



República de Colombia  
**Corte Suprema de Justicia**  
Sala de Casación Civil

## **OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE**

Magistrado Ponente

**AC1561-2022**

**Radicación n° 11001-31-99-001-2016-76110-01**

(Aprobado en sesión del 24 de febrero de 2022)

Bogotá D.C., veintiséis (26) de abril de dos mil veintidós (2022).

Se decide a continuación sobre la admisibilidad de las demandas presentadas por ambas partes para sustentar el recurso de casación interpuesto frente a la sentencia de 13 de octubre de 2020, corregida el 4 de diciembre siguiente, que profirió la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, en el proceso de competencia desleal que Transportes Expreso Palmira S.A. adelantó contra Transportes Armenia S.A.

### **I. ANTECEDENTES**

**1.** La accionante pidió declarar que la convocada incurrió en las conductas de competencia desleal previstas en los artículos 7 y 18 de la Ley 256 de 1996, al infringir los

artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996 y, en consecuencia, ordenarle prestar el servicio público de transporte por carretera en la ruta Cali-Armenia y viceversa con máximo dos (2) vehículos, según la capacidad transportadora otorgada en la Resolución No 7986 de 1995, suspender la conexión y/o empalme y condenarla a pagarle \$1.116'004.533 por perjuicios.

Expuso que son dos empresas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros, encomiendas y correos en la ruta Cali-Armenia y viceversa, pero su contraparte debe hacerlo según las Resoluciones Nos. 4768 de 26 de marzo de 2015, 5784 de 11 de febrero de 2016 y 7986 de 1995, ya que fue autorizada para salir desde Armenia a las 7:00 pm y de Cali a las 15:00, con máximo dos (2) vehículos, mientras que ella puede operar hasta veinte (20) en ese trayecto, en las franjas indicadas en las Resoluciones No. 863 de 1992 y No. 7811 de 2001.

La Resolución No. 0155 de 1993 autorizó a Transportes Armenia S.A. para operar la ruta Cali-La Victoria y viceversa a las 6:00 am, 10:00 am, 15:00 pm y 17:00 pm, mientras que la Resolución No. 0643 de 1993 la facultó para transitar la ruta Cali-Cartago y regreso saliendo de Cali a las 9:00 am y de Cartago a las 20:00 y la Resolución No. 06265 de 1993 le permitió utilizar la ruta Zarzal-La Paila-Armenia y vuelta, partiendo de Zarzal a las 8:30, 11:50 y 15:30 y de Armenia a las 8:00, 16:00 y 18:00.

Aunque la Resolución 7811 de 2011 previó la libertad de horarios para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, ello no significó incrementar la capacidad transportadora conferida a cada empresa, tanto así que en oficio MT-65516 de 19 de diciembre de 2006 el Director de Tránsito y Transporte señaló que esa libertad de horarios debe aplicarse hasta el límite que operativamente tiene permitido cada compañía según la capacidad transportadora máxima autorizada para cada ruta.

Con el oficio MT No. 20144000260421, de 28 de julio de 2014, la Dirección de Transporte del Ministerio de Transporte le informó a Transportes Armenia S.A. que tenía autorizado un mínimo de un (1) vehículo y máximo dos (2) en la ruta Cali-Armenia y viceversa, y con el radicado MT No. 20144000260871 de 28 de julio de 2014 le indicó que la Resolución 7811 de 2011 autoriza a las empresas para modificar o incrementar sus horarios, pero no la capacidad transportadora fijada a esa sociedad para cada ruta.

A través del oficio MT No. 2014000298091, de 14 de agosto de 2014, esa misma dependencia le hizo saber al Gerente de la Terminal de Armenia que la demandada solo podía efectuar desde allí máximo tres (3) viajes diarios, cuyo origen fuera Armenia en la ruta Armenia-Cali, lo que también le comunicó al Gerente de la Terminal de Cali a través del oficio MT No. 2014000316221 de 28 de agosto de 2014; empero, esa compañía realiza despachos en esa ruta desde

las 5:30 am hasta las 7:30 pm, según actas de testimonio especial No. 030 y 031 de 2016 y envía más de ocho (8) vehículos; luego, ha excedido su capacidad transportadora.

Ha incumplido los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996 al prestar un servicio para el cual no está autorizada y hacer uso de la figura de «*empalme de ruta*» o «*conexión*» aunque la Resolución No. 0643 de 1993 no le concedió tal prerrogativa, por lo que ha facturado tiquetes «*Cali- La Palma*» a cero pesos (\$0) y «*Cali-Armenia*» a veintiún mil ochocientos pesos (\$21.800), obteniendo una ventaja competitiva significativa sobre los demás operadores, pues entre noviembre de 2014 y octubre de 2016 realizó 8.160 despachos de Cali a Armenia y 10.394 viceversa, lo que hizo que Expreso Palmira S.A. dejara de obtener \$1.116'004.533, según análisis económico financiero.

Vulneró el artículo 7° de la Ley 256 de 1996 al proceder en contravía de las sanas costumbres mercantiles, del principio de la buena fe comercial y de los usos honestos, pues ha afectado la decisión del consumidor de optar por una u otra prestación mercantil, al punto de romper la concurrencia de las empresas que brindan el mismo servicio, tanto así que en Resolución No. 014446 de 30 de septiembre de 2014 la Superintendencia de Puertos y Transporte le abrió una investigación a causa de la queja presentada por Expreso Trejos S.A. y con la Resolución No. 4768 de 26 de marzo de 2015 la declaró responsable de incumplir los artículos 17 y 18, así como el literal d) del artículo 46 de la

Ley 336 de 1996 y la sancionó con 50 salarios mínimos mensuales legales vigentes, lo que confirmó en las Resoluciones Nos. 14878 de 2015 y 5784 de 2016, en las que zanjó los recursos de reposición y apelación que tal compañía interpuso.

**2.** Transportes Armenia S.A. alegó «*[i]nexistencia del incumplimiento a los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996*», «*[i]nexistencia de la ventaja competitiva*», «*[i]nexistencia de ventaja significativa*» y objetó el juramento estimatorio.

**3.** La Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio, en sentencia de 14 de marzo de 2018, resolvió:

**Primero.** *Declarar que Transportes Armenia S.A. incurrió en los actos de competencia desleal contenidos en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.*

**Segundo.** *En consecuencia de la anterior declaración ordenar a Transportes Armenia S.A. prestar el servicio público de transporte de carretera en la ruta Cali-Armenia y viceversa, únicamente de acuerdo con la capacidad transportadora que le fue otorgada por el Ministerio de Transporte o la entidad regional que haga sus veces. Suspender el uso de la figura de “conexión y/o “empalme” con el fin de ofertar el tramo Cali-Armenia.*

**Tercero.** *Condenar a Transportes Armenia a pagar en favor de Transportes Expreso Palmira S.A. la suma de Doscientos setenta y nueve millones de pesos (\$279'000.000) por concepto de indemnización de perjuicios, dentro de los treinta (30) días siguientes a la ejecutoria de la presente providencia.*

**Cuarto.** *Desestimar las demás pretensiones formuladas por Transportes Expreso Palmira S.A.*

**Quinto.** *Condenar en costas a Transportes Armenia S.A. para el efecto se fija por concepto de agencias en derecho la suma correspondiente al 10% de las pretensiones acogidas. Esto es, la suma de veintisiete millones novecientos mil pesos (\$27'900.000), los cuales deberá pagar Transportes Armenia S.A. a transportes Expreso Palmira S.A. dentro de los treinta (30) días siguientes a la ejecutoria de la presente providencia.*

**4.** Al desatar la alzada interpuesta por ambas partes, el superior reformó el fallo con asidero en que las leyes sobre competencia protegen la lealtad en los mecanismos que se utilizan para obrar en el mercado, lo que conduce a que el actuar de los competidores sea libre mediante la represión de actos desleales que atentan contra la transparencia. La infracción de normas es contraria a ese postulado mercantil, según el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, cuyos presupuestos son la inadvertencia normativa, la obtención de una ventaja competitiva significativa y un nexo de causalidad, ya que se afecta el mercado y se genera una posición favorable del transgresor frente a los otros competidores que ejercen esa misma actividad económica.

