

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / APELACIÓN DE LA SENTENCIA / DAÑO DERIVADO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA / DAÑO DERIVADO DE OMISIONES ADMINISTRATIVAS / ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA POR FALLA DEL SERVICIO VIAL / DAÑO CAUSADO POR FALTA DE SEÑALIZACIÓN O MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS / RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO POR MUERTE EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO / INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR FALLA DEL SERVICIO / CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / PRUEBA DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / INDICIO / APRECIACIÓN DEL INDICIO / VALOR PROBATORIO DEL INDICIO

La apreciación de los indicios en conjunto [...], de acuerdo a su gravedad, concordancia y convergencia, muestra que la causa del accidente, más allá de que no se probó la falla del servicio alegada en la demanda, correspondió a que el conductor del vehículo transitaba a una velocidad que podía generar que se saliera de la vía dado el grado de giro de la curva. Además, no se encontraba en condiciones óptimas para manejar debido a que el día anterior estuvo en una fiesta hasta la madrugada, circunstancia que afectó a tal punto su capacidad de maniobra del vehículo que ni siquiera accionó los frenos. Todas estas circunstancias, es decir, el tránsito a una velocidad relativamente alta que podía generar el riesgo de pérdida de control del vehículo en una curva peligrosa, aunado a la disminución de su capacidad de reacción y la fuerza del golpe que recibió el peatón y el poste de luz derribado, permiten a la Sala concluir que el accidente de tránsito fue producto del hecho exclusivo de la víctima. Como no se probó la falla del servicio alegada y se acreditó que el accidente se produjo por la forma en que el conductor del vehículo maniobró el automotor al tomar una curva peligrosa, se confirmará la sentencia apelada.

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / FINALIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / OBJETO DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

La acción de reparación directa es el medio de control idóneo para perseguir la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado cuando el daño invocado proviene de un hecho, omisión, operación administrativa o cualquier otra actuación estatal distinta a un contrato estatal o un acto administrativo, en este caso por una omisión que se imputa a varias entidades públicas (art. 90 C.N. y art. 86 C.C.A.).

FUENTE FORMAL: CONSTITUCIÓN POLÍTICA - ARTÍCULO 90 / CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 86

CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN / TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / CONTABILIZACIÓN DEL TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

El término para formular pretensiones, en reparación directa, de conformidad con el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo es de dos (2) años, que se cuentan a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente de inmueble por trabajo público o por cualquier otra causa.

COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / PROCEDENCIA DE LA VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO

Las copias simples serán valoradas, porque la Sección Tercera de esta Corporación, en fallo de unificación, consideró que tenían mérito probatorio.

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el valor probatorio de las copias simples, ver: Consejo de Estado, Sala Plena de la Sección Tercera, sentencia de unificación de 28 de agosto de 2013, rad. 25022, C. P. Enrique Gil Botero; y Corte Constitucional, sentencia de unificación SU-774 del 16 de octubre de 2014, M. P. Mauricio González Cuervo.

PRUEBA ANTICIPADA / TESTIMONIO ANTICIPADO / VALOR PROBATORIO DE LA PRUEBA ANTICIPADA / REQUISITOS DE LA PRUEBA ANTICIPADA / INSPECCIÓN JUDICIAL ANTICIPADA

Al proceso se aportaron, como pruebas anticipadas, los testimonios de [...]. Estos testimonios no serán valorados, porque para la fecha en que fueron practicados el artículo 298 del CPC, solo autorizaba esta prueba respecto de personas gravemente enfermas, circunstancia que no fue probada y exigía la citación de la parte contraria. Esa norma fue modificada por el artículo 12 de la Ley 1395 de 2010, que habilitó la práctica de esta prueba sumaria sin esa restricción, pero mantuvo el requisito de citar a la parte contraria. Como en el auto que ordenó la recepción anticipada de los testimonios no se ordenó citar al INVÍAS o al consorcio demandado [...], no podrán tenerse como prueba en el proceso, pues no se garantizó su contradicción. La inspección judicial practicada como prueba anticipada por el Juzgado Municipal de Puerto Colombia [...], será valorada pues puede ser practicada sin citación de la parte contraria, según el artículo 300 del CPC.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 298 / LEY 1395 DE 2010 - ARTÍCULO 12 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 300

PRUEBA DOCUMENTAL / REGISTRO FOTOGRÁFICO / AUTORIZACIÓN DE LA FOTOGRAFÍA / FECHA DE LA FOTOGRAFÍA / FOTOGRAFÍA / RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO / VALOR PROBATORIO DE LA FOTOGRAFÍA

Las fotografías aportadas por la parte demandante y por el INVÍAS [...], no serán valoradas, porque según criterio uniforme de esta Sala, conforme al artículo 252 del CPC, hoy 244 del CGP, no se tiene certeza de la persona que las realizó y tampoco de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que fueron tomadas.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 252 / CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO - ARTÍCULO 244

NOTA DE RELATORÍA: Sobre el valor probatorio de las fotografías cita: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de unificación de 28 de agosto de 2014, rad. 28832, C. P. Danilo Rojas Betancourth.

RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO / FALLA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA / DAÑO CAUSADO POR FALTA DE SEÑALIZACIÓN O MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS / RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO / RESPONSABILIDAD SOLIDARIA / CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA

Frente a la responsabilidad extracontractual deriva del contrato estatal, la jurisprudencia ha sostenido que se le puede imputar el daño al Estado, con fundamento en que cuando la administración contrata una obra pública es como si ella la ejecutara directamente. Además, es la dueña de la obra, porque afecta el patrimonio público y su realización obedece a razones del servicio público. Los pactos de indemnidad que celebre la entidad pública con el contratista, con el fin de exonerar de responsabilidad extracontractual frente a terceros por la ejecución del contrato, no son oponibles, pues esa entidad es la responsable de la obra. Aunque el contratista no se convierte en agente de la administración ni en su funcionario, es ella misma la actúa y por ende su responsabilidad es directa. A juicio de la Sala es posible demandar tanto al Estado como al contratista, con fundamento en la regla de la solidaridad del artículo 2344 del Código Civil, pues el primero es el propietario de la obra y, el segundo, el ejecutor de la misma por cuenta de aquel, de manera que concurren ambos a la causación del daño.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO CIVIL - ARTÍCULO 2344

NOTA DE RELATORÍA: Sobre la responsabilidad extracontractual derivada de un contrato de estatal, cita: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 25 de junio de 1997, rad. 10504, C. P. Jesús María Carrillo Ballesteros; sentencia de 5 de julio de 1988, rad. 5084, C. P. Carlos Betancur Jaramillo.

CONTRATO DE CONCESIÓN / CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA / RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

La Ley 80 de 1993, en el artículo 32, definió el contrato de concesión como aquel que celebran las entidades estatales con el fin de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión de un servicio público o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público. En ambos casos, el contrato comprende las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio, siempre por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad estatal. [...] Por ello, la responsabilidad extracontractual derivada de la existencia del contrato de concesión se extiende no solo a los daños que se causen en fases de construcción, sino que también se aplica a las omisiones en que incurra el concesionario frente al mantenimiento de las vías y su señalización y que comprometan la vida y la seguridad de las personas que transitan en la carreteras cuya operación fue asignada mediante este contrato.

INDICIO / APRECIACIÓN DEL INDICIO / VALOR PROBATORIO DEL INDICIO

El indicio es una prueba indirecta que construye el juez con apoyo en la lógica, partiendo de la existencia de unos hechos debidamente acreditados en el proceso, para así deducir determinadas consecuencias. Esa construcción supone una exigente labor crítica sujeta a las restricciones previstas en la legislación procesal civil: i) La contenida en el artículo 248 del CPC conforme al cual los raciocinios son eficaces en tanto los hechos básicos resulten probados y ii) la prevista en el artículo 250 que impone un enlace preciso y directo entre el indicio y lo que de él se infiere, que exige -salvo el evento no usual de los indicios necesarios que llevan a deducciones simples y concluyentes- pluralidad, gravedad, precisión y correspondencia entre sí como frente a los demás elementos de prueba de que se disponga. El indicio está integrado por los siguientes elementos: i) Los hechos indicadores, o indicantes: son los hechos conocidos, los rastros o huellas que se dejan al actuar que deben estar debidamente probados en el proceso; ii) Una regla de experiencia, de la técnica o de la lógica o de la ciencia, es el instrumento que

se utiliza para la elaboración del razonamiento; iii) Una inferencia mental: el razonamiento, la operación mental, el juicio lógico crítico que hace el juzgador; la relación de causalidad entre el hecho indicador y el hecho desconocido. iv) El hecho que aparece indicado, esto es, el resultado de esa operación mental.

FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 248 /
CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 250

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCIÓN TERCERA

SUBSECCIÓN C

Consejero ponente: GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE

Bogotá D. C., quince (15) de julio de dos mil veinte (2020)

Radicación número: 08001-23-31-000-1999-02073-01(43490)

Actor: LÁZARO MARÍA ESCORCIA INGRINIS Y OTROS

Demandado: INVIAS Y OTROS

Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA (APELACIÓN SENTENCIA)

COPIAS SIMPLES-Valor probatorio. PRUEBA ANTICIPADA-Los testimonios como prueba anticipada solo pueden ser valorados si son personas gravemente enfermas y exige citación de la parte contraria, art 298 CPC. TESTIMONIO COMO PRUEBA ANTICIPADA-Es prueba sumaria pero exige citación de la parte contraria. INSPECCIÓN JUDICIAL COMO PRUEBA ANTICIPADA-Puede ser practicada sin citación de la parte contraria. FOTOGRAFÍAS-Valor probatorio. FALTA DEL SERVICIO-Falla del servicio por incumplimiento de normas sobre señalización vial. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL POR OBRA PÚBLICA-El Estado responde por los daños por ser el dueño de la obra. CONTRATO DE CONCESIÓN-Concepto. CONCESIÓN PARA EL MANTENIMIENTO VIAL-Genera responsabilidad extracontractual de la entidad pública la omisión del concesionario de señalizar la vía. SOLIDARIDAD LEGAL ART. 2344 CC-Se configura entre concesionario y entidad pública. INDICIOS-Apreciación de prueba indiciaria. INTERROGATORIO DE PARTE-Confesión de hechos que son relevantes y contrarios a la parte que declara.

La Sala, de acuerdo con la prelación dispuesta en sesión de 5 junio de 2020¹, decide el recurso de apelación interpuesto por las partes contra la sentencia del 13 de julio de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo del Atlántico, que negó las pretensiones de la demanda.

SÍNTESIS DEL CASO

¹ Según acta n° 5 de la Sala de Subsección C de la Sección Tercera

Lázaro Miguel Escorcía Olivero, quien transitaba entre Barraquilla y Puerto Colombia, se salió la de vía, atropelló a Eduardo Santiago Jiménez, quien murió, chocó contra un poste de la electrificadora y falleció. La parte demandante alega responsabilidad del INVIAS por ser el dueño de la vía y del contratista encargado de su mantenimiento, por falta de señalización, de delineadores de curva horizontal y de baranda metálica flexible.

