



**JUZGADO TREINTA Y SEIS ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD  
DISTRITO JUDICIAL BOGOTÁ  
-SECCIÓN TERCERA-**

Bogotá D.C., 10 de diciembre de 2021

<b>JUEZ</b>	<b>:</b>	<b>LUIS EDUARDO CARDOZO CARRASCO</b>
<b>Ref. Expediente</b>	<b>:</b>	<b>1100133360362013-0011700</b>
<b>Demandante</b>	<b>:</b>	<b>Edwin Ricardo Rodríguez Santander y otros</b>
<b>Demandado</b>	<b>:</b>	<b>Nación – Ministerio de Transporte – Ministerio de Defensa – Policía Nacional</b>

**REPARACIÓN DIRECTA  
SENTENCIA No. 51**

**I. OBJETO DEL PRONUNCIAMIENTO**

Surtido el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, el Despacho profiere sentencia de primera instancia, en el proceso de la referencia.

**I.- ANTECEDENTES**

**1.1.- La demanda**

Mediante apoderado judicial, los señores Edwin Ricardo Rodríguez Santander, Bárbara Rodríguez Rodríguez, Reineth Santander Nieves, Segundo José Lizandro Santander Nieves, Pedro Melquiz Rodríguez Rodríguez, Flor de María Santander Reyes y Rosa Isabel Santander presentaron demanda, en ejercicio del medio de control de reparación directa, contra la Nación – Ministerio de Transporte, Ministerio de Defensa Nacional – Policía Nacional, a efectos de que se les declare responsable por los daños y perjuicios causados a raíz del fallecimiento de los señores Ricardo Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves ocurrida en accidente de tránsito el día 19 de marzo de 2011, en la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio.

A título de indemnización de perjuicios, solicitó el pago de perjuicios materiales y morales en las sumas plasmadas en su escrito de demanda (f. 60 a 62 c. principal).

**1.2.- Hechos de la demanda**

El apoderado de la parte actora indicó que, el día 19 de marzo de 2011, aproximadamente a las 03:30 p.m., Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves arribaron al sitio denominado Yomasa de la ciudad de Bogotá, con el fin de transportarse al municipio de Acacias - Meta, siendo abordados por una persona que les ofreció la venta de los pasajes hacía dicho municipio, una vez adquiridos, fueron conducidos a un parqueadero desde donde saldría el vehículo con apariencia de chiva y dentro del que ya había otros pasajeros, siendo ubicados unos en los lados laterales y otros en sillas Rimax, y los menores en la parte trasera.

Refirió que, el vehículo identificado con placas XUE -385, modelo 1959, con capacidad para 20 pasajeros, al que acomodaron 36 personas, no estaba afiliado a ninguna empresa, no contaba con las especificaciones, su capacidad era para 20 personas, su estado técnico

mecánico era lamentable y debía haberse chatarrizado el 31 de diciembre de 2010.

Indicó que, el viaje inició a las 04:00 p.m. con el fin de cumplir la ruta ofrecida, sin embargo, a la altura del kilómetro 55+707 mts. sector túnel de quebrada blanca del municipio de Guayabetal en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, el vehículo colisionó contra los muros del túnel, causándole la muerte a varios pasajeros, entre ellos, Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves.

Por último, afirmó que, el accidente obedeció a la omisión y falla en la prestación del servicio de las entidades demandadas, al permitir la circulación del vehículo causante del accidente en muy malas condiciones, pasando todos los controles fijos de la policía de carreteras que se encontraban a lo largo de la vía entre la salida de Bogotá al sitio del accidente.

### **1.3.- Contestación de la demanda**

#### **1.3.1. La Nación –Ministerio de Transporte – Invias y otros**

A través de contestación radicada el 11 de septiembre de 2013, la entidad se opuso a todas y cada una de las pretensiones, por cuanto no tenía ningún tipo de responsabilidad en el accidente relacionado en los hechos de la demanda, en tanto que la vía estaba a cargo de COVIANDES y, los fallecidos Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves fueron imprudentes y negligentes al haber tomado un vehículo de servicio particular y no de servicio público, debidamente habilitado para cubrir la ruta Bogotá – Villavicencio, pues los fallecidos debieron dirigirse a las terminales autorizadas para la toma del bus o vans que cubrían la ruta.

Señaló que, el Ministerio de Transporte no tenía facultades operativas de control y vigilancia del tránsito en las vías del país, pues su labor se circunscribía a dictar la política y la regulación normativa, y no a las labores de control de los vehículos que circulaban por las carreteras de Colombia, que correspondían a otras autoridades.

Adujo que, la culpa del accidente era exclusiva del conductor imprudente del vehículo de placa XUE -385, de servicio particular, marca Ford, conforme a la información registrada en el RUNT y del organismo de Tránsito y Transporte donde se encontraba matriculado el vehículo, Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Socorro.

Manifestó que, el conductor prestó un servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros para el cual no estaba autorizado en una buseta de servicio particular, y quien infringió múltiples disposiciones de tránsito, al permitir el ingreso de pasajeros contraviniendo de manera flagrante las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

#### **1.3.2. La Nación –Ministerio de Defensa – Policía Nacional**

Mediante escrito radicado el 17 de septiembre de 2013, la entidad demandada se pronunció respecto de la presente demanda, oponiéndose a la totalidad de las pretensiones formuladas por la parte demandante.