Transportes Armenia S.A. aplicó la flexibilidad de horarios de la Resolución No. 7811 de 2001 y admitió no atender la capacidad transportadora autorizada en la Resolución No. 7986 de 1995 en el trayecto Cali-Armenia y viceversa, esto es, un mínimo de un (1) vehículo y máximo dos (2), por virtud de la interpretación que hizo de esa reglamentación.

Los pronunciamientos Nos. MT 1350-2-62001 de 13 de diciembre de 2004, MT 4550-2 de 19 de diciembre de 2006 y el rad. 2009-321-003235-2 de 22 de noviembre de 2009 del Ministerio de Transporte y demás documentos allegados, prueban que desde 2014 esa cartera ha sido uniforme sobre el alcance de la Resolución No. 7811 de 2001 en cuanto a que no es posible exceder la capacidad transportadora por ruta, autorizada a cada empresa, según misivas que le envié a Transportes Armenia los días 28 de julio, 9 de septiembre, y 28 de agosto de 2014.

En los escritos visibles a folios 57 del cuaderno 1.6; 174 y 175 del cuaderno 1.3, de 19 de diciembre de 2006, el Ministerio del Transporte le indicó a Expreso Palmira S.A. y Expreso Bolivariano S.A. que la libertad de horarios podía aplicarse hasta el límite que operativamente puede hacer con la capacidad máxima autorizada en cada ruta, de ahí que aun antes de 2014 se predicaba la libertad horaria, pero con apego a la capacidad permitida a cada empresa, según lo constató Juan Carlos Calderón Gómez.

Al contrastar las pruebas con lo expuesto por el Ministerio de Transporte en el oficio de 6 de agosto de 2020, se confirma que el criterio aplicado por esa cartera ha sido uniforme respecto al no desconocimiento de la capacidad por ruta de las empresas en el ejercicio de libertad de horarios permitida por la Resolución No. 7811 de 2001, tanto así que explicó que, con base en los principios de la actividad transportadora previstos en la Ley 105 de 1993, la

Resolución 1658 de 2011 y el Decreto 1079 de 2015, la restructuración horaria es una medida para suplir la alta demanda del servicio de transporte terrestre, pero no permite a las empresas aumentar su capacidad transportadora en cada ruta, so pena de vulnerar la sana competencia.

Carece de asidero la tesis de la enjuiciada, consistente en que la «*capacidad transportadora*» corresponde a la empresa, en general, mas no a la asignada por ruta, en concreto, y que lo expuesto por el Ministerio de Transporte en el referido oficio está desprovisto de legalidad; lo anterior, porque tal postura coincide con los principios que rigen ese servicio y con las políticas públicas existentes en ese campo, lo que no puede ser soslayado, so pretexto de cubrir la alta demanda del servicio, pues la flexibilidad horaria no permite olvidar las directrices dadas para el sector de la movilidad.

No es dable admitir que desde julio de 2014 el Ministerio de Transporte adoptó una interpretación diferente de esas normas, lo que deja sin piso el argumento de confianza legítima que esgrime la encartada para justificar su proceder, tanto así que en los oficios No. MT 4550-265516 de 19 de diciembre de 2006 y No. 20091340151961 de 20 de abril de 2009 dicha cartera pública le hizo saber que la libertad de horarios no implica el incremento de equipos en la ruta autorizada, requerimientos que desvirtúan su buena fe.



El transporte es un servicio público, lo que, al tenor del artículo 365 superior, impone al Estado su regulación, control y vigilancia, función asignada al Ministerio de Transporte, según el Decreto 101 de 2001, ente que lo reguló y, en varias ocasiones, le ha informado a la encartada sobre la contrariedad en que ha incurrido, sin que tal desatención califique como resultado de una interpretación divergente, pues incluso le ha advertido acerca de la errónea hermenéutica que tiene de tal regulación.

La convocada transgredió los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, el párrafo 2° del artículo 11 del Decreto 171 de 2001 y la Resolución No. 7986 de 1995 al aplicar la libertad de horarios prevista en la Resolución No. 7811 de 2011 sin respetar la capacidad transportadora asignada para operar la ruta Cali-Armenia y viceversa, lo que tipifica el acto desleal del artículo 18 de la Ley 256 de 1996, desatención en que también incurrió con la figura del «*empalme*» según lo admitió su representante legal cuando absolvió interrogatorio, conducta por la que se le declaró responsable en sede administrativa, según la Resolución No. 4.768 de 2015, confirmada en la No. 14.878 de 2015.

Incurrió también en la conducta del artículo 18 de la Ley 256 de 1996, pues obtuvo una ventaja competitiva significativa, como lo demuestra la comunicación de 3 de noviembre de 2016, donde la Terminal de Transportes de Armenia informó sobre el número de despachos realizados y de pasajeros movilizados por las empresas que han operado

las rutas Cali-Armenia entre 2012 y 2016, de lo cual fluye que en esa época Transportes Armenia S.A. trasladó un 40;73% de usuarios, mientras que la actora desplazó un 57,19% y que fue la tercera con más despachos realizados, con un 20,27% del mercado, lo que evidencia que ocupó una considerable posición favorable frente a sus competidores.

Aunque la impulsora y la convocada tuvieron un comportamiento positivo con propensión al incremento de vehículos-pasajeros, y a pesar que la enjuiciada no supera a la actora en esos aspectos, sí se posicionó como la segunda mayor transportista de pasajeros y la tercera en realizar despachos entre 2012 y 2016, por lo que obtuvo una ventaja competitiva significativa relevante que tipifica la falta del artículo 18 de la Ley 256 de 1996, según fluye del dictamen decretado y que permite deducir que el 60% de los 226.476 pasajeros que movilizó entre noviembre de 2014 y octubre de 2016, de Cali a Armenia y viceversa, fueron resultado de infringir la Resolución 7986 de 1995 que limitó su capacidad transportadora.

La impulsora tasó en \$1.116'004.533 los perjuicios, porque su porcentaje de mercado es del 39% y los pasajeros transportados al margen de la ley fueron 136.264, pero no probó que estos la habrían preferido, lo que impide establecer que dejó de percibir tal cantidad; tampoco demostró su capacidad para atenderlos sin exceder sus limitaciones transportadoras, ni que tal porcentaje de viajeros se volcó preferentemente hacía Transportes Armenia S.A. solo por su

amplia oferta horaria, lo que es poco probable porque a folios 30 y 31 del cuaderno 1.2 consta que la actora ofrece transporte entre Cali-Armenia y viceversa en diversas franjas horarias, pues despacha «... a las 7:10, 8:40, 10:10; 11:40, 13:10, 14:40, 16:10, 17:40 y el mismo trayecto vía Palmira en los horarios 6:25, 7:55, 9:25, 10:55, 12:55, 13:55, 15:25, 16:55 y 18:25», situación que le permitía a los usuarios poder elegir entre las distintas empresas concurrentes, la más favorable a sus intereses, acto complejo que depende de diversas variables no corroboradas (fls. 421 a 433, cno. 1.4).

Como parte definitiva revocó los ordinales primero, segundo, tercero y quinto; en su lugar, declaró la excepción de «[a]usencia probatoria de la certitud del daño alegado».

