**ANDENES O ESPACIOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL EN EL TRAMO DE LA VÍA DE CARÁCTER NACIONAL QUE HACE PARTE DEL PERÍMETRO URBANO DE MONIQUIRÁ – No son competencia del INVÍAS.**

El recurso se opone a que el Invías esté obligado a construir andenes o espacios de circulación peatonal en la vía a su cargo, en la sección que pertenece al perímetro urbano del municipio de Moniquirá, con base en dos razonamientos. Por un lado, señala que no es competente para ello, y por otro, indica que las características del tramo impiden realizar dichas intervenciones. La Sala considera que le asiste la razón al primer argumento de la entidad, debido a que la competencia para llevar a cabo estas obras es del ente territorial. Al respecto, no está en discusión que la vía principal que conduce del puente peatonal (entrada a Moniquirá) a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola (también conocida como Granja Bertha), por la vía Tunja – Bucaramanga, es de carácter nacional y, por ende, su administración corresponde al Invías. Tampoco existe controversia en cuanto a que dicho tramo se localiza dentro del perímetro urbano del municipio de Moniquirá. Entonces, el debate se centra en la forma como la normatividad concilia ambos aspectos, específicamente respecto de la construcción de andenes o espacios de circulación peatonal. Es decir, si el carácter nacional de la vía hace que el Invías deba emprender dichas acciones; si estas están a cargo del Municipio de Moniquirá porque buscan satisfacer necesidades locales; o si es una responsabilidad compartida entre las dos entidades (que es la tesis que acogió el fallo apelado). La solución a esta tensión se encuentra en el artículo 1-d) del Decreto-Ley 80 de 1987, el cual señala lo que sigue: (…) Con base en esta disposición, el Consejo de Estado señaló que el concepto de *“*adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano” se refiere a las siguientes actividades: (…) A partir de este precedente, la Sección Primera del Consejo de Estado ha considerado que, para el caso de vías nacionales que atraviesan el perímetro urbano de los municipios, estos últimos tienen la obligación de realizar sobre ellas las obras estructurales que se requieran para su debido funcionamiento, en el contexto del ordenamiento territorial. Y, en ese sentido, ha explicado que las medidas relacionadas con la circulación peatonal corresponden a los municipios. En un caso similar al presente, el alto tribunal sostuvo lo que sigue al analizar concretamente la legitimación en la causa por pasiva del Invías frente a la construcción de un sendero peatonal en una vía nacional que atravesaba el municipio de La Florida (Nariño): (…) En este orden de ideas, la sentencia de primera instancia acertó al momento de identificar la normatividad aplicable al caso y la jurisprudencia relacionada con él, pero impuso una obligación al Invías que legalmente no le corresponde. Cabe anotar que esta conclusión hace que sea innecesario abordar la supuesta imposibilidad física de construir los andenes o espacios de circulación peatonal, por sustracción de materia. Esto, sin perjuicio de mencionar que el fallo sujetó la ejecución de las obras a la realización de los estudios técnicos respectivos, que deben analizar las posibilidades técnicas y las alternativas para garantizar una circulación peatonal segura.

**SEÑALIZACIÓN DE VÍAS DE CARÁCTER NACIONAL QUE HACEN PARTE DEL PERÍMETRO URBANO DE MONIQUIRÁ - La señalización del tramo de la vía está a cargo del INVÍAS.**

El recurso también sostiene que la vía está en buen estado y cuenta con la señalización ordinaria, pues la que atañe a la regularización del tránsito urbano corresponde al Municipio de Moniquirá. La Sala no acoge ese razonamiento, toda vez que las labores de señalización (vehicular y peatonal) de la vía bajo examen son de competencia del Invías, incluso frente al tramo que se ubica dentro del perímetro urbano de Moniquirá. Al respecto, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993 establece que “[c]orresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad”. De forma concordante, el artículo 12-1 de la misma disposición relaciona dentro de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación “[l]a red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización”. Asimismo, el artículo 1.º del Decreto 1292 de 2021 definió que el Invías tiene como objeto, entre otros aspectos, “la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria”. En esa línea, la norma incluye dentro de las funciones de la entidad las siguientes: (…) En este orden de ideas, a la Nación le corresponde la administración de los componentes de la red nacional de carreteras, lo que incluye su señalización. Y aquella actúa a través del Invías frente a la infraestructura no concesionada atinente a las vías primarias (de carácter nacional). A partir de esta premisa, el Consejo de Estado ha indicado que la señalización de las vías nacionales a cargo del Invías le corresponde a esta entidad, aun frente a los tramos que atraviesan los cascos urbanos de los municipios: “(…) Como puede apreciarse en el marco normativo y jurisprudencial transcrito, en el caso de vías nacionales que atraviesan el perímetro urbano de los municipios, éstos tienen la obligación de realizar sobre ellas, las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento como ente territorial, aspecto que en todo caso requiere la intervención física de la carretera. Sin embargo, ese deber no conlleva la realización de obras relacionadas con el mantenimiento o la señalización de la vía, pues éstas son actividades atribuidas al INVIAS (sic). (…)”Así las cosas, aunque el artículo 5.º del Código Nacional de Tránsito (L. 769/2002) señala que “las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción”, esta atribución debe entenderse en consonancia con el artículo 76.4.1 de la Ley 715 de 2001, que prescribe: (…) En consecuencia, las labores de señalización de la vía principal que conduce del puente peatonal (entrada a Moniquirá) a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola (también conocida como Granja Bertha), corresponden al Invías, debido a que es la entidad que la administra. Entonces, al margen del estado de cosas que existe actualmente (buen estado de la vía y señalización vehicular ordinaria), si el estudio técnico que ordenó la sentencia de primer grado determina la necesidad de modificar la señalización en el tramo en comento, la competencia para ejecutar dichas medidas está en cabeza del Invías y no del Municipio de Moniquirá.