Refirió que, en el caso bajo estudio, la entidad no los obligó a abordar el servicio particular, siendo la voluntad expresa de cada uno de los pasajeros, a sabiendas de que iban en sobrecupo y la imprudencia al colisionar contra los muros del túnel, lo que generó el accidente.

Finalmente expresó también que, la culpa era exclusiva y determinante del conductor, lo que

constituía un eximente de responsabilidad que impedía legalmente atribuir la responsabilidad a la entidad, así mismo exclusiva de la víctima, quienes tomaron la decisión libre de abordar un vehículo en mal estado y aceptaron los riesgos que les podía representar y que podían soportar.

#### **1.4.- Trámite procesal**

La presente demanda fue radicada el 13 de febrero de 2013 (f. 109 c. principal), seguidamente, mediante auto proferido el 27 de febrero de 2013 se inadmitió la demanda (fls. 111-112 c. principal) y subsanadas las falencias, posteriormente a través de auto del 3 de abril de 2013, se admitió la demanda, en la que se ordenó vincular al señor Luis Eduardo García Moreno (f. 118 c. principal).

El 22 de octubre de 2014 se realizó la audiencia inicial, en la que entre otras cosas se decretó medida de saneamiento (fl. 239 a 242) respecto de notificar al señor Luis Eduardo García Moreno, más el 27 de agosto de 2019 se reanudó la audiencia inicial (f. 301-303).

Finalmente, el día 4 de febrero de 2020 se llevó a cabo continuación de audiencia de pruebas y se corrió traslado para alegatos (fl. 383).

#### **1.5.- Alegatos de conclusión**

##### **1.5.1. Parte demandante no presentó alegatos.**

##### **1.5.2. El Ministerio de Defensa – Policía Nacional**

A través de memorial radicado el 19 de febrero de 2020, la entidad demandada presentó escrito de alegatos de conclusión, en el que refirió que en los hechos acaecidos el 19 de marzo de 2013, era un hecho notorio que, por su confianza en la conducción de vehículos, el señor Luis Eduardo García Moreno (conductor de la chiva) no logró reaccionar con la destreza, agilidad y reflejos suficientes para evitar el accidente de tránsito que ocasionó el accidente cobrando la vida de las personas.

Reiteró que, en el presente asunto se configuraba el eximente de responsabilidad de por parte de la administración, y solicitó que se negaran todas las pretensiones.

##### **1.5.3. El Ministerio de Transporte**

El 17 de febrero de 2020, la entidad presentó escrito de alegatos de conclusión, en el que ratificó los argumentos esbozados en la contestación de la demanda.

Precisó que, fueron las víctimas en su libre albedrío quienes decidieron viajar en un bus no perteneciente ninguna empresa, visiblemente de malas condiciones y antigüedad como lo describió el apoderado de la parte demandante, configurando una manifiesta “culpa de la víctima”.

##### **1.5.4 Ministerio Público. No rindió concepto**

## II.- CONSIDERACIONES

### Presupuestos procesales

#### 2.1.- Competencia

Este Despacho es competente para decidir la presente controversia de conformidad con lo dispuesto en los artículos 155, numeral 6° y 156 numeral 6° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, tal como se indicó en el auto admisorio de la demanda.

#### 2.2.- Procedibilidad del medio de control

El medio de control de reparación directa es procedente para el caso, por cuanto se pretende la indemnización de los perjuicios causados a los demandantes, con ocasión al fallecimiento de los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves, causada por accidente ocurrido el día 19 de marzo de 2011, en la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio en vehículo particular (chiva) que prestaba servicio de transporte de pasajeros de manera ilegal.

#### 3. Del problema jurídico.

Se concreta en dilucidar si en el caso concreto, el Ministerio de Transporte, Ministerio de Defensa – Policía Nacional deberá responder patrimonialmente por los perjuicios que reclama la parte actora, cuyo origen deviene del fallecimiento de los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves, causada por accidente de tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2011, en la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio.

#### 4. Fundamentos de derecho.

Conforme lo ha enseñado el Consejo de Estado<sup>1</sup>, de acuerdo a lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, este concepto tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración pública tanto por la acción, como por la omisión, bien sea bajo los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional u otro.

En efecto, para que proceda la responsabilidad del Estado, deben concurrir los elementos demostrativos de la existencia de *i)* un daño o lesión de naturaleza patrimonial o extra patrimonial, cierto y determinado –o determinable-; *ii)* una conducta activa u omisiva, jurídicamente imputable a la administración; y *iii)* una relación o nexo de causalidad entre ambas, es decir, que el daño se produzca como consecuencia directa de la acción u omisión de la autoridad pública de que se trate.

#### 5. Caso en concreto

La parte actora señaló que, las entidades demandadas debían responder patrimonialmente por los perjuicios irrogados, por la muerte de los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves, circunstancia que presuntamente acaeció por la omisión y falla

---

<sup>1</sup> Ver, entre otras, sentencia proferida el 16 de mayo de 2016, por la Subsección “C” de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, al interior del proceso 2003-01360 (31327) C. P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

en la prestación del servicio de las entidades demandadas, al permitir la circulación del vehículo de placas XUE -385 causante del accidente por estar en muy malas condiciones.

De acuerdo a lo anterior, el Despacho analizará los elementos para determinar si las entidades demandadas son responsables patrimonialmente por los hechos objeto de demanda:

### El daño

Jurisprudencialmente, se ha entendido el daño antijurídico como “*la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho*”; o también se ha entendido como el daño que se produce a una persona a pesar de que “*el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de “causales de justificación”*”<sup>2</sup>.