ANTECEDENTES

El 5 de agosto de 1999, Lázaro María Escorcía, en nombre propio y en representación de Diana Cecilia Escorcía Contreras y Nidia Matilde Olivero de Escorcía; Aura Ester Jiménez San Juan, en nombre propio y en representación de Humberto Enrique, Marvelis Beatriz y Yerney David Pedroza Jiménez; Julio César Santiago de la Cruz, en nombre propio y en representación de Luz Mary y Carlos Enrique Santiago Ochoa; Evelio Enrique Escorcía Oliveros, Gisela Patricia Escorcía Oliveros, Elvira Elena Escorcía Villamil, Catalina del Socorro Escorcía Villamil, Jesús María Escorcía Villamil, Elvia Ester Escorcía Villamil, Elsa Ester Escorcía Villamil², Elvia Patricia Escorcía Villamil, Denis Isabel Padilla Vargas, Sandra Sofía Santiago Ochoa, Rocío Isabel Santiago Ochoa y Julio César Santiago Jiménez interpusieron **demanda de reparación directa** en contra del Instituto Nacional de Vías INVIAS y el consorcio Edgardo Navarro-Consultores de Desarrollo S.A. para que se les declarara patrimonialmente responsables por la muerte de Lázaro Miguel Escorcía Olivero y de Edgardo de Jesús Santiago Jiménez. En apoyo de sus pretensiones señaló que Lázaro Miguel Escorcía Olivero, quien transitaba entre Barraquilla y Puerto Colombia, se salió la de vía en una curva, atropelló a Eduardo Santiago Jiménez, quien murió, chocó contra un poste de la electrificadora y falleció. Adujo que el accidente se produjo por falta de señalización, de delineadores de curva horizontal y de baranda metálica flexible.

El 14 de febrero de 2000 se admitió la demanda y se ordenó su notificación. En el escrito de **contestación de la demanda**, el INVÍAS y el consorcio demandado propusieron la excepción de culpa exclusiva de la víctima por exceso de velocidad y sostuvieron que la vía sí estaba señalizada. El 5 de diciembre de 2000, el tribunal **admitió el llamamiento en garantía** formulado por los demandados. La Previsora S.A. manifestó que la póliza no cubre las omisiones en la señalización de la vía, que el accidente se produjo por exceso de velocidad y que la

² En el Tribunal no admitió la demanda respecto de ella, porque no otorgó poder.

reclamación derivada del seguro prescribió y supera el límite asegurado. Confianza S.A. explicó que la póliza suscrita con el consorcio no cubre omisiones legales, que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima, que no se acreditó el siniestro y que lo pretendido supera el valor máximo asegurable. El 27 de marzo de 2007 se corrió traslado a las partes y al Ministerio Público para **alegar de conclusión** y presentar concepto, respectivamente. Las partes insistieron en sus argumentos.

El 13 de julio de 2011, el Tribunal Administrativo del Atlántico en la **sentencia** negó las pretensiones porque la vía estaba señalizada y se demostró que el accidente se produjo por exceso de velocidad. La parte demandante interpuso **recurso de apelación**, que fue concedido el 6 de septiembre de 2011 y admitido el 11 de abril de 2012. Esgrimió que la prueba testimonial y la inspección judicial anticipada dan cuenta de que la señalización fue posterior al accidente y que no hay prueba de exceso de velocidad. Mediante auto de 11 de mayo de 2012 se corrió traslado para **alegar de conclusión en segunda instancia**. Confianza S.A. insistió en sus argumentos. Las partes y el Ministerio Público guardaron silencio.

CONSIDERACIONES

I. Presupuestos procesales

Jurisdicción y competencia

1. La jurisdicción administrativa, como guardián del orden jurídico, conoce de las controversias cuando se demande la ocurrencia de un daño cuya causa sea una acción u omisión de una entidad estatal según el artículo 82 del CCA, modificado por el artículo 1º de la Ley 1107 de 2006. El Consejo de Estado es competente para resolver el recurso de apelación interpuesto, de conformidad con los artículos 129 y 132 del CCA, contra una sentencia proferida en un proceso de doble instancia, pues a la fecha de presentación de la demanda -5 de agosto de 1999- la sumatoria de las pretensiones³ debía superar \$118.230.000⁴ y como en este caso

³ Para la fecha de interposición del recurso -23 de agosto de 2011- estaba vigente la Ley 1395 de 2010, que en el artículo 3 modificó el artículo 20 del CPC, en el sentido de establecer que la cuantía del proceso se determinará por la sumatoria de las pretensiones.

⁴ Se aplican las cuantías previstas en la Ley 446 de 1988, pues a la fecha de interposición del recurso de apelación -23 de agosto de 2011- ya habían entrado en funcionamiento los juzgados administrativos (1 de abril de 2006).

es de \$793.758.599 el proceso tiene vocación de doble instancia ante esta corporación.

Acción procedente

2. La acción de reparación directa es el medio de control idóneo para perseguir la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado cuando el daño invocado proviene de un hecho, omisión, operación administrativa o cualquier otra actuación estatal distinta a un contrato estatal o un acto administrativo⁵, en este caso por una omisión que se imputa a varias entidades públicas (art. 90 C.N. y art. 86 C.C.A.).

Demanda en tiempo

3. El término para formular pretensiones, en reparación directa, de conformidad con el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo es de dos (2) años, que se cuentan a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente de inmueble por trabajo público o por cualquier otra causa. La demanda se interpuso en tiempo -5 de agosto de 1999- pues el 19 de julio de 1998 ocurrió el accidente de tránsito en el que murieron Lázaro Miguel Escorcía Olivero y Eduardo de Jesús Santiago Jiménez [hecho probado 10.1].