**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - No es competente para construir los andenes o espacios de circulación peatonal en el tramo de la vía nacional que atraviesa el perímetro urbano municipal, pero sí lo es para efectuar las actividades relacionadas con su señalización.**

Las conclusiones de los anteriores acápites implican que el Invías no es competente para construir los andenes o espacios de circulación peatonal en el tramo de la vía nacional que atraviesa el perímetro urbano municipal, pero sí lo es para efectuar las actividades relacionadas con su señalización. Por esa razón, el Tribunal modificará los numerales 3.º y 4.º de la sentencia apelada, para precisar que la elaboración del estudio técnico integral que ordenó el juzgado de primer grado, así como su ejecución, estarán a cargo del Municipio de Moniquirá. Lo anterior, sin perjuicio de que el Invías pueda realizar las observaciones y aportes correspondientes, en virtud del principio de coordinación (art. 3.º num. 10 CPACA) y de la atribución que prevé el artículo 2.5 del Decreto 1292 de 2021: “(…)ARTÍCULO 2o. FUNCIONES DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS). Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías (Invías), desarrollará las siguientes funciones generales: (…) 2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico, así como en la ejecución de proyectos a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten, se cuente con recursos o se acuerde con el Invías. (…)”Por otra parte, se adicionará un numeral a fin de dejar a salvo la obligación del Invías en relación con la señalización de la vía, de acuerdo con los resultados del estudio técnico integral al que se hizo alusión.

**NOTA DE RELATORÍA:** La providencia que se presenta al público ha sido modificada solo para incluir sus anteriores descriptores y restrictores, mas no para variar su contenido. Por lo anterior, el código de seguridad del mismo no corresponde al de la original. No obstante, puede ocurrir que en la conversión del documento PDF a Word puede quedar con algunas imperfecciones en el texto. Para validar la integridad de la providencia los interesados pueden consultarla y descargarla a través de la plataforma SAMAI siguiendo este link:

|  |
| --- |
|  https://samai.azurewebsites.net/Vistas/Casos/list\_procesos.aspx?guid=150013333006202000083011500123 |



***REPÚBLICA DE COLOMBIA***

***TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ***

***SALA DE DECISIÓN 4***

***MAGISTRADO PONENTE: JOSÉ ASCENCIÓN FERNÁNDEZ OSORIO***

Tunja, nueve (9) de mayo de dos mil veintitrés (2023)

|  |  |
| --- | --- |
| **MEDIO DE CONTROL:**  | PROTECCIÓN DE DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS  |
| **RADICADO:**  | 15001-33-33-006-**2020**-**00083**-01  |
| **ACCIONANTE:**  | DEFENSORÍA DEL PUEBLO – REGIONAL BOYACÁ  |
| **ACCIONADO:**  | MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ  |
| **TEMA:**  | COMPETENCIAS EN MATERIA DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL QUE ATRAVIESA EL PERÍMETRO URBANO MUNICIPAL Y SU SEÑALIZACIÓN  |
| **ASUNTO:**  | **SENTENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA**  |

Decide la Sala el recurso de apelación que interpuso el Invías contra la sentencia proferida el 1.º de septiembre de 2022, mediante la cual el Juzgado Sexto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Tunja accedió a las pretensiones de la demanda.

 **I. ANTECEDENTES**

**DEMANDA[[1]](#footnote-1)**

# PRETENSIONES

1. La Defensoría del Pueblo – Regional Boyacá presentó demanda para la protección de derechos e intereses colectivos contra el Municipio de Moniquirá, con el objeto de que se amparen los derechos al goce del espacio público y a la seguridad pública.

1. En consecuencia, pidió que se ordene al ente territorial que en un término perentorio, adopte las medidas administrativas, técnicas, presupuestales, contractuales y demás a que haya lugar, para la construcción de andenes que cumplan las normas pertinentes en los sectores que corresponden a (i) la avenida Jaime Castro, entre la carrera 7.ª y la vía Tunja – Bucaramanga, y (ii) la vía principal que conduce del puente peatonal de la entrada a Moniquirá a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola (también conocida como Granja Bertha), por la vía Tunja – Bucaramanga.

Finalmente, solicitó que se condene en costas y se impongan las multas e incentivos a que haya lugar a favor del Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos.

# FUNDAMENTOS FÁCTICOS

1. El actor popular enunció los fundamentos fácticos relevantes que se resumen enseguida:

1. Que los sectores que se indican en las pretensiones de la demanda hacen parte del perímetro urbano de Moniquirá y por allí transitan tanto la comunidad en general, como un gran número de estudiantes de la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola, sin que en la totalidad de dichas vías existan andenes o *“****franja de la vía urbana ubicada a los costados de esta”*, para la circulación peatonal.**

1. Que la inexistencia de andenes o zonas de circulación peatonal incrementan los riesgos para la vida e integridad de las personas que transitan por el sector, teniendo en cuenta que existe un flujo vehicular constante.

1. Que el Municipio de Moniquirá no puede sustraerse del deber que tiene de garantizar a la comunidad la protección de sus derechos colectivos, pues las zonas de circulación peatonal, incluidos los andenes, son elementos que hacen parte del espacio público y, por lo tanto, se encuentran bajo la custodia y protección del Estado.

**CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

# MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ[[2]](#footnote-2)

1. Se opuso a las pretensiones de la demanda y sostuvo que la Administración garantiza los derechos amparados por norma, con lo que tiene previsto en su presupuesto.

1. Adujo que la falta de construcción de andenes, por sí sola, no vulneraba los derechos colectivos, e insistió en que las obras de infraestructura se construían de conformidad con el presupuesto municipal, las necesidades identificadas en el plan de desarrollo, el POAI y el programa anual mensualizado de caja.

1. Explicó que la avenida Jaime Castro es de carácter municipal; sin embargo, la vía principal que conduce del puente peatonal a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola es de carácter nacional. Por esta última razón, consideró que carece de legitimación material en la causa por pasiva.

# INVÍAS[[3]](#footnote-3)

1. El juez de primera instancia vinculó a esta entidad con el auto proferido el 18 de febrero de 2021[[4]](#footnote-4).

1. Se opuso a las pretensiones de la demanda, argumentando que, si bien la vía principal que conduce del puente peatonal de la entrada a Moniquirá hasta la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola es carácter nacional, no por ello las actuaciones a que hubiere lugar eran de competencia única, exclusiva y particular del Invías.

1. Manifestó que la entidad se encuentra sometida a las normas presupuestales, de planeación y de contratación.

1. Agregó que las condiciones del terreno sobre la margen derecha de la vía deben guardar concordancia con la normatividad técnica vigente y la distancia para franjas de retiro obligatorio, áreas de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras.

1. Formuló las siguientes excepciones de fondo:

1. Ausencia de obligación directa del Instituto Nacional de Vías y en cabeza de los municipios: Expresó que el Municipio de Moniquirá debió prever el tráfico de personas y de vehículos al momento de otorgar permisos y licencias de construcción en predios colindantes a la vía. Por ende, refirió que la entidad territorial es la que vulnera los derechos colectivos.

1. Responsabilidad municipal sobre el espacio público y el suelo urbano: Resaltó que los municipios tienen la obligación de adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano, de acuerdo con el artículo 1-d) del Decreto 80 de 1987. Por ende, el carácter nacional de la vía no impide que el Municipio de Moniquirá intervenga y adelante las obras y adecuaciones para proporcionar una movilidad peatonal segura.

1. Ausencia de vulneración por parte del Instituto Nacional de Vías, de los derechos invocados: Indicó que el Invías ha adelantado las actividades a su cargo a través de los administradores viales y añadió que la vía cuenta con sectores en los que la franja de terreno contigua se ve limitada por la existencia de construcciones, postes de energía, muros de concreto, obras de drenaje y la corona del talud inferior, que son situaciones que deben estudiarse desde los puntos de vista técnico y legal para efectos de la construcción de cualquier obra.

1. Falta de legitimación material en la causa por pasiva del Instituto Nacional de Vías “Invías”: Insistió en que el Municipio de Moniquirá *“es la autoridad inmediata, llamada a propender y garantizar los derechos colectivos de la comunidad Municipal; esto, además de la posibilidad de ejecución que pueda verse limitada por las condiciones propias del tramo- vía referenciado, que en todo caso, saldría de la posibilidad de acción del INVIAS* (sic)*”*.

1. Sujeción a normas de orden superior: Redundó en que el Invías está sujeto a las leyes de presupuesto de la Nación, en concordancia con los contenidos del Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Nacional de Inversiones, el Plan Financiero y el Plan Operativo Anual de Inversiones y, por ello, deben agotarse sus procedimientos a fin de realizar una inversión.

# AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO

**20.** El 29 de junio de 2021[[5]](#footnote-5) se celebró la audiencia de pacto de cumplimiento, pero el juzgado la declaró fallida debido a que las partes no llegaron a un acuerdo.

# SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA6

**21.** El Juzgado Sexto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Tunja, mediante sentencia proferida el 1.º de septiembre de 2022, resolvió:

*“(…)* ***PRIMERO: DECLARAR*** *no probadas las excepciones formuladas por las entidades accionadas, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.*

***SEGUNDO:*** ***DECLÁRASE*** *que el* ***INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)*** *y el* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ****, han vulnerado los derechos colectivos al* ***GOCE DEL ESPACIO PUBLICO*** *y la* ***SEGURIDAD PÚBLICA,*** *conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.*

***TERCERO: ORDENAR*** *al* ***INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS),*** *que dentro de los doce (12) meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia, con la participación del* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ****, realice un estudio técnico integral donde se establezca la mejor alternativa para la construcción de andenes y/o espacios de circulación peatonal, así como la colocación de las señales de tránsito que garanticen la seguridad de los transeúntes que se movilizan por la vía o avenida principal que conduce del Puente Peatonal de la entrada a Moniquirá, hasta la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño Sede Agrícola, también conocido como* ***Granja Bertha****, determinando las intervenciones estructurales y demás que se requieran para el efecto, tomando en cuenta las proyecciones urbanísticas establecidas en el plan básico de ordenamiento territorial, así como los planes a nivel nacional para ampliación y construcción de vías aledañas al municipio, según corresponda. Adicionalmente, en el estudio deberán tomarse en consideración, las barreras físicas que se presentan a los costados de la vía.*

***CUARTO:*** *Establecida la mejor alternativa en los términos del ordinal anterior, tanto el* ***INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS),*** *como el* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ,*** *dentro de la órbita de sus competencias, deberán contratar y adelantar las obras requeridas, para lo cual contarán con un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la finalización del estudio técnico. Este plazo, se distribuirá de la siguiente forma: (i) Seis (6) meses, para adelantar todas las gestiones de carácter administrativo, financiero y presupuestal en orden a lograr la*