Igualmente, ha señalado el H. Consejo de Estado: erige

*“... El daño es uno de los presupuestos o elementos que estructuran la responsabilidad del Estado, común a todos los regímenes (falla del servicio, presunción de falla, daño especial, trabajos públicos, etc), a tal punto que la ausencia de aquél imposibilita el surgimiento de ésta. Esto significa que no puede haber responsabilidad si falta el daño. Ahora bien, para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de **cierto, concreto o determinado y personal**. En efecto, en la materia que se estudia la doctrina es uniforme al demandar la certeza del perjuicio. Tal es el caso de los autores Mazeaud y Tunc, quienes sobre el particular afirman: “Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual.”*<sup>3</sup> (Negrilla fuera del texto)

Para acreditar la causación del daño antijurídico, se aportaron al expediente las siguientes pruebas:

- El Registro Civil de Defunción del señor Ricardo Rodríguez Rodríguez, que reporta como fecha de la misma el 19 de marzo de 2011 (fl. 29).
- El Registro Civil de Defunción del señor Santander Nieves Elsa Ney, que reporta como fecha de la misma el 19 de marzo de 2011 (fl. 30)
- Número Único Noticia Criminal 500016105671201181256, Medicina Legal, solicitud de cuerpos del señor Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves del 20 de marzo de 2011 por parte de su hijo Edwin Ricardo Rodríguez Santander.<sup>4</sup>
- Certificaciones del Asistente Fiscal III de la Fiscalía Cuarenta y dos Seccional de Villavicencio - Meta donde se indica que, en accidente el 19 de marzo de 2011, en calidad de pasajeros de vehículo tipo chiva turística de placa XUE -365, perecieron los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves.<sup>5</sup>

De los citados documentos se tiene probado que, los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves fallecieron el 19 de marzo de 2011 a causa de accidente de

<sup>2</sup> Sentencia del 2 de marzo de 2000, expediente 11945.

<sup>3</sup> Sección Tercera Consejero Ponente: Doctor Ricardo Hoyos Duque, 7 de mayo de 1998.

<sup>4</sup> Fls. 25-26

<sup>5</sup> Fls. Fls.26-28

tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2011, en la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio.

## Imputabilidad

Establecida la existencia del daño, el Despacho verificará si en el caso concreto el mismo puede ser atribuido a las entidades demandadas y, en consecuencia, si estas se encuentran en el deber jurídico de resarcir los perjuicios causados a los demandantes.

En cuanto a las circunstancias en que ocurrieron los hechos, obran en el plenario las siguientes pruebas:

Informe Policial de Accidente de Tránsito No. 6014 en el que se registró:

**INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO No. 6014**

1. OFICINA: **Fiscalía Seccional**

2. GRAVEDAD: **3**

3. OFICINA: **25134000**

4. LUGAR: **Via Bogotá Villavicencio Km. 55+700, túnel de quebrada blanca**

5. FECHA Y HORA: **19/03/2011**

6. LOCALIDAD O COMUNA: **Guayabato**

7. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR: **URBANA, DEPORTIVO, S.A. DISEÑO, TRAMO DE VIA, INTERSECCION, PASO ELEVADO, PASO INFERIOR, PASO A NIVEL**

8. CARACTERÍSTICAS DE LAS VIAS: **VIA 1: CUATRO, VARIABLE, 7.4 CARRELES, UNO, DOS, TRES, CUATRO O MAS, VARIABLE; VIA 2: EN REPARACION, HUNJIMIENTOS, DERRUMBES, PARCHES, RIZADO, INUNDADA, 7.7 CONDICIONES, SECA, HUMEDA, MATERIAL SUELTO, ACEITE, 7.8 ILUMINACION ARTIFICIAL, A CON, SIN, BUENA, MALA**

9. CONTROL: **AGENTE, SEMAFORO, OPERANDO, INTERMITENTE, CON DARSE, APAGADO, SEÑALES, PARE, OSO EL PASO, NO GIRE, SENTIDO VIAL, NO ACELANTAR, VELOCIDAD, OTRA, NINGUNA**

10. DEMARCACION: **ZONA PEATONAL, LINEA DE PARE, LINEA CENTRAL, LINEA DE BORDE, LINEA DE CARRIL, OTRA, REDUCTOR VELOCIDAD, NINGUNA**

11. VISUAL DISMINUIDA POR: **VEHICULO ESTACIONADO, ARBOL, VEGETACION, CONSTRUCCION O CASETA, AVISOS, VALLAS, POSTE, OTRA**

Del análisis que se hace del referido informe se advierte que, en el mismo se registró la información relacionada con los hechos objeto de litigio, dando cuenta de las características del lugar, de la vía, datos de las víctimas que fueron llevadas a los diferentes hospitales cercanos, de igual manera, se indicaron las hipótesis del accidente de tránsito, indicando que se trató de una falla en los frenos del carro particular de placas XUE -385, servicio particular marca Ford, que conducía el señor Luis Eduardo García transportando pasajeros.