Legitimación en la causa

4. Nidia Matilde Olivero, Lázaro María Escorcía Nigrinis, Lázaro Escorcía, Elsa Nigrinis, Gregoria Arrendo Bruges, Miguel Olivero Peña, Diana Cecilia Escorcía Contreras, Evelio Enrique y Gisela Patricia Escorcía Oliveros y Elvira Elena, Catalina del Socorro, Jesús María, Elvia Ester y Elvia Patricia Escorcía Villamil son las personas sobre la que recae el interés jurídico que se debate en este proceso, ya que demostraron que demostraron ser familiares de Lázaro Escorcía Olivero [hecho probado 10.7]. Aura Ester Jiménez San Juan, Julio César Santiago de la Cruz, Julio César Santiago Jiménez, Rocío Isabel, Sandra Sofía, Luz Mary y

⁵ Excepcionalmente la jurisprudencia ha aceptado la procedencia de dicha acción por daños causados por actos administrativos. Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 17 de junio de 1993, Rad. 7.303 y sentencia del 8 de marzo de 2007, Rad. 16.421 [fundamento jurídico 3], en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 744,746 y 747, disponible en <https://bit.ly/3qFJl0n>

Carlos Enrique Santiago Ochoa, Humberto Enrique, Marvelis Beatriz y Yerney David Pedroza Jiménez y Denis Isabel Padilla Vargas son las personas sobre la que recae el interés jurídico que se debate en este proceso, ya que demostraron que demostraron ser los familiares y la esposa de Eduardo de Jesús Santiago Jiménez [hecho probado 10.8].

El INVÍAS y los integrantes del Consorcio Edgardo Navarro-Consultores de Desarrollo S.A. están legitimadas en la causa por pasiva, dado que la entidad pública era la responsable de la vía y los miembros del consorcio los contratistas encargados de las labores de mantenimiento de la vía [hecho probado 10.4].

II. Problema jurídico

Corresponde a la Sala determinar si un accidente de tránsito en el que un conductor toma una curva peligrosa pierde el control del vehículo, atropella a un peatón y ambos fallecen, es responsabilidad del Estado por omisión en el deber de señalizar y poner barreras de contención.

III. Análisis de la Sala

Como la sentencia fue recurrida por la parte demandante, la Sala estudiará el asunto de conformidad con el artículo 357 del CPC.

Hechos probados

5. Las copias simples serán valoradas, porque la Sección Tercera de esta Corporación, en fallo de unificación, consideró que tenían mérito probatorio⁶.

6. Al proceso se aportaron, como pruebas anticipadas, los testimonios de Javier Alejandro Noguera, Marcela Mario, Hernán Morales González y Myriam Castro Pertuz (f. 48 a 55 c. 1). Estos testimonios no serán valorados, porque para la fecha en que fueron practicados el artículo 298 del CPC, solo autorizaba esta prueba respecto de personas gravemente enfermas, circunstancia que no fue probada y exigía la citación de la parte contraria. Esa norma fue modificada por el artículo 12

⁶ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 28 de agosto de 2013, Rad. 25.022 [fundamento jurídico 1]. El Magistrado Ponente no comparte este criterio jurisprudencial, sin embargo, lo respeta y acoge. Los argumentos de la inconformidad se encuentran consignados en la aclaración de voto a la sentencia del 22 de octubre de 2015, Rad. 26.984. Estas providencias se pueden consultar en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 363, 364 y 365, respectivamente, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

de la Ley 1395 de 2010, que habilitó la práctica de esta prueba sumaria sin esa restricción, pero mantuvo el requisito de citar a la parte contraria. Como en el auto que ordenó la recepción anticipada de los testimonios no se ordenó citar al INVÍAS o al consorcio demandado (f. 40 c. 1), no podrán tenerse como prueba en el proceso, pues no se garantizó su contradicción.

7. La inspección judicial practicada como prueba anticipada por el Juzgado Municipal de Puerto Colombia (f. 41 a 45 c. 1), será valorada pues puede ser practicada sin citación de la parte contraria, según el artículo 300 del CPC.

8. Con la demanda se aportó un documento firmado por Carlos Prasca Barragán, este no será valorado, pues no se tiene identificada su profesión, lo que impide saber el motivo de sus afirmaciones y si tiene el conocimiento específico en materia de vías y señales reglamentarias (f. 71 a 72 c. 1). Tampoco serán tenidos en cuenta los trazos a mano denominados “*corte transversal de la vía K 97/600*” porque no se sabe quién es su autor (f. 74 a 76 c. 1). Tampoco serán valorados los trazos de la vía aportados por el consorcio de demandado, pues no se tiene conocimiento de su autor, la forma y fecha en que fueron elaborados (f. 375 c. 1).

9. Las fotografías aportadas por la parte demandante y por el INVÍAS (fl. 78 a 88, 137 a 152 y 168 a 170, 298 a 341, 376 a 389 c. 1) no serán valoradas, porque según criterio uniforme de esta Sala, conforme al artículo 252 del CPC, hoy 244 del CGP, no se tiene certeza de la persona que las realizó y tampoco de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que fueron tomadas⁷.

10. De conformidad con los medios probatorios allegados oportunamente al proceso, se demostraron los siguientes hechos:

10.1 El 19 de julio de 1998, Lázaro Miguel Escorcía Olivero y Eduardo de Jesús Santiago Jiménez murieron en un accidente de tránsito ocurrido a las 6:10 de la mañana en la vía al mar kilómetro 97/600, entre Puerto Colombia y Barranquilla, según dan cuenta copia del informe de accidente de tránsito de la División Operativa de Policía de Carreteras del Atlántico, copia del croquis del accidente (f. 12 a 14 c. 1), copias de los registros civiles de defunción (f. 12 y 30 c. 1) y copias

⁷ Cfr. Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 28 de agosto de 2014, Rad. 28.832 [fundamento jurídico 3.2].

de las actas de levantamiento de cadáveres (f. 278 a 289, 293 a 296 y 362 a 395 c. 1).