*contratación y ejecución de las obras, así como la inclusión en los planes de desarrollo, si no están contempladas en ellos; (iii) Seis (6) meses para adelantar los procesos contractuales requeridos y dar inicio a la implementación de las obras y; (iii) Veinticuatro (24) meses para la ejecución del objeto contractual, esto es, la construcción y entrega de las obras.*

***QUINTO:*** *Mientras se da cumplimiento a las órdenes anteriores, el* ***INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS),*** *deberá implementar la señalización propuesta en el dictamen rendido por la* ***INGENIERA RESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL GRUPO 2, UNIÓN TEMPORAL ADMONBMG 176 M2.***

***SEXTO: ORDENAR*** *al* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ****, que dentro de los Doce (12) meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia, realice un estudio técnico integral donde se establezca la mejor alternativa para la construcción de andenes y/o espacios de circulación peatonal, así como la colocación de las señales de tránsito que garanticen la seguridad de los transeúntes que se movilizan en la Avenida Jaime Castro de dicha localidad, desde la carrera 7 hasta la intersección con la vía central o principal que de Tunja conduce a Bucaramanga, determinando las intervenciones estructurales y demás que se requieren para el efecto, tomando en cuenta las proyecciones urbanísticas establecidas en el plan básico de ordenamiento territorial, así como los planes a nivel nacional para ampliación y construcción de vías aledañas al municipio, según corresponda. Adicionalmente, en el estudio deberán tomarse en consideración, las barreras físicas que se presentan a los costados de la vía.*

***SÉPTIMO:*** *Establecida la mejor alternativa en los términos del ordinal anterior, el* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ,*** *dentro de la órbita de sus competencias, deberá contratar y adelantar las obras requeridas, para lo cual contará con un plazo máximo de 3 años, contados a partir de la finalización del estudio técnico. Este término, se distribuirá de la siguiente forma: (i) Seis (6) meses, para adelantar todas las gestiones de carácter administrativo, financiero y presupuestal en orden a lograr la contratación y ejecución de las obras, así como su inclusión en el plan de desarrollo, si no están incluidas en él; (iii) Seis (6) meses para adelantar los procesos contractuales requeridos y dar inicio a la implementación de las obras y; (iii) Veinticuatro 24 meses para la ejecución del objeto contractual, esto es, la construcción y entrega de las obras.*

***OCTAVO: ORDENAR*** *al* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ****, que dentro de los seis (6) meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia, proceda a realizar por lo menos dos jornadas educativas tendientes a crear conciencia en los estudiantes y ciudadanos en general, sobre la seguridad vial y la importancia de respetar las normas de tránsito.*

***NOVENO: CONMINAR*** *al* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ*** *para que, en lo sucesivo, adopte las medidas jurídicas y administrativas tendientes a ejercer un adecuado control urbanístico que propenda por el respeto de las zonas de exclusión y demás aspectos necesarios para garantizar el uso y goce del espacio público en condiciones de seguridad. (…)”* (Resaltado del texto original)

1. Para adoptar esta decisión, la jueza de primera instancia se refirió a la naturaleza de la acción popular, caracterizó los derechos colectivos presuntamente vulnerados, así como las competencias en materia de construcción de andenes y señalización de vías, y relacionó las pruebas incorporadas al expediente, para luego abordar el caso concreto.

1. Adujo que la vía 6209 Barbosa – Tunja es de carácter nacional de primer orden y está asignada al Invías. Precisó que el tramo que conduce del puente peatonal de la entrada a Moniquirá hasta la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola hace parte de ese corredor vial. Por otra parte, esgrimió que la avenida Jaime Castro es una arteria secundaria del casco urbano de la localidad y su carácter es municipal

1. Hizo referencia a una inspección judicial que se adelantó en la primera instancia y a un dictamen pericial que el despacho encargó al Invías, para concluir que las dos vías objeto de la demanda presentan una grave deficiencia de andenes y/o pasos peatonales requeridos para el desplazamiento seguro de los transeúntes, así que encontró demostrada la vulneración de los derechos colectivos al goce del espacio público y la seguridad pública.

1. Señaló que existen sectores en los que la franja de terreno contigua a la margen derecha de la vía se ve limitada por la existencia de construcciones, postes de energía, muros de concreto, obras de drenaje y corona del talud inferior.

1. Explicó que le corresponden al Invías las labores de construcción, mantenimiento, señalización y adopción de mecanismos que ofrezcan seguridad sobre la vía a la población, sin perjuicio de la obligación que tiene el municipio de adecuar o acomodar la vía nacional que pasa por su perímetro urbano de acuerdo con sus necesidades, ya sea mediante las disposiciones de tránsito que se requieran y la asignación de personal para regular el tráfico, o la construcción de andenes, respetando obviamente las especificaciones de la vía, regulando las intercepciones con las vías del municipio o, en general, realizando las labores que sean necesarias para el adecuado desenvolvimiento de la comunidad en su territorio.

1. En consecuencia, accedió a las pretensiones de la demanda e indicó las medidas a adoptar, que parten de la realización de los estudios técnicos pertinentes.

# RECURSO DE APELACIÓN[[6]](#footnote-6)

1. El Invías apeló la sentencia con fundamento en lo siguiente:

1. Reiteró que la vía a su cargo ha sido objeto del mantenimiento adecuado y que el tramo frente al cual el juzgado le dictó órdenes hace parte del perímetro urbano del municipio de Moniquirá y cuenta con la debida señalización.