Así mismo, se advierte que en la certificación expedida por el asistente Fiscal III de la Fiscalía 42 Seccional de Villavicencio – Meta se señaló:

*“Que en esta Fiscalía, se adelanta la indagación bajo el radicado de la referencia, indiciado LUIS EDUARDO MORENO C.C. 19.093.981 de Facatativá – CUNDINAMARCA por el delito de Homicidio Culposo en A/T, en el que pereció el señor RICARDO RODRIGUEZ RODRIGUEZ C.C. 79.449.951 (Q.E.P.D.), según formato de inspección Técnica a cadáver realizada el Diecinueve (19) de Marzo de 2011, por personal de la Unidad Judicial de Cáqueza – Laboratorio SETRAN DECUN, quien se desplazaba por la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio Km 55 + 707 Mts en calidad de pasajero de vehículo tipo chiva turística de placa XUE-385, servicio particular, marca FORD, el cual presenta pérdida de control del mismo y sufre colisión con los costados de la vía, y metros antes de ingresar al sitio conocido como los Túneles de Quebrada Blanca, sufriendo lesiones que le ocasionaron la muerte al*

precitado señor.

*Obra en el expediente protocolo de Necropsia No. 2011010125151000010 expedido por el Doctor ANTONIO JOSE RESTREPO AMOROCHO, médico forense adscrito a la Unidad Local de Medicina Legal y Ciencias de esta ciudad, en el que tras haber practicado al respectivo examen de necropsia a dicho cuerpo profirió opinión pericial así: “HOMBRE EN EDAD ADULTA MEDIA DE CONTEXTURA MEDIANA, QUE FALLECE A CONSECUENCIA DE UN SHOCK POLITRAUMATICO, SECUNDARIO A TRAUMA CRANEOENCEFALICO SEVERO, TRAUMA TORACOABOMINAL ABIERTO, ESTALLIDO VISCERAL, SECUNDARIO A UN ACCIDENTE DE TRANSITO COMO PASAJERO CAUSA BASICA DE MUERTE: Accidente de Tránsito MANERA DE MUERTE: Violenta Fecha Muerte 19 de Marzo de 2011. (...)”<sup>6</sup>*

Adicionalmente, se observa otra certificación expedida por el asistente Fiscal III de la Fiscalía 42 Seccional de Villavicencio – Meta en la que se indicó:

*“Que en esta Fiscalía, se adelanta la indagación bajo el radicado de la referencia, indiciado LUIS EDUARDO MORENO C.C. 19.093.981 de Facatativá – CUNDINAMARCA por el delito de Homicidio Culposo en A/T, en el que pereció la señora ELSA NEY SANTANDER NIEVES. 24.041.152 ( Q.E.P.D.), según formato de inspección Técnica a cadáver realizada el Diecinueve (19) de Marzo de 2011, por personal de la Unidad Judicial de Cúcuta – Laboratorio SETRAN DECUN, quien se desplazaba por la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio Km 55 + 707 Mts en calidad de pasajero de vehículo tipo chiva turística de placa XUE-385, servicio particular, Marca FORD, el cual presenta pérdida de control del mismo y sufre colisión con los costados de la vía, y metros antes de ingresar al sitio conocido como los Túneles de Quebrada Blanca, sufriendo lesiones que le ocasionaron la muerte al precitado señor.*

*Obra en el paginario protocolo de Necropsia No. 2011010125151000010 expedido por el Doctor ANTONIO JOSE RESTREPO AMOROCHO, médico forense adscrito a la Unidad Local de Medicina Legal y Ciencias de esta ciudad, en el que tras haber practicado al respectivo examen de necropsia a dicho cuerpo profirió opinión pericial así: “MUJER ADULTA EN EDAD MEDIA DE CONTEXTURA MEDIANA, QUE FALLECE A CONSECUENCIA DE UN SHOCK HIPOVOLEMICO, SECUNDARIO A HERIDAS DE GRANDES VASOS Y TRAUMA TORACOABDOMINAL CERRADO, SECUNDARIO A POLITRAUMATISMO EN ACCIDENTE DE TRANSITO COMO PASAJERO CAUSA BASICA DE MUERTE: Accidente de Tránsito MANERA DE MUERTE: Violenta Fecha Muerte 19 de Marzo de 2011. (...)”*

De igual manera, se allegó convenio 444-020-98 para la coordinación de las funciones de la Policía de carreteras en la vía Santa fe de Bogotá- Villavicencio.<sup>7</sup>

Se observan fotografías del automóvil (chiva) como quedó después del accidente y destaca el apoderado del actor que las sillas que usaban para el transporte de público eran sillas tipo Rimax.<sup>8</sup> No obstante no serán valoradas en el presente proceso al no tener certeza del tiempo, modo y lugar que fueron recaudadas, así lo ha señalado el Consejo de Estado:

*“...encuentra la Sala que las fotografías aportadas por el actor para acreditar la existencia de pozos y sumideros destapados en el municipio de Cúcuta, tal como fueron presentadas en el proceso no pueden apreciarse por sí solas como un medio de prueba válido, debido a que aquellas sólo demuestran que se registró una imagen, pero no es posible determinar su origen, esto es, la autoría de las mismas, la ciudad y la época en que fueron tomadas, ni el lugar exacto al que efectivamente corresponden, **toda vez que las fotografías no fueron objeto de reconocimiento ni de cotejo o contraste con otros medios de prueba dentro del proceso**, circunstancia que hace imposible establecer dos aspectos sumamente relevantes, como lo son que aquellos pozos y sumideros destapados efectivamente se encuentran en el municipio de Cúcuta y, mucho menos, que estén en peligro derechos e intereses colectivos de la comunidad.”<sup>9</sup>*

A partir de las pruebas relacionadas anteriormente, se encuentra acreditado que el día 19 de

<sup>6</sup> Fol. 26

<sup>7</sup> Fls. 22-24

<sup>8</sup> Fotografías Fls. 39-52

<sup>9</sup> Consejo de Estado expediente AP-263, sentencia del 1º de noviembre de 2001.

marzo de 2011, en la vía Bogotá- Villavicencio Km. 55+707 mts Sector Túnel de Quebrada Blanca del Municipio de Guayabetal, ocurrió un accidente de tránsito en carro particular de placas XUE385 Ford , que conducía el señor Luis Eduardo García Moreno quien prestaba servicio de transporte de pasajeros no autorizado, que presentó falla en los frenos según informe del accidente con formulario No. 785385.<sup>10</sup> y como consecuencia de dicho accidente, tal y como consta en los registros de defunción, los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves fallecieron en el lugar del accidente.