10.2 El accidente se produjo cuando Lázaro Escorcía Olivero, quien conducía un automóvil Mazda 323 color rojo, se salió de la vía al tomar una curva cerrada a la izquierda, atropelló a Eduardo de Jesús Santiago Jiménez, peatón que transitaba por fuera de la calzada, y al chocar contra un poste de luz se incineró totalmente el vehículo con su conductor en el interior, según da cuenta copia del informe de accidente de tránsito de la División Operativa de Policía de Carreteras del Atlántico (f. 12 c. 1).

10.3. El lugar de accidente, la vía en dirección Barranquilla-Cartagena, es una curva cerrada y pronunciada hacia la izquierda, con visibilidad superior a la mínima, exactamente 300 metros antes de la entrada hacia Puerto Colombia según dan cuenta copia del informe de accidente de tránsito de la División Operativa de Policía de Carreteras del Atlántico (f. 12 c. 1), copia simple del croquis del accidente (f. 13 y 14 c. 1) y copia simple de la planimetría o planta de la curva (f. 67 c. 1).

10.4 La vía en la que ocurrió el accidente es de carácter nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS, la cual -para el momento del accidente- había sido dada en concesión al consorcio Edgardo Navarro Vives-Consultores de Desarrollo S.A., según da cuenta la certificación del Subdirector de Concesiones del INVÍAS (f. 59 a 60 c. 1), copia de la Resolución n.º 5785 de 1994 (f. 63 a 66 y 274 a 277 c. 1) y copia del contrato de consorcio (f. 272 a 273 c. 1).

10.5 En el lugar del accidente se constató la existencia de una señal de fondo blanco con letras negras que dice curva peligrosa que fue instalada de manera posterior al accidente, por el estado de la pintura, según da cuenta la diligencia de inspección judicial de 24 de agosto de 1998, practicada como prueba anticipada (f. 41 a 45 c. 1).

10.6 Con posterioridad al accidente, en ese mismo lugar, se presentaron otros tres accidentes entre 1998 y 1999 así: el primero el 20 de agosto de 1998, por exceso de velocidad, el segundo el 16 de febrero de 1999 por impericia en el manejo de un vehículo y el tercero el 26 siguiente, porque un conductor trató de esquivar una moto, según da cuenta la estadística de los datos de accidentalidad de la Policía

de Carreteras del Atlántico (f. 449 a 453 c. 1) y el informe elaborado por el Consorcio ITF concesiones viales (c. 3).

10.7. Lázaro Escorcía Olivero era hijo de Nidia Matilde Olivero y Lázaro María Escorcía Nigrinis, nieto de Lázaro Escorcía y Elsa Nigrinis y de Gregoria Arrendo Bruges y Miguel Olivero Peña y hermano de Diana Cecilia Escorcía Contreras, Evelio Enrique y Gisela Patricia Escorcía Oliveros y Elvira Elena, Catalina del Socorro, Jesús María, Elvia Ester, Elvia Patricia, según dan cuenta copia simples de los certificados de registro de nacimiento (f. 16, 90, 91, 98, 100, 102, 104, 106, 108, 111 c. 1).

10.8. Eduardo de Jesús Santiago Jiménez era hijo de Aura Ester Jiménez San Juan y Julio Cesar Santiago de la Cruz, hermano de Julio Cesar Santiago Jiménez, Rocío Isabel, Sandra Sofía, Luz Mary y Carlos Enrique Santiago Ochoa, Humberto Enrique, Marvelis Beatriz y Yerney David Pedroza Jiménez y esposo de Denis Isabel Padilla Vargas según dan cuenta copia simples de los certificados de registro de nacimiento y matrimonio (f. 27, 116, 119, 120, 121, 126, 128, 130, 132).

Responsabilidad del Estado por accidentes de tránsito ocurridos en vías dadas en concesión.

11. Frente a la responsabilidad extracontractual deriva del contrato estatal, la jurisprudencia ha sostenido que se le puede imputar el daño al Estado, con fundamento en que cuando la administración contrata una obra pública es como si ella la ejecutara directamente. Además, es la dueña de la obra, porque afecta el patrimonio público y su realización obedece a razones del servicio público⁸.

Los pactos de indemnidad que celebre la entidad pública con el contratista, con el fin de exonerar de responsabilidad extracontractual frente a terceros por la ejecución del contrato, no son oponibles, pues esa entidad es la responsable de la obra. Aunque el contratista no se convierte en agente de la administración ni en su funcionario, es ella misma la actúa y por ende su responsabilidad es directa⁹.

⁸ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 9 de octubre de 1985, Rad. 4556 [fundamento jurídico párrafo 9] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 616 a 618, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

⁹ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 25 de junio de 1997, Rad. 10504 [fundamento jurídico e] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 621 y 622 disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

A juicio de la Sala es posible de demandar tanto al Estado como al contratista, con fundamento en la regla de la solidaridad del artículo 2344 del Código Civil, pues el primero es el propietario de la obra y, el segundo, el ejecutor de la misma por cuenta de aquel, de manera que concurren ambos a la causación del daño.¹⁰

12. La Ley 80 de 1993, en el artículo 32, definió el contrato de concesión como aquel que celebran las entidades estatales con el fin de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión de un servicio público o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público. En ambos casos, el contrato comprende las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio, siempre por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad estatal.

La entidad pública y el concesionario, en virtud de la solidaridad del artículo 2344 del Código Civil, son responsables de los daños que se produzcan a terceros por la prestación, operación, explotación, organización o gestión de un servicio público o por la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público.

