bolivar@defensoria.gov.co (bolivar@defensoria.gov.co)

Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00



NOTIFICACIÓN
DE SENTENCIA ...

De: postmaster@outlook.com
Para: katherine-anaya@hotmail.com
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:26 a.m.
Asunto: Entregado: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA
13-001-33-33-2017-00144-00

El mensaje se entregó a los siguientes destinatarios:

katherine-anaya@hotmail.com (katherine-anaya@hotmail.com)

Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00



NOTIFICACIÓN
DE SENTENCIA ...

/O=EXCHANGELABS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF2

De: postmaster@defensajuridica.gov.co
Para: Procesos Territoriales
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:26 a.m.
Asunto: Entregado: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA
13-001-33-33-2017-00144-00

El mensaje se entregó a los siguientes destinatarios:

[Procesos Territoriales \(procesosterritoriales@defensajuridica.gov.co\)](mailto:procesosterritoriales@defensajuridica.gov.co)

Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00



NOTIFICACIÓN
DE SENTENCIA ...

De: Microsoft Outlook
Para: info@personeriacartagena.gov.co;
'personero@personeriacartagena.gov.co';
'juridica@personeriacartagena.gov.co'
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:25 a.m.
Asunto: Retransmitido: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA
13-001-33-33-2017-00144-00

Se completó la entrega a estos destinatarios o grupos, pero el servidor de destino no envió información de notificación de entrega:

info@personeriacartagena.gov.co (info@personeriacartagena.gov.co)

'personero@personeriacartagena.gov.co' ([personero@personeriacartagena.gov.co](mailto:'personero@personeriacartagena.gov.co'))

'juridica@personeriacartagena.gov.co' ([juridica@personeriacartagena.gov.co](mailto:'juridica@personeriacartagena.gov.co'))

Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00



NOTIFICACIÓN
DE SENTENCIA ...

De: Microsoft Outlook
Para: Nestor Casado
Enviado el: viernes, 17 de julio de 2020 9:25 a.m.
Asunto: Retransmitido: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA
13-001-33-33-2017-00144-00

Se completó la entrega a estos destinatarios o grupos, pero el servidor de destino no envió información de notificación de entrega:

[Nestor Casado \(procurador176cartagena@gmail.com\)](mailto:procurador176cartagena@gmail.com)

Asunto: NOTIFICACIÓN DE SENTENCIA 13-001-33-33-2017-00144-00



NOTIFICACIÓN
DE SENTENCIA ...