La parte actora insistió que, la causa del accidente obedeció a la omisión y falla en la prestación del servicio de las entidades demandadas, al permitir la circulación del vehículo teniendo en cuenta que no estaba autorizado para el transporte de pasajeros y no se encontraba afiliado a ninguna empresa, adicionalmente indicó que, el vehículo pasó por los puestos de control de la Policía de Carretera, sin que lo detuviera en su recorrido de Bogotá al sitio del accidente.

En relación con los daños ocasionados en la conducción de vehículos, el Consejo de Estado ha precisado:

*“(...) La conducción de vehículos automotores constituye una actividad peligrosa que involucra a quienes participan de ella, de forma que en aquellos eventos en los que ocurre un accidente y, como consecuencia de ello, se producen daños a una persona, es necesario verificar la conducta de los partícipes de dicha actividad, en aras de verificar quien fue el causante del mismo (...)”<sup>11</sup>*

Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre señala lo siguiente:

**“ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO.** <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

*El Ministro de Transporte.*

*Los Gobernadores y los Alcaldes.*

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.*

*La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.*

*Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.*

*Los Agentes de Tránsito y Transporte.*

**PARÁGRAFO 1o.** *Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.*

**PARÁGRAFO 2o.** *El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.*

**PARÁGRAFO 3o.** *Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.*

**PARÁGRAFO 4o.** *La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.*

**PARÁGRAFO 5o.** *Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.”*

En relación con las funciones de la Policía de Tránsito, se tiene que entre otras, están:

*“Dirigir el servicio de Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, en áreas urbanas y rurales según lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito y Transporte y demás normas que lo modifiquen,*

<sup>10</sup> Fol.8

<sup>11</sup> Sentencia de 29 de enero de 2009, expediente 16319. M.P. Myriam Guerrero

*aclaren o adicionen.*

*Diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad.*

*Coordinar la ejecución de planes, programas y proyectos con las entidades públicas y privadas, que por su misión deben coadyuvar en el cumplimiento de las disposiciones sobre el tránsito y transporte.*

*Proponer y desarrollar convenios de cooperación, con entidades públicas y privadas, dirigidos a fortalecer las relaciones Policía – Autoridades de Tránsito – Gremios del sector y Comunidad en general.*

*Desarrollar las políticas del Gobierno Nacional en materia de seguridad vial.*

*Asesorar a la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia en la definición y desarrollo de estrategias, programas y proyectos relacionados con la seguridad vial urbana y rural.*

*Diseñar y elaborar planes y proyectos de inversión y desarrollo tecnológico, que permitan dar respuesta a las necesidades operativas y administrativas de esta Dirección.*

*Desarrollar las actividades de recolección, registro, evaluación y difusión de la información obtenida a través del Centro de Información Estratégica Vial “CIESV”, o la dependencia que haga sus veces.*

*Organizar y dirigir el servicio de policía en los aeropuertos, puertos y terminales de carga y de pasajeros, coordinando la prestación del servicio a cargo de las Policías Metropolitanas y Departamentos de Policía.*

*Asesorar a la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia en los procesos de celebración y supervisión de los convenios de prestación de servicios de seguridad entre la Policía Nacional, las Autoridades rectoras del transporte aéreo, marítimo, fluvial, férreo y de las modalidades de transporte masivo de pasajeros y las empresas representantes del sector.*

*Coordinar el desarrollo de estudios de seguridad y clasificación de nivel de riesgo de las terminales de transporte aéreo, marítimo y terrestre de mayor importancia estratégica para el país, recomendando la adopción de medidas de seguridad de personas e instalaciones.*

*Evaluar y revisar periódicamente la pertinencia, oportunidad y efectividad de las políticas y estrategias del servicio de policía de Tránsito y Transporte trazada por la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia y ejecutada por las Metropolitanas y Departamentos de Policía.*

*Coordinar con la Dirección Nacional de Escuelas los planes de estudio de formación y capacitación requeridos para potenciar el conocimiento de los integrantes de la unidad.*

*Desarrollar la Política y Objetivos de Calidad de la Policía Nacional.*

*Desarrollar y estandarizar los procedimientos de los procesos misionales, gerenciales y de soporte de la unidad, debidamente articulada con la metodología definida por la Policía Nacional.*

*Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la Ley, los reglamentos o la naturaleza de la dependencia.<sup>12</sup>*

Por su parte, conforme al artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto 087 de 2011, el Ministerio de Transporte tiene las siguientes:

1. *Debe participar en la creación del manejo, planes y programas de desarrollo económico y social del país.*
2. *Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia.*
3. *Fijar las tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.*
4. *Crear las normas de cumplimiento en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*
5. *Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.*
6. *Establece las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.*
7. *Fijar y adopta la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.*
8. *Establecer las normas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.*
9. *Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo de la comunidad.*
10. *Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.*