1. Manifestó que la ausencia de andenes obedece a razones técnicas y otros factores que imposibilitan su construcción, además de la existencia de construcciones sobre la zona de exclusión.

1. Expuso que el juzgado dio un alcance diferente *“a la norma y la jurisprudencia”*. En este sentido, hizo alusión a los artículos 1.º del Decreto 80 de 1987 y 76 de la Ley 715 de 2001, para concluir que el fallo apelado consideró que la construcción de andenes o espacios de circulación peatonal corresponden a intervenciones estructurales, pese a que son obras requeridas para el debido funcionamiento del municipio.

1. Enfatizó que *“no por el hecho de que la vía cuente con clasificación de vía nacional o de primer orden, y se encuentre bajo el cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS-* (sic)*, se impida* (sic) *que el municipio la intervenga y adelante las obras o adecuaciones estructurales necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la vida municipal y con ello propender a la protección y garantía de los derechos colectivos de la comunidad”*.

1. Refirió que la vía cuenta con la debida señalización; sin embargo, la que tiene que ver con la regularización del tránsito urbano es de competencia del ente territorial, de acuerdo con los artículos 110 y 115 del Código Nacional de Tránsito y 3.º de la Ley 1383 de 2010.

# TRÁMITE PROCESAL DE SEGUNDA INSTANCIA

**34.** El juzgado concedió el anterior recurso mediante auto del 18 de octubre de 2022[[7]](#footnote-7) y esta Corporación lo admitió con providencia calendada del 9 de diciembre de ese año[[8]](#footnote-8). Las demás partes no se pronunciaron en relación con la apelación en la oportunidad prevista en el artículo 247-4 del CPACA (modificado por el artículo 67 de la Ley 2080 de 2021).

# CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO[[9]](#footnote-9)

**35.** El agente del Ministerio Público con funciones de intervención ante esta Corporación no emitió concepto.

 **II. CONSIDERACIONES**

# CONTROL DE LEGALIDAD

**36.** De conformidad con lo establecido en el artículo 207 del CPACA, en concordancia con el artículo 132 del CGP, la Sala no encuentra que se haya configurado alguna causal de nulidad que pueda invalidar la actuación realizada hasta este momento procesal.

# PROBLEMAS JURÍDICOS

1. Corresponde a esta Sala establecer:

* 1. *¿El Invías es competente para construir andenes o espacios de circulación peatonal en el tramo de la vía nacional que atraviesa el perímetro urbano del Municipio de Moniquirá?*

* 1. *¿La señalización vial del mismo tramo, a efectos de garantizar la circulación segura de los peatones, es de competencia del Invías o del Municipio de Moniquirá?*

1. De la interpretación de la sentencia apelada y los motivos de inconformidad propuestos en el recurso, la Sala concreta la tesis argumentativa del caso para dirimir el objeto de la litis e igualmente anuncia la posición que asumirá, así:

# Tesis argumentativa propuesta por la Sala

*Según el artículo 1-d) del Decreto-Ley 80 de 1987, así como la jurisprudencia del Consejo de Estado, los municipios tienen a su cargo la atribución de* ***adecuar la estructura de las vías nacionales dentro de su perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal****, lo cual incluye la adopción de medidas relativas al manejo de transeúntes, como la construcción de andenes o espacios de circulación peatonal.*

*En cambio, la señalización de las vías con esas características es de competencia del Invías en su calidad de administrador, en concordancia con la Leyes 105 de 1993 y 715 de 2001, así como el Decreto 1292 de 2021.*

*Por lo tanto, la Sala modificará los numerales 3.º y 4.º de la sentencia apelada y adicionará otro numeral, con el fin de precisar que la elaboración del estudio técnico integral que ordenó el juzgado de primer grado, así como su ejecución, son asuntos de competencia del Municipio de Moniquirá, mientras que las gestiones relacionadas con la señalización de la vía estarán a cargo del Invías.*

# ANÁLISIS DE LA SALA

**El Invías no es competente para construir andenes o espacios de circulación peatonal en el tramo de la vía a su cargo que hace parte del perímetro urbano del municipio de Moniquirá.**

1. El recurso se opone a que el Invías esté obligado a construir andenes o espacios de circulación peatonal en la vía a su cargo, en la sección que pertenece al perímetro urbano del municipio de Moniquirá, con base en dos razonamientos. Por un lado, señala que no es competente para ello, y por otro, indica que las características del tramo impiden realizar dichas intervenciones.

1. La Sala considera que le asiste la razón al primer argumento de la entidad, debido a que la competencia para llevar a cabo estas obras es del ente territorial.

1. Al respecto, no está en discusión que la vía principal que conduce del puente peatonal (entrada a Moniquirá) a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola (también conocida como Granja Bertha), por la vía Tunja – Bucaramanga, es de carácter nacional y, por ende, su administración corresponde al Invías. Tampoco existe controversia en cuanto a que dicho tramo se localiza dentro del perímetro urbano del municipio de Moniquirá.

1. Entonces, el debate se centra en la forma como la normatividad concilia ambos aspectos, específicamente respecto de la construcción de andenes o espacios de circulación peatonal. Es decir, si el carácter nacional de la vía hace que el Invías deba emprender dichas acciones; si estas están a cargo del Municipio de Moniquirá porque buscan satisfacer necesidades locales; o si es una responsabilidad compartida entre las dos entidades (que es la tesis que acogió el fallo apelado).