**5.** La accionante solicitó aclaración del ordinal primero de la parte resolutive del fallo, comoquiera que a lo largo de las motivaciones se expuso que el acto de competencia desleal estaba probado, mas no los perjuicios reclamados, situación que conducía a confirmar lo colegido por el *a quo* respecto de las pretensiones declarativas y revocar solamente lo decidido allí respecto del demérito. En auto de 4 de diciembre de 2020, el *ad quem* desestimó tal solicitud, pero corrigió la sentencia en el sentido de revocar únicamente el ordinal tercero del fallo apelado y dejar en firme los demás.

**6.** Ambas partes interpusieron recurso de casación, que fue concedido (15 abr. 2021).

**7.** La Corte los admitió y fueron sustentados en tiempo. La actora formuló un cargo por error de hecho. La convocada planteó seis, en el primero denunció la infracción recta de la ley sustancial, en el segundo y quinto yerros de *iure*, en el tercero y cuarto de *facto* y en el sexto vicios de nulidad. Por economía procesal se hará en bloque el estudio de admisibilidad de las dos demandas, empezando con la de la gestora.

**DEMANDA DE CASACIÓN DE TRANSPORTES  
EXPRESO PALMIRA S.A.**

En el único cargo acusa la infracción indirecta de los artículos 2341 y 2488 del Código Civil, 20, numeral 1° de la Ley 256 de 1996 y 16 de la Ley 446 de 1998, por error de hecho, con estribo en que el Tribunal valoró mal el peritaje que acredita los perjuicios, pues, aunque acogió las afirmaciones del auxiliar que respaldan tal pérdida y no discutió la solvencia, exhaustividad, precisión, método, ni las conclusiones e idoneidad, le restó mérito sin justificación.

Ello porque empleó argumentos especulativos a pesar de que en el trabajo se precisó que el demérito ocurrió porque Transportes Armenia S.A. hizo despachos por fuera de las autorizaciones concedidas y que, al ser ello recurrente, le ha generado ingresos adicionales en detrimento de Expreso Palmira S.A. que sí funciona bajo la legalidad, para lo cual valuó esa pérdida según lo que esta dejó de devengar a causa

del mayor número de despachos realizados por aquélla entre Cali y Armenia, sobrepasando la capacidad transportadora.

El experto calculó el menoscabo con el número de pasajeros que la convocada transportó por fuera de la regulación, lo multiplicó por el valor del pasaje cobrado por Expreso Palmira S.A. y del resultado extrajo el 39% que es igual a la cuota de participación que esta tenía en el mercado en esa época, lo que le permitió establecer, a partir de la capacidad de atención de usuarios y del nivel de ventas, la pérdida de \$1.116'004.533, ejercicio que refrendó en audiencia y no fue desvirtuado, pero aun así el *ad quem* dedujo que la tasación carecía de bases porque no se demostró que los viajeros ilegalmente captados por Transportes Armenia S.A. habrían llegado a adquirir sus servicios, ni que hubiera podido atenderlos.

Pasó por alto el Tribunal que la gestora ha logrado obtener y conservar el 39% del mercado de transporte terrestre de pasajeros Armenia-Cali y viceversa cumpliendo las normas que regulan esa actividad, como consta en el dictamen que arrió y que no fue cuestionado, de ahí que podía haber captado esos viajeros si la convocada no hubiera aumentado, sin razón, su capacidad transportadora al violar normas de competencia. Además, su contraparte debía probar que Expreso Palmira S.A. no estaba en condiciones de atender esos usuarios y desvirtuar las conclusiones del experto, según el artículo 167 del Código General del Proceso, lo que no hizo.

Tergiversó el alcance y contenido del informe, al concluir del mismo que la totalidad de pasajeros que movilizó la accionada por fuera de la regulación iban a llegar a Expreso Palmira S.A. si aquella no hubiera excedido su capacidad, pese a que su conclusión fue otra, pues relevó que no todos esos viajeros habrían contratado con la impulsora al haber otras empresas oferentes de ese servicio, pero que era probable que un 39% de ellos lo hiciera.

Valoró mal el dictamen al exigirle a la promotora, además de tasar el demérito, probar el porqué los pasajeros habrían contratado con ella y no con su contraparte, ni con ningún otro transportador que operaba la ruta Cali-Armenia y viceversa, pese a ser imposible de demostrar, pues supondría entrevistar a cada viajero ilegalmente captado por la primera y así saber sus razones para inclinarse hacia uno u otro prestador, yerros trascendentes porque de no haberse dado el fallador hubiera reconocido la indemnización.

### **DEMANDA DE TRANSPORTES ARMENIA S.A.**

**a.** El primer cargo acusa la violación directa del artículo 1° de la Resolución No. 7811 de 2001; artículo 48 del Decreto 171 de 2001; 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, por indebida interpretación.

El Tribunal erró en la exégesis del artículo 1° de la Resolución No. 7811 de 2001 y por eso halló la violación de

normas prevista en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, a pesar que el transporte de pasajeros por carrera es un servicio público reglamentado en el Decreto 171 de 2001, cuyo artículo 48 define tanto la capacidad transportadora como el número de vehículos exigidos para su adecuada y racional prestación, mientras que su inciso final se refiere a aquella que ha sido conferida a cada empresa, expresión que utiliza la primera de esas normas que autorizó la modificación o incremento de horarios a las compañías que cumplen tal labor, con la única restricción de no incrementar la capacidad autorizada a cada empresa, ni suspender los servicios en otras rutas, lo que condujo a Transportes Armenia S.A. a operar bajo la libertad de horarios.

Infringió, de forma directa, el parágrafo 1, artículo primero de la Resolución 7811 de 2001 al colegir que la «*capacidad transportadora*» es de ruta y no de empresa, a pesar que esa norma dispuso que la libertad de horarios no implica un incremento de la capacidad autorizada a la demandada, yerro que lo llevó a establecer que esta obró por fuera de los límites de la autorización conferida para operar la ruta Armenia Cali y viceversa y que violó los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, conclusión a la que no habría llegado de haber entendido bien la aludida pauta legal.

La correcta lectura de esa norma permitía deducir que Transportes Armenia S.A. estaba habilitada para prestar el servicio de transporte desde Armenia hacia Cali y viceversa, con libertad de horarios, sin exceder la capacidad

transportadora autorizada para ella como empresa, más no la ruta, desliz que condujo al juzgador a acceder a las pretensiones cuando debió negarlas (fls. 11 a 25).

**b.** El segundo alega el quebranto indirecto de los artículos 1° de la Resolución 7811 de 2001; 11 y 48 del Decreto 171 de 2001; 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, como consecuencia de error de derecho por desconocimiento del artículo 176 del Código General del Proceso.

Ello al haberle dado valor a los oficios MT 4550-265516 de 19 de diciembre de 2006; 20091340151961 de 20 de abril de 2009; 2014400026087; 20144000260421 de 28 de julio de 2014 y No. 20144000316221 de 28 de agosto siguiente, entre otros, pese a que ser simples conceptos del Ministerio de Transporte, expedidos, algunos, en respuesta a peticiones de las partes y que, por tanto, no son vinculantes, conforme lo dispone el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015, situación que imponía apreciarlos conforme a las reglas de la sana crítica, la lógica y la experiencia, al estar proscrita la valoración discrecional.

A pesar de ello, el juzgador les dio valor vinculante, definitivo y obligatorio, sin advertir que carecen de tales efectos, según el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011, que inaplicó, lo cual lo llevó a concluir que Transportes Armenia S.A. infringió su capacidad transportadora e infringió los



artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, aun cuando aplicó la libertad de horarios dentro del margen de la habilitación conferida para prestar el servicio de transporte.

**c.** El tercero pide que si el anterior embate no resulta procedente, se analice desde la óptica del error de hecho y se tenga en cuenta que los documentos aludidos carecen de carácter vinculante y no son obligatorios ni ejecutables, según el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011 y que por ello era imposible establecer con ellos la conducta desleal que vio configurada el Tribunal, máxime cuando las demás pruebas revelan que Transportes Armenia S.A. obró según la ley, además que la capacidad transportadora prevista en el parágrafo 1° de la Resolución 7811 de 2001, sobre libertad de horarios, se refiere a la empresa y no a la ruta.