Por ello, la responsabilidad extracontractual derivada de la existencia del contrato de concesión se extiende no solo a los daños que se causen en fases de construcción, sino que también se aplica a las omisiones en que incurra el concesionario frente al mantenimiento de las vías y su señalización y que comprometan la vida y la seguridad de las personas que transitan en la carreteras cuya operación fue asignada mediante este contrato.

13. Se acreditó que Lázaro Miguel Escorcía Olivero y Eduardo de Jesús Santiago Jiménez murieron en un accidente de tránsito ocurrido a las 6:10 de la mañana en la vía al mar kilómetro 97/600, entre Puerto Colombia y Barranquilla [hecho probado 10.1]; que el accidente se produjo cuando a la altura del kilómetro 97/600 Lázaro Miguel Escorcía Olivero perdió el control del vehículo y se salió de la vía al tomar una curva cerrada a la izquierda [hechos probados 10.2 y 10.3]; vía que

¹⁰ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 5 de julio de 1988, Rad. 5084 [fundamento jurídico b] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 619 y 620, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

estaba a cargo del INVÍAS y que fue entregada en concesión al consorcio Edgardo Navarro Vives-Consultores de Desarrollo S.A [hecho probado 10.4].

14. En la demanda se imputa falla del servicio por falta de señalización que permitiera al conductor del vehículo advertir el peligro de la curva en la que perdió el control del vehículo. Sobre este hecho se acreditó:

14.1. Al momento del accidente estaba instalada la señal preventiva SP-01 con la que se identifica curva peligrosa, la cual tiene fondo amarillo y una flecha que gira 90 grados hacia la izquierda. Sobre este hecho declaró en el proceso José Fernando Restrepo Name, quien era el jefe operativo del consorcio para la época del accidente. Expuso que varios ciclistas les informaron a funcionarios del consorcio sobre el accidente, que llegó al lugar y el carro estaba incinerado e incrustado contra un poste de luz, que no había huellas de frenado y que el conductor del vehículo, que salió en la curva, y un peatón fallecieron. Frente a la señal de tránsito visible a folio 78 del cuaderno 1, que corresponde a la de curva peligrosa a la izquierda (SP-01), sostuvo que estaba ubicada antes del accidente, pues es la reglamentaria, y que no era bien interpretada por los conductores (f. 27 a 33 c. 2).

La Sala da credibilidad a lo dicho por el testigo, pues por su profesión y por la labor que desarrollaba como el jefe operativo de la concesión vial, conocía la vía en la que se ocurrió el accidente y sabía de las señales instaladas por el INVÍAS antes de que le fuera entrega en concesión a consorcio demandado. Su declaración es clara en cuanto a la explicación técnica en la que expuso las razones por las cuales la señal de tránsito reglamentaria era poco clara. Además, reconoció que las demás señales que pretendían clarificar la peligrosidad de la curva fueron instaladas posteriormente al accidente. Ello descarta su parcialidad y cualquier intención de ocultar aspectos esenciales para decidir la controversia.

No hay en el proceso pruebas que contradigan lo dicho por el testigo. El único declarante que presenció el accidente, Javier Alejandro Noguera Mario (f. 16 a 20 c. 2), cuando fue indagado por la señal de la foto de la página 78 del cuaderno 1, correspondiente a la señal de curva peligrosa (SP-01), respondió que no recordaba si estaba al momento del accidente, pero afirmó, con seguridad, que las demás señales que se le mostraron mediante fotografías (f. 138 a 139 . 1), fueron instaladas después del accidente.

Adicionalmente, la existencia de esta señal de tránsito no fue objeto de discusión en el proceso, pues la demanda se quejó de la instalación de otras con posterioridad al accidente que clarificaban la peligrosidad de la curva. Así lo reiteró en el recurso de apelación frente a la señal en fondo blanco que en letras indicaba curva peligrosa y en cuanto a los denominados delineadores de curva peligrosa.

14.2. Con posterioridad al accidente se instalaron las siguientes señales adicionales: (i) una señal en fondo blanco que en letras negras dice curva peligrosa a la izquierda y (ii) unos delineadores de curva peligrosa.

Sobre este aspecto declaró José Fernando Restrepo Name (f. 27 a 33 c. 2), jefe operativo del consorcio para la época del accidente, quien explicó que esas señales se instalaron con el fin clarificar a conductores la necesidad de adoptar precauciones, dado que se trataba de una curva peligrosa a la izquierda. Manifestó que la instalación de esas señales respondió a que la reglamentaria correspondiente a la (SP-01) no era adecuadamente interpretada. Así mismo Javier Alejandro Noguera Mario (f. 16 a 20 c. 2), testigo presencial del accidente, cuando fue indagado por las fotografías de los folios 138 a 139, que corresponden a los delineadores de la curva y a la señal en letras, afirmó que fueron instaladas con posterioridad al accidente.

Lo expuesto por los testigos es creíble, porque la razón de su dicho corresponde al conocimiento que tuvieron de las condiciones de la vía, el primero por ser el administrador de la concesión vial, quien dispuso la ubicación de esas señales, y el segundo por residir a pocos metros del accidente y observar directamente el momento en que fueron instaladas. Además ese hecho fue constatado mediante la inspección judicial adelantada de manera previa al proceso (f. 41 a 45 c. 1).

15. No se probó en el proceso que la sola existencia de señal preventiva de curva peligrosa a la izquierda (SP-01) violara las normas sobre señales de tránsito. Tampoco que fuera necesario, por disposición legal o reglamentaria, la instalación del letrero de curva peligrosa o de los delineadores de la curva o que esa omisión constituyera un incumplimiento de una obligación normativa, preexistente al accidente, contenida en el manual sobre dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras, vigente para la época de los hechos. No se demostró, entonces, la falla del servicio alegada.