1. La solución a esta tensión se encuentra en el artículo 1-d) del Decreto-Ley 80 de 1987, el cual señala lo que sigue:

*“(…)* ***ARTÍCULO 1º.*** *Corresponde a los* ***municipios*** *y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones:*

*(…)*

***d)*** *Racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y en el Distrito Especial de Bogotá, y como consecuencia: i) Otorgar, negar, modificar, revocar y cancelar las autorizaciones para los recorridos urbanos que deben cumplir las empresas que prestan servicios intermunicipales de transporte de pasajeros en cada municipio y en el Distrito Especial de Bogotá; ii) Propender por la adecuación y reestablecimiento de vías de acceso y salida de los terminales de transporte terrestre y adoptar las medidas necesarias para asignar la localización adecuada de las empresas transportadoras, y* ***iii) adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal****. (…)”* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. Con base en esta disposición, el Consejo de Estado señaló que el concepto de *“adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano”* se refiere a las siguientes actividades:

*“(…) Como puede observarse, el área urbana es catalogada como tal, en razón a sus particularidades, a las cuales debe acomodarse o adecuarse la respectiva vía nacional ubicada en su perímetro, y fue eso, precisamente, lo que previó la norma en comento. Siendo así, por el hecho de que la vía cuente con esa naturaleza y, por tanto, sea responsabilidad del INVIAS, no impide que el municipio la intervenga y adelante las obras o adecuaciones estructurales necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la ‘vida municipal’.*

*Los conceptos anteriores ofrecen claridad en cuanto a la obligación de los municipios en relación con las vías del orden nacional que traspasan o se ubican en el perímetro o suelo urbano, toda vez que, cuando el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 les impone la obligación de adecuar o acomodar la estructura de las vías o carreteras nacionales según las necesidades de la ‘vida municipal’,* ***hace referencia a la realización de las obras requeridas para el debido funcionamiento del municipio, esto es, para la correcta prestación de los distintos servicios públicos -entre ellos los domiciliarios-, también para garantizar la movilidad vehicular y peatonal en la zona y, así, facilitar la urbanización y edificación.*** *(…)”[[10]](#footnote-10)* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. A partir de este precedente, la Sección Primera del Consejo de Estado ha considerado que, para el caso de vías nacionales que atraviesan el perímetro urbano de los municipios, estos últimos tienen la obligación de realizar sobre ellas las obras estructurales que se requieran para su debido funcionamiento, en el contexto del ordenamiento territorial. Y, en ese sentido, ha explicado que las medidas relacionadas con la circulación peatonal corresponden a los municipios.

1. En un caso similar al presente, el alto tribunal sostuvo lo que sigue al analizar concretamente la legitimación en la causa por pasiva del Invías frente a la construcción de un sendero peatonal en una vía nacional que atravesaba el municipio de La Florida (Nariño):

*“(…) Tal decisión* [desvinculación del Invías] *fue objetada por la el MUNICIPIO DE LA FLORIDA (NARIÑO), por cuanto considera que el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), es la entidad competente para ejecutar la construcción de un sendero peatonal aledaño a la vía nacional Pasto – La Florida – Sandoná, toda vez que la Subdirección de Red Nacional de Carreteras es la dependencia encargada de dar cumplimiento al programa integral de señalización y seguridad vial de la red de carreteras a cargo de la Nación, entre ellas la vía antes mencionada.*

*(…)*

*En consecuencia, luego de establecer las normas legales que regulan la materia, la Sala encuentra que corresponde al INVIAS ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras, lo que incluye la construcción y* (sic) *mantenimiento y rehabilitación de este tipo de vías.*

***Cabe resaltar que si bien es cierto el trayecto entre la piedra de Bolívar y la entrada a la Institución Educativa San Bartolomé hace parte de la vía nacional que conecta al municipio de La Florida (Nariño) con el municipio de San Juan de Pasto (Nariño), también lo es que ese tramo se encuentra dentro del casco urbano del municipio de la Florida y, por tanto, la adopción de medidas relativas al manejo de transeúntes le corresponde al ente territorial accionado y no a la entidad del orden nacional. Así lo establece el Decreto 80 de 1987, ‘por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano’, en cuyo artículo 1º se señala:***

*(…)*

*En ese orden de ideas, resulta evidente que, dado el marco de sus competencias funcionales, no le asiste al Instituto Nacional de Vías (INVIAS) la obligación de adecuar las vías nacionales dentro del perímetro urbano de los municipios y por este motivo se encuentra probada la falta de legitimación por pasiva de la mencionada entidad, debiéndose, en consecuencia, confirmar el ordinal primero del fallo impugnado. (…)”12* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. En este orden de ideas, la sentencia de primera instancia acertó al momento de identificar la normatividad aplicable al caso y la jurisprudencia relacionada con él, pero impuso una obligación al Invías que legalmente no le corresponde.

1. Cabe anotar que esta conclusión hace que sea innecesario abordar la supuesta imposibilidad física de construir los andenes o espacios de circulación peatonal, por sustracción de materia. Esto, sin perjuicio de mencionar que el fallo sujetó la ejecución de las obras a la realización de los estudios técnicos respectivos, que deben analizar las posibilidades técnicas y las alternativas para garantizar una circulación peatonal segura.

# La señalización del tramo de la vía está a cargo del Invías

1. El recurso también sostiene que la vía está en buen estado y cuenta con la señalización ordinaria, pues la que atañe a la regularización del tránsito urbano corresponde al **Municipio de Moniquirá**.

1. La Sala no acoge ese razonamiento, toda vez que las labores de señalización (vehicular y peatonal) de la vía bajo examen son de competencia del Invías, incluso frente al tramo que se ubica dentro del perímetro urbano de Moniquirá.