**d.** El cuarto, denuncia la infracción indirecta de la ley sustancial, a causa de error de hecho, manifiesto y trascendente, en la valoración del interrogatorio de la representante legal de Transportes Armenia S.A. y de los actos administrativos en que la Superintendencia de Puertos y Transporte la sancionó.

Para el Tribunal, Adriana Lucía Grisales Álvarez, representante legal de esa compañía, confesó que aquélla prestaba el servicio en la ruta Cali-Armenia y viceversa a través de la figura de «*conexión o empalme*», pese a que tal directiva no admitió tal hecho, sino que durante 26 años su

empresa ha prestado el servicio de forma directa, salvo un único y aislado evento ocurrido en agosto de 2014 que no significa que fueron infringidas las normas sobre competencia, para lo cual transcribe el relato de esa directiva y aduce que de haberlo valorado bien, el *ad quem* no habría hallado la violación de normas que vio configurada.

Erró al concluir que hubo «*conexión o empalme*» por parte de Transportes Armenia S.A. y ello llevó a que fuera sancionada en la Resolución No. 14878 de 2015, porque su representante legal no admitió tal proceder, ni las resoluciones en que se apoyó el fallo lo demuestran, máxime cuando el primero de esos actos administrativos no podía ser trasladado al proceso al ser inexistente la falta que allí se aduce.

Ello porque el trámite en el que fue proferido tiene una finalidad distinta a la del reproche que se hace por competencia desleal, tanto así que el hecho allí sancionado no implica la conducta de violación de normas del artículo 18 de la Ley 256 de 1996, sobre todo porque las circunstancias debatidas en uno y otro campo carecen de idéntica relación fáctica, pues mientras en aquél ámbito el análisis se circunscribió a la presunta prestación del servicio de transporte bajo la modalidad de «*conexión o empalme*», esta controversia versa sobre la aplicación de la libertad de horarios prevista en la Resolución no. 7811 de 2011; luego, lo fáctico no era asimilable y por ello debía el Tribunal medir el alcance de la sanción allá impuesta, pero no lo hizo, lo que

revela error de hecho, máxime cuando la citada resolución está demandada por vicios de motivación y serias falencias, tanto así que los tiquetes en que se fundó son espurios como se alegó oportunamente.

De haber apreciado bien esa prueba, y también el interrogatorio de la representante legal de Transportes Armenia S.A. el *ad quem* habría colegido que la supuesta conexión o empalme no existió, como tampoco el acto de competencia desleal que derivó de tales medios, lo que indica que la valoración probatoria del Tribunal fue contraevidente y que Transportes Armenia S.A. no podía ser condenada.

**e.** El quinto invoca la infracción indirecta del artículo 1° de la Resolución 7811 de 2001; 11 y 48 del Decreto 171 de 2011; 17 y 18 de la Ley 336 de 1994, a causa del error de derecho al omitir los artículos 170 y 244 del Código General del Proceso y concluir que Transportes Armenia S.A. burló el artículo 18 de la Ley 256 de 1996 al prestar el servicio de transporte en la ruta Armenia-Cali y viceversa en «*conexión o empalme*» en La Paila, con sustento en que así lo admitió su representante legal cuando fue interrogada.

Tal funcionaria desmintió tal situación y afirmó que los tiquetes que así lo sugieren fueron redargüidos de falsos, conforme se expuso en la respuesta al libelo, donde, además, aportó dos de ellos (*de números 14125 y 246, original y falsificado*), como lo prevé el artículo 244 del estatuto

procesal, para hacer ver que la decisión administrativa se fundó en documentos falaces, por lo que se debieron decretar pruebas de oficio para corroborar tal afirmación, toda vez que el artículo 169 *ibidem* le daba tales facultades; no obstante, los falladores de instancia coligieron la prestación del servicio en la modalidad de conexión sin indagar sobre su autenticidad.

El quebranto de la ley material se produjo, entonces, por no recaudar pruebas de oficio, debiendo hacerlo, a fin de establecer la falsedad o autenticidad de los tiquetes que servían de sustento al supuesto «*conexión o empalme*» y que son apócrifos, sobre todo porque los demás soportes allegados, entre ellos, los tiquetes originales que aportó Transportes Armenia, la copia de los despachos que responden a esos boletos y dan cuenta de la ruta despachada, el vehículo y sus placas, así como la declaración de su representante legal, desvirtúan tal conexión, panorama que forzaba el recaudo probatorio oficioso, pero que el *ad quem* pasó por alto.

**f.** El sexto invoca la causal quinta con estribo en que se corrigió oficiosamente la resolutive de la sentencia, sin atender el artículo 286 del Código General del Proceso, pues no enmendó un error aritmético o por simple omisión, cambio o alteración de palabras, sino que fue alterado el sentido de la decisión, pese a que el artículo 285 *ibíd.* le prohibía al *ad quem* revocar o reformar su fallo, so pena de configurar una causal de invalidez originada en esa pieza.

El *a quo* había acogido prácticamente todas las súplicas y el Tribunal revocó los ordinales primero, segundo, tercero y quinto, es decir, dejó sin bases lo resuelto en torno a la conducta desleal atribuida a la citada, así como la obligación de hacer que le había sido impuesta y la condena al pago de perjuicios y de costas, lo que significa que ese veredicto le fue favorable a Transportes Armenia S.A. pero, al corregirlo, el juzgador lo modificó ya que revocó solamente la indemnización, pero dejó en firme lo demás, con lo que cambió su decisión y mantuvo el ítem en el que se había declarado que incurrió en competencia desleal, luego, modificó su proveído, pese a que le estaba vedado hacerlo, lo que generó nulidad procesal.

### **CONSIDERACIONES**

**1.** La naturaleza extraordinaria de este medio de contradicción exhorta el cumplimiento de ciertos requisitos a ser observados por los censores con estrictez, ya que como dispone el numeral 2 del artículo 344 del Código General del Proceso el escrito de sustentación deberá contener la *«formulación, por separado, de los cargos contra la sentencia recurrida, con la exposición de los fundamentos de cada acusación, en forma clara, precisa y completa»*, respetando las reglas propias de cada causal.

Como se dijo en CSJ AC2947-2017, reiterado en AC1805-2020, el citado numeral impone que la argumentación sea *«inteligible, exacta y envolvente»*, pues,

*(...) como el anotado medio constituye un mecanismo para juzgar la sentencia recurrida y no el proceso, la norma exige identificar las razones basilares de la decisión y expresar los argumentos dirigidos a socavarlas. Así se facilita, de un lado, establecer si hay acusación; y de otro, verificar, en punto de la violación directa o indirecta de la ley sustancial, si se denuncia como equivocado el análisis jurídico o probatoria del juzgador, en caso positivo, si el ataque es enfocado o totalizador.*

Por ende, no es labor de la Corte suplir las falencias, debilidades o vaguedades que riñen con lo anterior, ya que conforme indican los artículos 346 y 347 ibídem, el incumplimiento de dichas directrices es motivo de inadmisión y, aún de superar el libelo las formalidades técnicas previstas, puede la Sala ejercer selección negativa en tres eventos: cuando se plantea una discusión sobre asuntos ampliamente decantados, sin que se proponga una tesis que justifique un cambio de criterio; frente a la inexistencia de los errores endilgados, el saneamiento de los advertidos o la intrascendencia de los mismos; y si la afrenta al orden jurídico no alcanza a perjudicar al recurrente.