16. Se imputa falla del servicio por la falta de una baranda que hubiera impedido el accidente. Sobre este hecho obran las siguientes pruebas:

Miguel Antonio García Sierra, ingeniero civil especialista en vías y sin relación con la parte demandada, explicó cuáles son las señales de tránsito, aclaró que las barandas no son obligatorias, pues ellas no impiden un accidente, sino que están para evitar que, de haber precipicios, los vehículos caigan en ellos. A su juicio, en el lugar del accidente no eran necesarias, porque no había abismo sino una simple excavación para elevar un poco el nivel de la carretera y precisó que no era posible establecer con claridad cuáles hubieron sido los efectos preventivos de esas barandas frente al accidente dada la magnitud de la colisión del vehículo no al atropellar al peatón, sino al estrellarse contra el poste de luz (f. 40 a 45 c. 2).

Lo dicho por el declarante es creíble, pues además de ser un experto en el tema de señalización vial y de carreteras, por sus estudios y su actividad académica, en su dicho se aprecia el amplio conocimiento que tiene sobre la vía al mar, detalló la fecha en que fue construida, sus posteriores rehabilitaciones, las condiciones en las que se encontraba y la forma en que fue diseñada la curva en la que se produjo el accidente. Todo lo expuesto por el testigo frente a las exigencias de las barandas y sus consecuencias responde a un conocimiento especializado que permite a la Sala dar valor probatorio a sus explicaciones.

17. De modo que no se demostró que la ubicación de la baranda fuera una obligación legal o reglamentaria preexistente, contenida en el manual sobre dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras vigente para la época de los hechos. Tampoco se probó de forma técnica que, por la velocidad de tránsito o la forma en que el conductor tomó la curva, de estar ubicada esa barrera, el accidente no se hubiera ocurrido o al menos no hubiera producido las consecuencias que trajo consigo. En efecto, las pruebas practicadas en el proceso no permiten establecer cuáles hubieron sido los efectos de la existencia de una baranda, dada la falta de prueba técnica o especializada sobre este punto. No se probó, pues, la falla del servicio imputada en la demanda.

18. Aunque en el proceso no se practicó prueba técnica relacionada con la velocidad del vehículo, la prueba indiciaria, a la que acudirá la Sala, permite inferir las circunstancias que favorecieron la ocurrencia del accidente.

El indicio es una prueba indirecta que construye el juez con apoyo en la lógica, partiendo de la existencia de unos hechos debidamente acreditados en el proceso, para así deducir determinadas consecuencias. Esa construcción supone una exigente labor crítica sujeta a las restricciones previstas en la legislación procesal civil: i) La contenida en el artículo 248 del CPC conforme al cual los raciocinios son eficaces en tanto los hechos básicos resulten probados y ii) la prevista en el artículo 250 que impone un enlace preciso y directo entre el indicio y lo que de él se infiere, que exige -salvo el evento no usual de los indicios necesarios que llevan a deducciones simples y concluyentes- pluralidad, gravedad, precisión y correspondencia entre sí como frente a los demás elementos de prueba de que se disponga. El indicio está integrado por los siguientes elementos:

i) Los hechos indicadores, o indicantes: son los hechos conocidos, los rastros o huellas que se dejan al actuar que deben estar debidamente probados en el proceso;

ii) Una regla de experiencia, de la técnica o de la lógica o de la ciencia, es el instrumento que se utiliza para la elaboración del razonamiento;

iii) Una inferencia mental: el razonamiento, la operación mental, el juicio lógico crítico que hace el juzgador; la relación de causalidad entre el hecho indicador y el hecho desconocido.

iv) El hecho que aparece indicado, esto es, el resultado de esa operación mental.

19. En relación con el comportamiento del conductor del vehículo los hechos indicadores que se probaron en el proceso son los siguientes:

19.1 A pesar de lo aparatoso del accidente, no se dejaron marcas de frenado sobre el asfalto.

Sobre este aspecto declaró José Fernando Restrepo Name (f. 27 a 33 c. 2), jefe operativo del consorcio, quien hizo presencia con posterioridad al accidente y pudo advertir directamente que sobre el asfalto no quedó huella de frenado. Lo dicho por el testigo resulta creíble, puesto que se trata del conocimiento directo que tuvo de este hecho por presentarse en el lugar de los hechos, analizar el

accidente y observar el estado de la carretera. A su vez, en el croquis del accidente (f. 12 a 14 c. 1) no se dejó constancia de la existencia de esa marca, dado que el vehículo simplemente se deslizó por la fuerza de la curva y se salió de la vía.

19.2 El conductor no solo perdió el control del vehículo, sino que golpeó con tal fuerza al peatón que lo lanzó fuera de la vía hasta un lote aledaño a la carretera, impacto que produjo el desmembramiento del cuerpo de Edgardo de Jesús Santiago Jiménez. Sobre el lugar y las circunstancias en que fue hallado el cadáver del peatón da cuenta el acta de levantamiento de cadáver, en la que se hace una descripción detallada del estado del cuerpo (f. 293 a 296 y 362 a 395 c. 1).

19.3 El conductor del vehículo, luego de arrollar al peatón, no logró detener la marcha del vehículo, por lo que se estrelló contra un poste de luz derribándolo por completo, lo que inmediatamente produjo un incendio, la destrucción completa del vehículo y la muerte del conductor. Sobre el lugar y las circunstancias en que fueron hallados el vehículo y cadáver del conductor da cuenta el acta de levantamiento de cadáver de Lázaro Miguel Escorcía Olivero (f. 278 a 289 c. 1).