<sup>12</sup> [Funciones de Tránsito y Transporte - Policía Nacional \(policia.gov.co\)](http://policia.gov.co)

11. *Crear los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.*
12. *Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.*
13. *Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de nuestra competencia.*
14. *Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.*
15. *Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.*
16. *Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.*
17. *Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.<sup>13</sup>*

Así las cosas, en el proceso no se advierte prueba alguna que demuestre que, las entidades demandadas omitieron el deber de cuidado, tal como, que en el día de los hechos había un retén de control y el vehículo no fue detenido, pues no se demostró la omisión de las autoridades que demuestre que en la fecha en la cual el vehículo prestó ilegalmente el servicio de transporte de pasajeros, las mismas sabiendo de la ilegalidad no hubieran detenido el carro.

Es pertinente aclarar que el transporte que era utilizado para transportar personas en condiciones no satisfactorias como lo indicó el apoderado, está catalogado como transporte particular, el hecho de no detener el vehículo no conlleva a la responsabilidad de las demandadas.

Además de lo anterior, analizada de manera integral la totalidad del acervo probatorio obrante en el plenario, esta Juzgado vislumbra que el actuar de las víctimas padres de los aquí demandantes, también contribuyeron en la ocurrencia del daño. Lo anterior, por cuanto existiendo transporte legal y suficiente desde Bogotá a Villavicencio, decidieron voluntariamente abordar el vehículo (chiva) que tal como lo indica el apoderado en la demanda no se encontraba en condiciones para transportar pasajeros ni siquiera contaba con sillas adecuadas para la comodidad de los pasajeros, se cita en la demanda: *“Una vez en este lugar procedieron a averiguar en las agencias de los buses que viajan hacia el oriente del país, siendo abordados por una persona que les ofreció la venta de los pasajes hacia dicho municipio, y una vez adquiridos fueron conducidos a un parqueadero desde donde saldría el vehículo de transporte público y efectivamente fueron informados de que el vehículo que los transportarían, correspondía a una de apariencia de chiva, y dentro del cual ya había otros pasajeros siendo ubicados unos a los lados laterales del vehículo, otros en unas sillas rimax y los menores en la parte trasera del mismo.”<sup>14</sup>*

Del análisis que se hace del material probatorio, es dable indicar que la conducta de las víctimas fue también determinante para la causación del daño, por cuanto al no actuar con responsabilidad y autocuidado al abordar un transporte que como se transcribió anteriormente a la simple vista no era adecuado, al no dirigirse al terminal que es el lugar autorizado por las autoridades para la compra de tiquetes para el transporte terrestre pusieron en riesgo su vida, sumado a la actuación irresponsable del conductor al utilizar un vehículo que no se encontraba autorizado para transportar personas que, conllevó a la fatídica muerte de no solamente las dos víctimas de la presente demanda.

Para el Despacho es claro que, la actuación de las víctimas señores Ricardo Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves también influyó para que se produjera el resultado que es objeto de

<sup>13</sup> [Funciones del Ministerio de Transporte \(mintransporte.gov.co\)](http://mintransporte.gov.co)

<sup>14</sup> Fol 62

litigio, puesto que su imprevisibilidad radica en la decisión voluntaria y autónoma de transportarse en un vehículo tipo Chiva sin sillas ni aspecto confortable, abordado en un lugar no autorizado para el transporte público generó que asumieran todos los riesgos tanto para su vida como la del resto de víctimas, por lo que fueron decisiones ajenas a la actividad desplegada por las entidades demandadas.

Aunado a lo anterior, el Despacho también concluye que no es posible imputar responsabilidad a las demandadas, en la medida que al no arrimarse prueba alguna que acreditara la presunta omisión o falla en el servicio por parte del conductor del vehículo y las entidades accionadas.

Así las cosas, se encuentra acreditado que, quien incurrió en la omisión de un deber fueron las víctimas directas en su calidad de usuarios del transporte público terrestre de carreteras, al trasgredir los deberes consagrados en la Superintendencia de Transporte “*DERECHOS Y DEBERES DEL USUARIO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE*” en el que se dispone lo siguiente:

*“Deberes del usuario de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.*

• *Deber de informarse*

*El usuario de informarse de la calidad de los servicios que va adquirir, así como de las condiciones del mismo.*

- *Pagar el valor del tiquete.*
- *Portar el boleto o tiquete de viaje.*
- *Obrar de buena fe.*<sup>15</sup>

Ahora bien, en cuanto a los argumentos aludidos por la parte actora consistentes en que la Policía Nacional de Carreteras debió haber detenido el vehículo de transporte de pasajeros por su evidente riesgo, al respecto se reitera que no obra prueba con la que se pueda corroborar dichos argumentos.

Tampoco demuestra que el accidente haya tenido como causa eficiente la falta de vigilancia en las carreteras, porque fue la voluntad de los señores Elsa Ney Santander Nieves y Ricardo Rodríguez Rodríguez, los que decidieron tomar el transporte no autorizado para desplazarse de Bogotá a Villavicencio, esto es la chiva turística, sin tener un mínimo de autocuidado y su actuar imprudente al desplazarse en un vehículo no apto para el transporte público.