De ahí que una vez superado ese paso preliminar no sea posible que al fallar se tengan en cuenta motivos de inconformidad distintos a aquellos aducidos, salvo la facultad de casar de oficio la sentencia confutada «*cuando sea ostensible que la misma compromete gravemente el orden o el patrimonio público, o atenta contra los derechos y garantías constitucionales*» según manda el inciso final del artículo 336 *ejusdem*.

**2.** Si se acude al primer numeral del artículo 336 del Código General del Proceso, relacionado con la violación directa de la ley sustancial, debe enunciarse por lo menos un precepto de esa estirpe que fuera considerado o desatendido en el pronunciamiento a examinar, pero eso sí que sea basilar de la determinación y no una relación aleatoria con el propósito de atinar a alguno con la categoría exigida, como se desprende del párrafo primero del artículo 344 id.

Adicionalmente, según indica el literal a) numeral 2 de dicho precepto, la discusión se ceñirá a «*la cuestión jurídica sin comprender ni extenderse a la materia probatoria*», por lo que debe estructurarse en forma adecuada cómo se produjo la vulneración ya por tomar en cuenta normas completamente ajenas al caso, pasar por alto las que lo regían o, a pesar de acertarse en la selección, terminar reconociéndoles implicaciones que no tienen.

**3.** Ya en la segunda causal por la vía indirecta, además de invocar el precepto material que es objeto de afrenta, es necesario precisar si el vicio deriva de un error de derecho al desatender una norma probatoria, en cuyo caso debe citarla y justificar puntualmente dónde radica la infracción; o es el resultado de yerros de *facto* en la apreciación del libelo, la respuesta al mismo o algún medio de convicción, singularizando de manera diáfana y exacta en qué consiste la equivocación manifiesta y trascendente del sentenciador.

En tal sentido, en CSJ AC1804-2020 se reiteró que

*(...) debe concretarse si la afrenta es en forma directa o indirecta, esta última en cualquiera de sus dos manifestaciones ya por incursión en errores de hecho ora de derecho, y en qué consiste la misma de acuerdo con las especificidades que las distinguen, ya que como se dijo en CSJ AC8738-2016 «no basta con invocar las disposiciones a las que se hace referencia, sino que es preciso que el recurrente ponga de presente la manera como el sentenciador las transgredió» (CJS AC3415-2018).*

**4.** Si el ataque se perfila por la quinta causal del artículo 336 ibídem, tal sendero queda circunscrito a las reglas de taxatividad, falta de convalidación e interés y trascendencia que rigen las nulidades procesales, puesto que solo lograrían socavar la decisión las inconsistencias determinadas e insuperables que por su relevancia ameritan ser regularizadas, siempre y cuando las reporte el afectado.

Frente a tal clase de cuestionamiento, en CSJ AC6080-2021, se reiteró lo expuesto en CSJ AC4497-2018, en cuanto a que

*(...) la alegación de una causal de nulidad es insuficiente para viabilizar su estudio de fondo, si al sustentar su ocurrencia no se tienen en cuenta los principios de especificidad, protección, trascendencia y convalidación que la rigen, pues la ausencia de cualquiera de éstos conducirá a descartar la retroacción del trámite cumplido y a la repulsa del escrito de sustentación, en guarda de caros postulados, como el de economía procesal.*

En otras palabras, el inconforme tiene la carga de demostrar que los hechos alegados se subsumen dentro de alguna de las causales de invalidación consagradas en la



legislación, que la misma no fue saneada, que está legitimado para invocarla y que la vulneración es trascendente.

**5.** Ninguna de las demandas de casación puede ser admitida, porque ambas presentan deficiencias formales y técnicas.

### **5.1. La demanda de Expreso Palmira S.A.**

El único cargo propuesto es incompleto, pues omite confrontar la tesis del *ad quem* consistente en que las frecuencias horarias que tenía Expreso Palmira S.A. le permitía optar a los viajeros, entre todas las empresas disponibles para cubrir la ruta Armenia Cali y el mismo trayecto vía Palmira, por la que que más se acomodara a sus intereses y esa actuación dependía de diversas circunstancias las cuales no fueron demostradas, a pesar de ser necesario para hacer ver la cantidad de viajeros que hubieran escogido movilizarse con esa transportista.

Nótese que el sentenciador negó la indemnización con estribo en que no se demostró que el 39% de los 136.264 pasajeros que Transportes Armenia S.A. movilizó al margen de la ley, habría contratado con Expreso Palmira S.A. ni que esta tuviera las condiciones requeridas para movilizarlos, sin exceder su capacidad transportadora.

Advirtió que tampoco se probó que ese porcentaje de usuarios acudió a la transportista demandada solo por su amplia oferta horaria, hipótesis que vio poco probable, pues, según precisó, está demostrado, *«con las documentales obrantes a folios 30 y 31 del cuaderno 1.2. que la accionante ofrece a los usuarios en la ruta Armenia Cali, “vía panorama” despachos a las 7:10, 8:40, 10:10; 11:40, 13:10, 14:40, 16:10, 17:40 y el mismo trayecto vía Palmira en los horarios 6:25, 7:55, 9:25, 10:55, 12:55, 13:55, 15:25, 16:55 y 18:25».*

Con base en esas inferencias estableció, entonces, que eran diversas las alternativas de desplazamiento en las rutas Cali-Armenia y viceversa y que estas múltiples opciones le *«daban a los usuarios la posibilidad de elegir, entre todas las empresas concurrentes, la más favorable a sus intereses; acto que, conforme a la teoría elaborada frente a este asunto, es compleja y depende de diversas circunstancias, que no se develan corroboradas en la disputa judicial de la referencia».*

A pesar de ello, la recurrente no debatió el argumento del fallador consistente en que las diversas frecuencias horarias que tenía Expreso Palmira S.A. le permitía a los usuarios optar, entre todas las empresas disponibles para cubrir la ruta Armenia Cali y el mismo trayecto vía Palmira, por la que más se acomodara a sus intereses y que esa escogencia dependía de diversas circunstancias, sin que estas hubieran sido constatadas, a pesar de ser indispensable para así identificar la cantidad de viajeros que hubieran preferido movilizarse con ella.

En síntesis, la opugnadora se limitó a decir que se valoró erróneamente el peritaje que allegó para demostrar y cuantificar su pérdida económica a causa de la conducta desleal de su contraparte por exceder la capacidad transportadora, pero dejó de confrontar la tesitura que llevó a decir que Expreso Palmira S.A. debía probar que el 39% de los pasajeros que su contendora transportó en exceso de su capacidad transportadora habrían optado por viajar con ella y no con alguna otra empresa.

Tal circunstancia hace que el ataque sea inidóneo, pues aun sí la crítica se abriera paso y diera lugar a remover los *ítems* cuestionados, la sentencia se mantendría en pie en lo que respecta a la suerte de la indemnización reclamada, porque la premisa no atacada, que fue pieza clave en su construcción, le seguiría prestando apoyo.

Como se explicó en CSJ AC2229-2020,

*[u]no de los requisitos de la demanda, contemplado expresamente en el numeral 2° del referido artículo 344, es el de la formulación de la acusación en forma “completa”, esto es, que la respectiva censura contenga un reproche de todos los fundamentos esenciales que sirvieron al Tribunal para adoptar la determinación impugnada, porque como es natural, con uno ellos que se mantenga en pie, ningún sentido tendría la tramitación y decisión de un recurso que, al final, no sería útil para quebrar la decisión confutada, porque desprovistos de censura ciertos o algunos argumentos basilares, la presunción de legalidad que les asiste se mantiene y dejan a flote la resolución dictada por el Tribunal.*

También incurre en desenfoque porque indica al *ad quem* de colegir que Expreso Palmira S.A. planteó que los

136.264 pasajeros que la convocada absorbió por fuera de su capacidad transportadora habrían elegido viajar con ella, lo que no es cierto porque dicho fallador entendió que la pérdida debía ser calculada sobre el porcentaje de participación que la accionante tenía en el mercado y que según el perito equivale al 39%, tanto que en eso se mostró de acuerdo con la accionante, solo que se convenció de la falta de prueba de que todos los viajeros que conforman tal proporción habrían optado por contratar con esa empresa y no con alguna de las otras oferentes de ese servicio.