19.4. La curva en la que perdió el control el conductor del vehículo es peligrosa dado el grado de giro a la izquierda y tomarla a una velocidad superior a la reglamentaria genera el riesgo potencial de perder el control del vehículo. Miguel Antonio García Sierra, ingeniero civil especialista en vías y sin relación con la parte demandada, explicó que la velocidad de diseño es aquella en la que los elementos geométricos, tales como el radio, la curvatura y peraltes, garantizan la seguridad a los usuarios que transitan a la velocidad permitida, de manera que el tránsito a una velocidad superior es por cuenta y riesgo del conductor de un vehículo (f. 40 a 45 c. 2). Lo dicho por el declarante es creíble, pues se trata de un experto en el tema de señalización vial y de carreteras. Sus estudios y su actividad académica le permitieron exponer las razones que fundamentan su explicación sobre la forma en que se diseña la curva de un vía y los riesgos potenciales que produce el tránsito en la misma a una velocidad superior a la reglamentaria.

19.5 La noche anterior al accidente Lázaro Escorcía Olivero estuvo hasta horas de la madrugada en una fiesta de matrimonio en la ciudad de Barranquilla. Este

hecho se extrae de la confesión que hicieron los demandantes en el interrogatorio de parte que fue practicado en el proceso.

Lázaro María Escorcía Nigrinis reconoció que su hijo estuvo en una fiesta de matrimonio en horas de la noche el día anterior al accidente (f. 48 a 50 c. 2). Aunque trató de explicar que su hijo llegó a su casa, lo cierto es que en el acta de levantamiento del cadáver se dejó constancia no solo que reconoció el cuerpo de su hijo por un reloj hallado al interior del vehículo sino que dijo que este estuvo *“en el hotel puerta del sol y que salió a las tres de la mañana con Amelia López Campo y Harol García, que procedió a llevar a sus amigas a sus residencias...de allí se fue con Harol y se fueron para una parranda pero se le desapareció a Harol, ya que Harol apareció en su casa y le dio esa información”* (f. 278 a 289 c. 1).

En el mismo sentido confesó Evelio Enrique Escorcía Olivero, quien además de reconocer que su hermano estuvo en una fiesta, afirmó que le prestó su vehículo para asistir a ese evento (f. 52 a 54 c. 1). El declarante afirmó que su hermano llegó a dormir a su casa. Su dicho contradice lo afirmado por su padre el día del levantamiento del cadáver y no prueba que, de ser así, llegara antes de la madrugada a su residencia.

20. Una vez determinados los hechos indicadores, según el artículo 250 del CPC, es deber del Juez apreciar los indicios en conjunto, teniendo en consideración su gravedad, concordancia y convergencia, y su relación con las demás pruebas que obren en el proceso. Según los hechos indicadores, se infieren los siguientes hechos indicados:

20.1. Se acreditó que no hubo huellas en el asfalto [hecho indicador 18.1], lo que permite inferir que el conductor no usó los frenos del vehículo, es decir que no maniobró el automotor para de alguna manera tratar de impedir el accidente y que no redujo la velocidad con la que transitaba al tomar la curva.

20.2. Se probó que la fuerza del impacto fue de tal magnitud que no solo arrojó al peatón a un predio cercano y produjo su desmembramiento [hecho indicador 18.2], sino que golpeó un poste de luz que derribó y generó el incendio del automotor [hecho indicador 18.3]. Además, está demostrado que el tránsito a velocidad superior al reglamentario implica el riesgo de que un vehículo se salga de la vía por superar la velocidad de diseño [hecho indicador 18.4]. De estos

hechos se infiere que el conductor tomó la curva a una velocidad suficiente no solo para entrar en el nivel de riesgo de salida del vehículo de la vía, sino también para generar la fuerza necesaria de impacto que generó las consecuencias ya referidas sobre el peatón, el poste de luz y el vehículo en el que transitaba.

20.3. Se acreditó que el conductor estaba trasnochado porque asistió a una fiesta el día anterior al accidente [hecho indicador 18.5]. Esta circunstancia le permite a la Sala inferir que su capacidad de reacción y control sobre el automotor estaba disminuida, lo que aunado a la velocidad en una curva peligrosa, le impidió maniobrar mejor el vehículo que conducía.

21. La apreciación de los indicios en conjunto [núms. 18 y 19], de acuerdo a su gravedad, concordancia y convergencia, muestra que la causa del accidente, más allá de que no se probó la falla del servicio alegada en la demanda, correspondió a que el conductor del vehículo transitaba a una velocidad que podía generar que se saliera de la vía dado el grado de giro de la curva. Además, no se encontraba en condiciones óptimas para manejar debido a que el día anterior estuvo en una fiesta hasta la madrugada, circunstancia que afectó a tal punto su capacidad de maniobra del vehículo que ni siquiera accionó los frenos.

Todas estas circunstancias, es decir, el tránsito a una velocidad relativamente alta que podía generar el riesgo de pérdida de control del vehículo en una curva peligrosa, aunado a la disminución de su capacidad de reacción y la fuerza del golpe que recibió el peatón y el poste de luz derribado, permiten a la Sala concluir que el accidente de tránsito fue producto del hecho exclusivo de la víctima.

22. Como no se probó la falla del servicio alegada y se acreditó que el accidente se produjo por la forma en que el conductor del vehículo maniobró el automotor al tomar una curva peligrosa, se confirmará la sentencia apelada.

23. De conformidad con el artículo 171 del CCA, modificado por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998, no habrá lugar a condenar en costas, porque no se evidencia que la parte haya actuado con temeridad o mala fe.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA:

PRIMERO. CONFÍRMASE la sentencia del 13 de julio de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo del Atlántico.

SEGUNDO. Sin condena en costas.

TERCERO. En firme esta providencia, por Secretaría, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de origen.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE
Presidente de la Sala

JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS

NICOLÁS YEPES CORRALES