Por lo tanto, al no contar con las pruebas que acrediten los argumentos aludidos por la parte actora, es dable indicar que la imprudencia con la que actuaron los fallecidos señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves constituyó una causa determinante para la producción del daño sufrido por éstos, pues ha debido de tomar el transporte legal y como se indicó uno de los deberes como usuarios del transporte es el deber de informarse y es evidente como lo afirma el apoderado demandante el estado deplorable del vehículo al que decidieron viajar de Bogotá a Villavicencio sin tener un autocuidado que todo ser humano debe guardar para su propia protección.

Así mismo, se advierte que el Despacho no puede tener como demostrados los hechos narrados en el líbello relacionados con una eventual falla en el servicio, basándose en las solas afirmaciones que allí se hicieron, puesto que sólo puede adoptar decisiones de fondo a la luz de la verdad procesal, contenida en el material probatorio allegado al proceso de

---

<sup>15</sup>[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2019/Diciembre/TICS\\_27/DERECHOS\\_Y\\_DEBERES\\_DE\\_LOS\\_USUARIOS\\_DEL\\_SECTOR\\_TRANSPORTE.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2019/Diciembre/TICS_27/DERECHOS_Y_DEBERES_DE_LOS_USUARIOS_DEL_SECTOR_TRANSPORTE.pdf)

manera legal y oportuna, tal y como lo dispone el artículo 164 del Código General del Proceso, al preceptuar: “**Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso.**”<sup>16</sup> Adicionalmente, a las partes les corresponde, por disposición legal, la prueba de sus afirmaciones o de los hechos que aducen, pues así lo establece el artículo 167 del C.G.P. que señala: “**incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen**”.

En ese sentido se concluye que no se encuentra demostrada dentro del plenario la falla en el servicio, en virtud de la cual se pretende derivar responsabilidad patrimonial en cabeza de las demandadas a favor de la parte actora, y, por el contrario, se avizora la configuración de la eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de las víctimas, en tanto se infringieron los deberes como usuarios del transporte terrestre en carretera, como se indicó anteriormente.

En consecuencia, se tiene que las obligaciones y deberes normativos imponían unas cargas que las víctimas desconocieron, por lo que derivado de su incumplimiento o inobservancia se produjo de manera determinante su fallecimiento.

## **6. De la eximente de culpa exclusiva de la víctima**

En relación con la culpa exclusiva de la víctima, el Consejo de Estado<sup>17</sup> ha precisado:

*“Atendiendo a las condiciones concretas en las que se produjo el hecho, la Sala ha aplicado en la solución de los casos, los distintos regímenes de responsabilidad. Así, ha decidido la responsabilidad del Estado bajo el régimen de daño especial cuando el daño se produjo como consecuencia del rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas; el de falla probada cuando la irregularidad administrativa produjo el daño y, el de riesgo cuando éste proviene o de la realización de actividades peligrosas o de la utilización de artefactos que en su estructura son peligrosos; pero, en todo caso, ha considerado que el daño no será imputable al Estado cuando se haya producido por culpa exclusiva de la víctima, por fuerza mayor o por el hecho exclusivo de un tercero, por rompimiento del nexo causal”.*

El problema jurídico planteado, referente a dilucidar si en el caso concreto el Ministerio de Transporte, la Policía Nacional, debe responder patrimonialmente por los perjuicios que reclama la parte actora, cuyo origen deviene del fallecimiento de los señores Ricardo Rodríguez Rodríguez y Elsa Ney Santander Nieves en el accidente de tránsito ocurrido el 19 de marzo de 2011 debe resolverse de manera negativa, por cuanto no se encuentra demostrada una falla atribuible a las entidades demandadas, por el contrario es culpa exclusiva de las víctimas al no ser prudente y cuidar su propia integridad y decidir viajar en una chiva no autorizada para el transporte público.

Finalmente, respecto del conductor del vehículo de placas XUE385 el señor Luis Eduardo García Moreno, se observa que el mismo fue vinculado por la anterior titular del Despacho mediante auto admisorio del 3 de abril de 2013.

No obstante lo anterior, en este momento procesal el Juzgado se percata que la parte demandante no vinculó al conductor, por lo tanto no agotó el requisito de procedibilidad del señor Luis Eduardo García Moreno, lo que desde un principio hubiera llevado a no vincular al conductor.

Por otra parte, respecto del Litis consocio necesario para analizar la vinculación del señor Luis Eduardo García Moreno, se tiene que, de conformidad con el artículo 61 del C.G.P., la

---

16 Véanse el artículo 13 del mismo Código, y el artículo 230 de la Constitución Nacional.

17 Consejo de Estado. Sección Tercera, sentencia de 30 de julio de 2008. Expediente 18.725

figura del litisconsorcio necesario se presenta en los siguientes eventos: “Cuando el proceso verse sobre relaciones o actos jurídicos respecto de los cuales, por su naturaleza o por disposición legal, haya de resolverse de manera uniforme y no sea posible decidir de mérito sin la comparecencia de las personas que sean sujetos de tales relaciones o que intervinieron en dichos actos, la demanda deberá formularse por todas o dirigirse contra todas; si no se hiciera así, el juez, en el auto que admite la demanda, ordenará notificar y dar traslado de ésta a quienes falten para integrar el contradictorio, en la forma y con el término de comparecencia dispuestos para el demandado.”