1. Al respecto, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993 establece que *“[c]orresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad”*. De forma concordante, el artículo 12-1 de la misma disposición relaciona dentro de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación *“[l]a red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización”*.

1. Asimismo, el artículo 1.º del Decreto 1292 de 2021 definió que el Invías tiene como objeto, entre otros aspectos, *“la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria”*. En esa línea, la norma incluye dentro de las funciones de la entidad las siguientes:

*“(…)* ***ARTÍCULO 2o. FUNCIONES DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS).*** *Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías (Invías), desarrollará las siguientes funciones generales:*

* 1. ***Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de transporte de su competencia****, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.*

* 1. *Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la* ***construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, operación y mantenimiento, atención de emergencias y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia****. (…)*

*2.17* ***Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo*** *y prioridades nacionales. (…)”* (Negrilla fuera del texto original)

1. En este orden de ideas, a la Nación le corresponde la administración de los componentes de la red nacional de carreteras, lo que incluye su señalización. Y aquella actúa a través del Invías frente a la infraestructura no concesionada atinente a las vías primarias (de carácter nacional).

1. A partir de esta premisa, el Consejo de Estado ha indicado que la señalización de las vías nacionales a cargo del Invías le corresponde a esta entidad, aun frente a los tramos que atraviesan los cascos urbanos de los municipios:

*“(…) Como puede apreciarse en el marco normativo y jurisprudencial transcrito, en el caso de* ***vías nacionales que atraviesan el perímetro urbano de los municipios****, éstos tienen la obligación de realizar sobre ellas, las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento como ente territorial, aspecto que en todo caso requiere la intervención física de la carretera.* ***Sin embargo, ese deber no conlleva la realización de obras relacionadas con el mantenimiento o la señalización de la vía, pues éstas son actividades atribuidas al INVIAS*** (sic)*. (…)”[[11]](#footnote-11)* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. Así las cosas, aunque el artículo 5.º del Código Nacional de Tránsito (L. 769/2002) señala que *“las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción”*, esta atribución debe entenderse en consonancia con el artículo 76.4.1 de la Ley 715 de 2001, que prescribe:

*“(…)* ***ARTÍCULO 76. COMPETENCIAS DEL MUNICIPIO EN OTROS SECTORES.*** *Además de las establecidas en la Constitución y en otras disposiciones,* ***corresponde a los Municipios, directa o indirectamente****, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial ejercer las siguientes competencias:*

*(…)*

*76.4.* ***En materia de transporte***

*76.4.1.* ***Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte****, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre,* ***en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente****.*

***Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán a cargo de la Nación****. (…)”* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. En consecuencia, las labores de señalización de la vía principal que conduce del puente peatonal (entrada a Moniquirá) a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño – sede agrícola (también conocida como Granja Bertha), corresponden al Invías, debido a que es la entidad que la administra.

1. Entonces, al margen del estado de cosas que existe actualmente (buen estado de la vía y señalización vehicular ordinaria), si el estudio técnico que ordenó la sentencia de primer grado determina la necesidad de modificar la

señalización en el tramo en comento, la competencia para ejecutar dichas medidas está en cabeza del Invías y no del Municipio de Moniquirá.

# Modificación de la sentencia de primera instancia

1. Las conclusiones de los anteriores acápites implican que el Invías no es competente para construir los andenes o espacios de circulación peatonal en el tramo de la vía nacional que atraviesa el perímetro urbano municipal, pero sí lo es para efectuar las actividades relacionadas con su señalización.

1. Por esa razón, el Tribunal modificará los numerales 3.º y 4.º de la sentencia apelada, para precisar que la elaboración del estudio técnico integral que ordenó el juzgado de primer grado, así como su ejecución, estarán a cargo del Municipio de Moniquirá. Lo anterior, sin perjuicio de que el Invías pueda realizar las observaciones y aportes correspondientes, en virtud del principio de coordinación (art. 3.º num. 10 CPACA)[[12]](#footnote-12) y de la atribución que prevé el artículo 2.5 del Decreto 1292 de 2021:

*“(…)* ***ARTÍCULO 2o. FUNCIONES DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS).*** *Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías (Invías), desarrollará las siguientes funciones generales:*

*(…)*

*2.5* ***Asesorar y prestar apoyo técnico, así como en la ejecución de proyectos a las entidades territoriales*** *o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten, se cuente con recursos o se acuerde con el Invías. (…)”* (Subraya y negrilla fuera del texto original)

1. Por otra parte, se adicionará un numeral a fin de dejar a salvo la obligación del Invías en relación con la señalización de la vía, de acuerdo con los resultados del estudio técnico integral al que se hizo alusión.

# COSTAS EN SEGUNDA INSTANCIA

**61.** De acuerdo con el artículo 38 de la ley de las acciones populares y de grupo (L. 472/1998), en concordancia con los numerales 1.º y 8.º del artículo 365 del CGP, no se dictará condena en costas en esta instancia al no evidenciarse su causación[[13]](#footnote-13).