Ello significa que el ataque dejó de discutir las verdaderas razones para establecer que el perjuicio de Expreso Palmira S.A. fuera hipotético al no estar demostrado, para presentar una propuesta argumentativa alterna.

Justamente, en CSJ AC4243-2021 se enfatizó que

*(...) esta vía no sirve para provocar una lectura de la prueba en sentido opuesto a la del ad quem, sino para hacer ver yerros palmarios y trascendentes en que aquél haya incurrido al fundamentar la decisión pugnada, toda vez que no se trata de una instancia adicional, sino de un medio de control de legalidad del veredicto fustigado, lo que exige que la labor del recurrente apunte a colmar ese específico objetivo antes que a ensayar una propuesta alterna sobre los ingredientes fácticos o demostrativos que sustentan sus premisas, porque tal variable, por más refinada y persuasiva que sea, se sale del ámbito de la casación.*

Y en CSJ AC2394-2020 se reiteró que

*[l]a labor de los recurrentes, en palabras de esta Corporación, “(...) reclama que su crítica guarde adecuada consonancia con lo*

*esencial de la motivación que se pretende descalificar, vale decir que se refiera directamente a las bases en verdad importantes y decisivas en la construcción jurídica sobre la cual se asienta la sentencia, habida cuenta que si blanco del ataque se hacen los supuestos que delinea a su mejor conveniencia el recurrente y no los que objetivamente constituyen fundamento nuclear de la providencia, se configura un notorio defecto técnico por desenfoque (CSJ. Civil. Auto de 25 de febrero de 2013, expediente 00228, reiterando sentencia de 19 de diciembre de 2005, radicación 7864 y en CSJ AC7729-2017).*

Por ello, se inadmitirá el libelo con el que la accionante dijo sustentar el recurso de casación que propuso frente a la sentencia del Tribunal.

## **5.2. La demanda propuesta por Transportes Armenia S.A.**

Todos los cargos presentan las siguientes irregularidades:

**a.** El primero, que denuncia el quebranto directo de la ley sustancial, es incompleto porque no cuestiona todos los pilares de la sentencia enjuiciada.

En el fallo se coligió que la capacidad transportadora prevista en el artículo 48 del Decreto 171 de 2001 y en la Resolución 7811 de 2001 se refiere a la ruta y no a la empresa, como lo ha sostenido de manera uniforme el Ministerio de Transporte, tanto así que ello coincide con los principios que rigen ese servicio y con las políticas públicas existentes al respecto.

Se dijo también que no resulta posible aceptar que desde julio de 2014 esa cartera pública adoptó una interpretación diversa respecto al alcance de las referidas normas, tal cual lo pretende hacer ver Transportes Armenia S.A. porque inclusive en 2006 le hizo saber que la libertad de horarios no implicaba el incremento de equipos en la ruta autorizada, requerimientos que desvirtúan su buena fe, así como la confianza legítima que alegó tener con estribo en una interpretación divergente, la cual no existe, fuera de que la regulación está en contexto con la Ley 105 de 1993, así como con la Resolución 1658 de 2011 y el Decreto 1079 de 2015, lo que no puede ser soslayado, so pretexto de cubrir la alta demanda del servicio, pues la flexibilidad horaria no es motivo para obviar las directrices dadas para el sector de la movilidad.

Frente a eso, la recurrente omite confrontar este segundo segmento, lo que impide aceptar la acusación, pues aun si tuviera razón sería imposible quebrar tal fallo dado que los referidos cimientos no controvertidos, consistentes en que la capacidad transportadora se refiere a la ruta y no a la empresa, en coherencia con la Ley 105 de 1993, así como en la Resolución 1658 de 2011 y con el Decreto 1079 de 2015, y en que tal regulación no puede ser inadvertida con la excusa de cubrir la alta demanda del servicio, y que, según se vio, le sirven de soporte a sus conclusiones, lo mantendrían incólume, como se expresó en CSJ AC4244-2021.

Asimismo, el embate plantea un simple desacuerdo con el criterio del juzgador en torno al alcance y ámbito de aplicación del artículo 48 del Decreto 171 de 2001, así como del artículo 1º, parágrafo 1, de la Resolución 7811 de 2001 aun cuando debía acreditar los yerros palmarios y trascendentes cometidos en la exégesis de esas normas.

Respecto de tal exigencia, en CSJ AC3048-2021 se reiteró que cuando se acuse la sentencia de quebrantar de manera indirecta la ley sustancial es preciso que el recurrente

*«se ocupe de acreditar los yerros que le atribuye al sentenciador, laborío que reclama la singularización de los medios probatorios supuestos o preteridos; su puntual confrontación con las conclusiones que de ellos extrajo –o debió extraer– el Tribunal y la exposición de la evidencia de la equivocación, así como de su trascendencia en la determinación adoptada» (CSJ AC6243-2016, 26 oct.).*

**b.** El segundo, que alega error de derecho, no precisa el yerro de contemplación jurídica en que habría incurrido el juzgador al apreciar los oficios MT 4550-265516 de 19 de diciembre de 2006; 20091340151961 de 20 de abril de 2009; 2014400026087; 20144000260421 de 28 de julio de 2014 y No. 20144000316221 de 28 de agosto siguiente, provenientes del Ministerio de Transporte, pese a que era indispensable justificar el porqué tales piezas debían ser excluidas aun cuando se trata de documentos provenientes de un organismo público y fueron oportunamente allegados al litigio.

Aunque menciona que tales medios carecen de ejecución y no son de obligatorio cumplimiento, de conformidad con el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 al ser resultado de peticiones y consultas que las partes le plantearon al Ministerio de Transporte, lo cierto es que ello no es óbice para inferir que, en el plano estrictamente judicial, estaban desprovistos de valor probatorio, pues de tal regulación no fluye ese corolario, ni cualquier otro que evidencie desacierto del juzgador en su apreciación, máxime cuando la censora tampoco pone de presente que exista alguno del cual se pueda deducir obligatoriamente tal conclusión.

Recuérdese que una cosa es la limitación que frente a tales comunicaciones se establece en lo público, y que resulta innegable a partir de las normas que cita la recurrente, las cuales, en algunos casos, tienden a establecer el alcance de las respuestas con las cuales la administración zanja las consultas planteadas por los particulares, y otra, muy distinta, por cierto, la atinente a la eficacia demostrativa que tales conceptos puedan reportar en el escenario jurisdiccional.

No se olvide que, en este último, las pruebas regular y tempestivamente allegadas son medio de convicción (art. 164 CGP), conforme al valor que oportunamente representen, siempre que cumplan con las exigencias que la ley adjetiva establece para cada una y resulten conducentes, útiles y



pertinentes para la comprobación de los hechos que buscan esclarecer.

Por lo demás, aduce que no fueron valorados tales legajos conforme a las reglas de la sana crítica, la lógica y la experiencia, pero no justifica por qué se debe entender que fueron ponderados por fuera de esos estándares de apreciación racional y que, en cambio, se tasaron con apego a la discrecionalidad; luego, el ataque carece de claridad y precisión.