Al respecto el Consejo de Estado respecto al litis consorte necesario, se ha pronunciado de la siguiente manera:

*“(…) el litisconsorcio necesario se presenta cuando la cuestión **litigiosa tiene por objeto la relación jurídica material, única e indivisible, que debe resolverse de manera uniforme para todos los sujetos que integran la parte correspondiente, lo que impone su comparecencia obligatoria al proceso**, por ser un requisito imprescindible para adelantarlos válidamente. La característica esencial del litisconsorcio necesario es que la sentencia tiene que ser única y de igual contenido para la pluralidad de sujetos que integran la relación jurídico-procesal, unidad que impide adoptar decisiones que no incidan en todos los integrantes, en tanto que en el litisconsorcio facultativo como la pluralidad de partes corresponde también a una pluralidad de relaciones sustanciales controvertidas, es posible que las causas reunidas se separen en cierto momento y cada uno vuelva a ser objeto de un proceso separado. (…)*<sup>18</sup>

Negrilla y subrayado fuera de texto.

Así las cosas, al no existir un sola relación jurídica material indivisible, como lo plantea la jurisprudencia transcrita, siendo que si hubiera existido una responsabilidad de las entidades estatales está sería diferente a la responsabilidad que hubiera podido endilgarse al conductor persona ajena a la administración, aunque dentro el poco material probatorio se puede deducir que el comportamiento del mismo fue imprudente y negligente al prestar el servicio de transporte de pasajeros en un automóvil de malas condiciones, su vinculación no cumple los requisitos necesarios para que exista un Litis consorte necesario, por tal razón esta instancia judicial decide desvincular al señor Luis Eduardo García More del presente proceso, más aun cuando no se agotó el requisito de procedibilidad en su contra.

## 7. Costas y agencias en derecho.

El artículo 188 de la Ley 1437 de 2011 consagra un criterio objetivo relativo a que la liquidación y ejecución de la condena en costas, se regirá por las normas del estatuto procesal civil que regulan la materia; en este caso, los artículos 365 y 366 del Código General del Proceso, que regulan lo concerniente al tema.

Se proferirá sentencia de condena en costas, para lo que, respecto de las denominadas agencias en derecho, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el numeral 4° del artículo 366 referido, en tanto su tarifa se encuentra fijada en el Acuerdo 1887 de 26 de junio de 2003 del Consejo Superior de la Judicatura (modificado por el Acuerdo No. 2222 del 10 de diciembre de 2003). Así, en materia de lo Contencioso Administrativo, las agencias en derecho se encuentran señaladas en el numeral 3.1.2, fijándose para los procesos ordinarios de primera instancia **con cuantía**, hasta el veinte por ciento (20%) del valor de las pretensiones reconocidas o negadas en la sentencia.

Ahora bien, en concordancia con el artículo tercero del acuerdo en mención, la determinación de las agencias se aplicará gradualmente, teniendo en cuenta la naturaleza, calidad y duración útil de la gestión ejecutada por el apoderado, la cuantía de la pretensión y las demás

<sup>18</sup> Consejo de Estado, Sección Cuarta, en sentencia de 15 de mayo de 2014, radicación 2019586, Consejero Ponente HUGO FERNANDO BASTIDAS BARENAS,

circunstancias relevantes, de modo que sean equitativas y razonables.

Así, para el caso concreto, a fin de fijar las correspondientes agencias en derecho, se tendrá en cuenta que el apoderado de la parte demandante hizo presencia en la audiencia inicial y a las de práctica de pruebas y presentó alegatos de conclusión; por lo que el Despacho fija como agencias en derecho el cero punto cinco por ciento (0.5%) del valor de las pretensiones de la demanda negadas en el fallo.

En consecuencia, el **Juzgado Treinta y Seis Administrativo de Oralidad del Circuito Judicial de Bogotá**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

#### **8. RESUELVE:**

**PRIMERO: NEGAR** las pretensiones de la demanda, en los términos expuestos en la parte motiva de esta providencia.

**SEGUNDO: CONDENAR** en costas a la parte demandante y fijar como agencias en derecho, el cero punto cinco por ciento (0.5%) del valor de las pretensiones de la demanda negadas en el fallo.

**TERCERO: DECLARAR** la falta de agotamiento del requisito de procedibilidad e inexistencia de litis consorcio necesario en relación con el señor **Luis Eduardo García Moreno**, conforme lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

**CUARTO: NOTIFICAR** la presente sentencia de conformidad con lo establecido en el artículo 203 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**QUINTO:** Contra la presente sentencia procede recurso de apelación, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación.

**SEXTO: ORDENAR** la devolución del saldo de los gastos a favor de la parte actora.

**SÉPTIMO:** Notificar por secretaría la presente decisión a las partes por estado, y enviar mensaje de datos a quienes hayan suministrado su dirección electrónica, esto es: [abogadosociados@yahoo.com](mailto:abogadosociados@yahoo.com), [notificacionesjudiciales@minransporte.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@minransporte.gov.co), [notificaciones.bogota@mindefensa.gov.co](mailto:notificaciones.bogota@mindefensa.gov.co) [ivan\\_lizcano04@hotmail.com](mailto:ivan_lizcano04@hotmail.com) y [decun.notificacion@policia.gov.co](mailto:decun.notificacion@policia.gov.co).

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**LUIS EDUARDO CARDOZO CARRASCO**

**Juez**

CRR

**Firmado Por:**

**Luis Eduardo Cardozo Carrasco**  
**Juez**  
**Juzgado Administrativo**  
**036**  
**Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,**

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: **37cd90f3cae6e476f558de8952f8a8056dce8454dab9a782379adaccad4b270e**

Documento generado en 10/12/2021 08:58:29 AM

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