En mérito de lo expuesto el Tribunal Administrativo de Boyacá, Sala de Decisión 4, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

**FALLA:**

**PRIMERO: MODIFICAR** los numerales 3.º y 4.º del fallo de primera instancia, los cuales quedarán así:

***TERCERO: ORDENAR*** *al* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ*** *que, dentro de los doce*

*(12) meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia, realice un estudio técnico integral donde se establezca la mejor alternativa para la construcción de andenes y/o espacios de circulación peatonal, así como la colocación de las señales de tránsito que garanticen la seguridad de los transeúntes que se movilizan por la vía o avenida principal que conduce del puente peatonal de la entrada a Moniquirá, a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño Sede Agrícola, también conocido como Granja Bertha, determinando las intervenciones estructurales y demás que se requieran para el efecto, tomando en cuenta las proyecciones urbanísticas establecidas en el plan básico de ordenamiento territorial, así como los planes a nivel nacional para ampliación y construcción de vías aledañas al municipio, según corresponda. Adicionalmente, en el estudio deberán tomarse en consideración, las barreras físicas que se presentan a los costados de la vía.*

*En virtud del principio de coordinación, el* ***INVÍAS*** *podrá realizar las observaciones y aportes que considere pertinentes al estudio técnico integral, en razón de su calidad de administrador de la vía.*

***CUARTO:*** *Establecida la mejor alternativa en los términos del ordinal anterior, el* ***MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ*** *deberá contratar y adelantar las obras requeridas, para lo cual contarán con un plazo máximo de tres (3) años, contados a partir de la finalización del estudio técnico. Este plazo, se distribuirá de la siguiente forma: (i) Seis (6) meses para adelantar todas las gestiones de carácter administrativo, financiero y presupuestal con el fin de lograr la contratación y ejecución de las obras, así como la inclusión en su plan de desarrollo, si no está contemplada en él; (iii) Seis (6) meses para adelantar los procesos contractuales requeridos y dar inicio a la implementación de las obras y; (iii) Veinticuatro (24) meses para la ejecución del objeto contractual, esto es, la construcción y entrega de las obras.*

**SEGUNDO: ADICIONAR** un numeral a la sentencia apelada, que será el siguiente:

***ORDENAR*** *al* ***INVÍAS*** *que, dentro del término de dos (2) meses, ejecute en su totalidad las medidas que indique el estudio técnico integral en materia de señalización de la vía o avenida principal que conduce del puente peatonal de la entrada a Moniquirá, a la Institución Educativa Colegio Antonio Nariño Sede Agrícola, también conocido como Granja Bertha, con el fin de garantizar la circulación segura de los peatones. El punto de inicio del término se establecerá en la etapa de verificación de cumplimiento, de acuerdo con los criterios y recomendaciones que prevea el aludido estudio técnico integral.*

**TERCERO:** **CONFIRMAR** en lo demás la sentencia proferida el 1.º de septiembre de 2022, mediante la cual el Juzgado Sexto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Tunja accedió a las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en precedencia.

**CUARTO:** Sin costas en esta instancia.

**QUINTO:** Por secretaría, **REMITIR** copia del presente fallo a la Defensoría del Pueblo, en cumplimiento de lo que dispone el artículo 80 de la Ley 472 de 1998.

**SEXTO:** Ejecutoriada la presente sentencia, devuélvase el expediente al despacho de origen, previo registro en el sistema Samai.

Esta providencia se estudió y aprobó en sesión virtual de la Sala de Decisión, según acta de la fecha.

# NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

*Firmado electrónicamente*

**JOSÉ ASCENCIÓN FERNÁNDEZ OSORIO**

**Magistrado**

*Ausente con permiso*

**BEATRIZ TERESA GALVIS BUSTOS**

**Magistrada**

*Firmado electrónicamente*

**FÉLIX ALBERTO RODRÍGUEZ RIVEROS**

**Magistrado**

**Constancia:** La presente providencia fue firmada electrónicamente en la plataforma Samai por los magistrados que integran la Sala de Decisión. En consecuencia, se garantiza su autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta, de conformidad con el artículo 186 del CPACA.

1. Archivo *002. ESCRITO DE LA POPULAR.pdf”*. [↑](#footnote-ref-1)
2. Archivo *014. CONTESTACION DEMANDA.docx”* (sic). [↑](#footnote-ref-2)
3. Archivo *“032. CONTESTACION DDA INVIAS.pdf”* (sic). [↑](#footnote-ref-3)
4. Archivo *029. AUTO VINCULA OTRO SUJETO PROCESAL 2020-0083.pdf”*. [↑](#footnote-ref-4)
5. Archivo *“048. AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO- definitivo (1).pdf”*. 6 Anotación 39 Samai (primera instancia). [↑](#footnote-ref-5)
6. Archivo 100 del expediente electrónico. [↑](#footnote-ref-6)
7. Archivo 43 del expediente electrónico. [↑](#footnote-ref-7)
8. Anotación 4 Samai (segunda instancia). [↑](#footnote-ref-8)
9. Anotación 8 Samai (segunda instancia). [↑](#footnote-ref-9)
10. C.E., Sec. Tercera, Sent. 1995-01182 (16333), jul. 22/2009. M.P. Enrique Gil Botero. 12 C.E., Sec. Primera, Sent. 2012-00127 (AP), ago. 31/2016. M.P. Roberto Augusto Serrato Valdés. [↑](#footnote-ref-10)
11. C.E., Sec. Primera, Sent. 2013-00357 (AP), may. 12/2022. M.P. Oswaldo Giraldo López. [↑](#footnote-ref-11)
12. *“(…)* ***ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS.*** *(…)* ***10.*** *En virtud del principio de coordinación, las autoridades concertarán sus actividades con las de otras instancias estatales en el cumplimiento de sus cometidos y en el reconocimiento de sus derechos a los particulares. (…)”*  [↑](#footnote-ref-12)
13. Ver, por ejemplo: C.E., Sala 27 Especial de Decisión, Sent. Unificación 2017-0003601(AP)REV-SU, ago. 6/2019. M.P. Rocío Araújo Oñate. [↑](#footnote-ref-13)