Sobre ello, en CSJ AC5922-2021 se destacó que

*[l]a claridad se traduce en que «la persona que acude a este mecanismo debe formular sus embates... con la indicación de las razones por las cuales considera que el juzgador de instancia se equivocó y cómo tal dislate tiene la virtualidad de afectar la totalidad de la decisión. No es posible soportar la acusación en formulas abstractas, o elucubraciones sobre cuál debió ser la decisión definitiva» (AC3919, 20 jun. 2017, rad. n.º 2017-00650-01).*

*[l]a precisión obliga a «que los embistes [estén] orientados hacia los fundamentos reales de la decisión atacada, sin separarse de ellos, so pena que la recriminación no pueda ser admitida. En otras palabras, los reproches deben dirigirse con acierto hacia el centro de la argumentación de la providencia cuya anulación se pretende» (AC028, 16 en. 2018, rad. n.º 2014-00380-01).*

En ese mismo pronunciamiento, se llamó la atención en cuanto a que

*[e]n aplicación de la exigencia de claridad, el casacionista tiene el deber de: (I) particularizar los medios demostrativos sobre los que*

*eleva el reclamo; (II) identificar el acápite preciso de las probanzas sobre el que recae el reclamo; (III) contrastar la interpretación blandida por el Tribunal frente a la que emana de la ontología del medio persuasivo; y (IV) explicar cómo se vulneraron los cánones legales mencionados con ocasión de la indebida valoración suasoria.*

**c.** El tercero, que denuncia yerro de facto, es confuso e incompleto porque no indica cómo se produjo tal desatino, si por preterición, suposición o tergiversación del contenido material de los documentos aludidos en el cargo anterior y que menciona en este, lo que indica que es abstracto al desconocerse la forma en que se pudo haber patentado el desacierto que se le atribuye al sentenciador en la valoración objetiva denunciada.

Al mismo tiempo, sugiere la existencia de otras pruebas que demuestran que Transportes Armenia S.A. obró según el ordenamiento legal, pero no precisa cuáles son y omite la labor de confrontación específica entre lo que dice cada una de ellas y aquello que el fallador no advirtió, tergiversó o distorsionó al apreciarlas, pues se limita a hacer suposiciones propias, a pesar que tal labor de contraste era necesaria para hacer ver, en cada caso, la notoriedad del yerro y, adicionalmente, su trascendencia en el resultado, de ahí que sea escueta la argumentación que sustenta el embate.

Por tanto, la anotada deficiencia le resta peso a la acusación que, en últimas, no determina cuál fue el desvarío del Tribunal al ponderar tales evidencias, ni cómo ello

impactó en el resultado, lo que hace que el planteamiento sea abstracto.

Sobre este aspecto, en CSJ AC3641-2020 se reiteró que en casación no es admisible el cargo que se limita a presentar *«un nuevo criterio de apreciación de las pruebas, o unas conclusiones diferentes de las que obtuvo el juzgador, pues el recurso aludido no constituye una tercera instancia, al punto que la Sala, en estrictez, no es juez del asunto litigioso, sino de la legalidad del fallo que le puso fin al conflicto»* (CSJ AC 18 dic. 2009, rad. 1999-00045-01 y AC2195-2016).

También se adentra en disquisiciones estrictamente jurídicas cuando aduce que, contrario a lo que entendió el Tribunal, la capacidad transportadora prevista en el parágrafo 1° de la Resolución 7811 de 2001 sobre libertad de horarios, se refiere a la empresa y no la ruta, pese a que tal discrepancia debió ser blandida a través de la causal primera de casación al estar referida sobre un punto de puro derecho, hibridismo que reafirma su inadmisibilidad.

Sobre tal punto, en CSJ AC3017-2020, se relievó que:

*[l]os diferentes reproches que se tengan respecto de la sentencia impugnada, debe proponerlos el recurrente en cargos separados, caracterizados por ser autónomos e individuales, lo que igualmente se infiere del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, premisas que le impiden entremezclar acusaciones de diferente naturaleza o confundir, al interior de una, el error de hecho con el de derecho (AC6341, 21 oct. 2014, rad. n° 2007-00145-01 y AC982-2019).*

**d.** El cuarto, que alega error de hecho en la valoración del interrogatorio de la representante legal de Transportes Armenia S.A. y de los actos administrativos a través de los cuales la Superintendencia de Puertos y Transporte sancionó a esa compañía, se exhibe incompleto.

Téngase en cuenta que el Tribunal fundó su decisión en que del contenido de los oficios MT 4550-265516 de 19 de diciembre de 2006; 20091340151961 de 20 de abril de 2009; 2014400026087; 20144000260421 de 28 de julio de 2014 y No. 20144000316221 de 28 de agosto de ese año, provenientes del Ministerio de Transporte, así como de la comunicación que ese ente le remitió a Transportes Armenia S.A. el 28 de julio de 2014 y de las que misivas datan 28 de agosto y 9 de septiembre de 2014, dirigidas a las terminales de Transportes de Armenia y Cali, respectivamente, es factible establecer que esa cartera ha sido del criterio que la libertad de horarios no puede servir de pretexto para que se exceda la capacidad transportadora por ruta de cada empresa prestadora de ese servicio público.

Destacó también que, según lo expuesto por esa entidad del orden nacional en el oficio de 6 de agosto de 2020, resulta indiscutible que en ningún caso se les permite a las empresas aumentar su capacidad transportadora que se tiene autorizada para cada ruta, toda vez que ello equivaldría a burlar el principio de la sana competencia, para así concluir que sí existió la violación de normas denunciada.

Por último, dedujo que Transportes Palmira S.A. ejerció actividades de «*conexión o empalme*» según lo expuso su representante legal cuando absolvió interrogatorio de parte, y que ello se reafirma con los actos administrativos que demuestran la sanción que le fue impuesta a esa compañía por obrar por fuera de la capacidad transportadora concedida para funcionar en el mercado en el cual participa.

Es claro, entonces, que fueron varias razones, obtenidas de diversas fuentes probatorias, las que llevaron al sentenciador a establecer que Transportes Armenia S.A. incurrió en la violación de normas prevista en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, lo que le permitió obtener una ventaja competitiva significativa frente a los demás entes que prestan ese servicio terrestre en la ruta Cali-Armenia y viceversa.

A pesar de ello, la censora combate únicamente la conclusión relacionada con las figuras de «*conexión o empalme*» que esa autoridad estableció a partir de lo expuesto por la representante legal de Transportes Armenia S.A. en la audiencia de interrogatorio de parte, así como de los actos administrativos que dan cuenta de la sanción que en ese ámbito le fue impuesta a tal entidad tras ser hallada responsable de obrar por fuera de la capacidad transportadora concedida para ejercer su labor en el mercado en el cual participa, sin advertir que el veredicto fustigado se fundó también en otros razonamientos, ya vistos, que fueron pieza clave en su construcción.

Quiere decir que la acusación no es envolvente, sino inconclusa y fragmentada comoquiera que algunos de los soportes del fallo atacado se mantuvieron a salvo del ataque propuesto por la recurrente, razón de más para inadmitir el embiste, pues aun de suponer el acogimiento del reparo previamente compendiado la decisión de instancia seguiría incólume porque los puntos no discutidos la sostendrían.

Como se expresó en el ya mencionado CSJ AC3641-2020,

*[q]uien pretende comprobar un yerro de juzgamiento, entonces, no puede limitarse a exponer su versión particular de la controversia, como si de un alegato de instancia se tratara, sino que debe ocuparse de derruir todos y cada uno de los pilares de la sentencia que combate, pues mientras estos se mantengan incólumes, la providencia no puede ser quebrada....*

e. El quinto, que alega error de derecho, incurre en entremezclamiento de yerros porque, aunque alega el de iure, se entromete en el de facto cuando dice que el Tribunal se equivocó al concluir que la representante legal de Transportes Armenia S.A. confesó que esa entidad hacía «conexión o empalme», pues esa directiva no admitió tal hecho, tanto así que en la respuesta al libelo se expuso que los tiquetes que así lo sugieren fueron redargüidos de falsos.

Tal hibridismo brota de bulto si se tiene en cuenta que la censora centra su inconformidad en que el *ad quem*, tergiversó el contenido material del interrogatorio absuelto

por la representante legal de la demandada, sin advertir que ese reparo está referido a un error de hecho que se habría producido en la contemplación objetiva de la prueba.

Ese defecto impide aceptar el cargo, porque como se indicó en CSJ AC2337-2018,

*(...) de acuerdo con el artículo 344 del Código General del Proceso, los cargos deben formularse de manera separada, por lo que no es dable mezclar las diversas causales, vías o errores; en consecuencia, cada acusación debe responder a un motivo concreto y específico, sin que sea dable fusionarlos o realizar críticas comprensivas de varios de ellos.*

Igualmente, en CSJ AC4550-2021, se llamó la atención en cuanto a que

*(...) si se alega error de hecho no se puede cuestionar la ponderación jurídica de la prueba porque a ella no pudo haber llegado el fallador al haber errado en la valoración material como fase previa; en cambio, si se plantea error de derecho debe aceptarse que el tribunal sí apreció el contenido material de la evidencia, solo que erró en su calificación jurídica porque le otorgó mérito demostrativo a un medio que carecía de él o dejó de concederle peso al que sí lo tenía.*

Ello explica por qué no se puede aceptar la fusión o amalgamamiento evidenciado, toda vez que los errores de hecho y de derecho tienen que ver con situaciones disimiles para las cuales la ley ha previsto un camino propio a través del cual debe alegarse, uno y otro, por separado, sin que pueda la Corte dejar de lado tal hibridismo, porque la casación es

un recurso formal, dispositivo y extraordinario sujeto a unas reglas formales de técnica en su sustentación.

En lo demás, el embate es impreciso porque dice que el Tribunal debió decretar una prueba de oficio a fin de constatar la falsedad de los dos tiquetes que arrimó cuando contestó el libelo y que propendían demostrar que la decisión administrativa que la halló responsable de hacer conexión o empalme y la sancionó se basó en medios espurios, pero no indica cuál es el medio que de forma inquisitiva debió haberse acoplado al plenario.

Entonces, al no singularizar las pruebas que oficiosamente debió ordenar el sentenciador de segundo grado, es inviable admitir a trámite un cargo frente al que, por la indeterminación del planteamiento, resulta imposible establecer su trascendencia respecto del fallo reprochado.

Frente a esta exigencia, en CSJ AC1492-2019 se llamó la atención en cuanto a que

*(...) el error de derecho por omitir el decreto de pruebas de oficio, reclama del impugnante una labor de señalar, con la precisión y claridad debida, el medio de acreditación que en concreto debió decretarse y practicarse, y que no fue valorado por el juzgador, por ejemplo, por carecer de algún requisito previsto para su validez o eficacia.*

En últimas, el ataque ni siquiera se esfuerza por hacer ver la manera en que tal información habría variado las



resultas del proceso y, de contera, desvirtuado el sustento de las demás pruebas que sirvieron al Tribunal para justificar su veredicto, vaguedad que conspira contra su admisión.

**f.** El sexto, que cabalga sobre la causal quinta de casación, se funda en que el juzgador incurrió en «*nulidad originada en la sentencia*» al corregir su propia decisión porque la reformó y mantuvo los ítems en los cuales el a quo había declarado responsable a Transportes Armenia S.A. de la conducta de competencia desleal prevista en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, pese a que en el fallo que desató la alzada dijo revocar tal determinación.

Empero, no especifica la causal de invalidez que alega, ni la norma jurídica que la contiene, a pesar que debía hacerlo porque en materia de nulidades procesales existe un sistema cerrado o *númerus clausus* que indica que solamente tienen la virtualidad de retrotraer -total o parcialmente- la actuación aquellas anomalías previamente tipificadas en la ley como motivos de invalidez, tanto así que las demás irregularidades se tendrán por saneadas si no se invocan oportunamente, de ahí que el planteamiento no se amolda a las exigencias legales, entre ellas a la del artículo 136 del estatuto adjetivo que exige, entre otras cosas, expresar la causal invocada, deficiencia técnica que lo torna en una simple inconformidad con la forma como se desarrolló el litigio en segunda instancia.

Sobre ello, en CSJ AC3678-2021 se destacó que

*(...) las nulidades procesales se rigen, entre otros, por el principio de taxatividad o especificidad, lo que significa que solamente se puede invalidar la actuación por alguno de los motivos previamente establecidos en la ley, pues en ese sentido rige un sistema numerus clausus, que traduce relación cerrada o número limitado, de ahí que solamente se puede invocar como motivo de invalidez procesal alguna de las circunstancias previstas como causal de nulidad.*

En todo caso, el reparo deviene intrascendente porque parte de un supuesto equivocado consistente en que el *ad quem* reformó oficiosamente la sentencia de segunda instancia, lo que lejos está de ser cierto, pues lo que hizo fue enmendar una patente irregularidad advertida cuando resolvió la solicitud de aclaración que en forma tempestiva planteó la accionante, como consta en auto de 14 de diciembre de 2020.

Por lo tanto, se trató de un correctivo que buscó armonizar el acápite resolutivo con la parte motiva del fallo, pues en esta última se había fijado, y de forma inequívoca, el rumbo y el alcance de la decisión que sin dicho ajuste resultaba incoherente y descontextualizada, pues su contenido dada a entender que se había abolido todo el fallo apelado, aun cuando de la considerativa se infería claramente que estaba enfocada a reformarlo con la revocatoria de la condena en perjuicios, pero confirmando los demás aspectos.

Ello significa que la referida enmienda era necesaria para superar el desliz ocurrido en la resolutive de la sentencia y armonizar ese ítem con la parte considerativa, porque, como se precisó en CSJ SC4127-2021, esos dos elementos «...*forman una unidad temática inescindible, al punto que una sustenta la otra y ambas integran el silogismo judicial, razón por la que deben ser interpretadas sistemáticamente y no de forma insular*».

**6.** En consecuencia, como los planteamientos de las aludidas demandas no se ciñen a las formalidades de rigor, resulta inviable aceptarlos, máxime cuando no se percibe un compromiso del orden o el patrimonio público, ni mucho menos afrenta de derechos y garantías constitucionales, por lo que ni siquiera hay lugar a darles vía en los términos del inciso final del artículo 336 del Código General del Proceso o el artículo 7° de la Ley 1285 de 2009, reformatorio del 16 de la Ley 270 de 1996.

## **II.- DECISIÓN**

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, en Sala de Casación Civil,

### **RESUELVE**

**Primero:** Declarar inadmisibles las demandas de casación presentadas por ambas partes para sustentar el

recurso de casación que interpusieron frente a la sentencia de 13 de octubre de 2020, corregida el 4 de diciembre siguiente, proferida por la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá D.C. en el proceso de competencia desleal que adelantó Transportes Expreso Palmira S.A. contra Transportes Armenia S.A.

**Segundo:** Tómense las anotaciones pertinentes, por secretaria, y envíese copia de la presente providencia al Tribunal de origen.

Notifíquese,

**HILDA GONZÁLEZ NEIRA**

Presidente de Sala

**ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO**

**MARTHA PATRICIA GUZMÁN ÁLVAREZ**

**AROLDO WILSON QUIROZ MONSALVO**

**LUIS ALONSO RICO PUERTA**

**OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE**

**FRANCISCO JOSÉ TERNERA BARRIOS**

## **Firmado electrónicamente por Magistrado(a)(s):**

Hilda Gonzalez Neira

Álvaro Fernando García Restrepo

Martha Patricia Guzmán Álvarez

Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo

Luis Alonso Rico Puerta

Octavio Augusto Tejeiro Duque

Francisco Ternera Barrios

**Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en artículo 103 del Código General del Proceso y el artículo 7 de la ley 527 de 1999**

**Código de verificación: F8804D825812D5D295D34FD65691A9DB24A1FAF85F177DA33159E23D796B0E22**

**Documento generado en 2022-04-26**