

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA DE CASACIÓN PENAL

Magistrado Ponente:

JAVIER ZAPATA ORTIZ

Aprobado Acta # 239

Bogotá D.C., junio veintisiete (27) de dos mil doce (2012).

VISTOS:

Resuelve la Sala el recurso de casación interpuesto por el apoderado del tercero civilmente responsable RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., contra la sentencia condenatoria proferida por el Juzgado 6º Penal del Circuito de Bogotá y confirmada por el Tribunal Superior de la misma ciudad.

ANTECEDENTES:

1. Los hechos se sintetizaron en la sentencia recurrida en los siguientes términos:

“En la madrugada del 8 de marzo de 2008, en el sector de la avenida carrera 10ª con la calle 19 del perímetro urbano de Bogotá, el vehículo de servicio público de placas VDG 333, conducido por VICTOR MANUEL BOLÍVAR ALBARRACÍN, con exceso de los límites de velocidad, atropelló al peatón Johnatan Guerra Fernández, quien sufrió en el accidente las heridas vinculadas causalmente con su deceso”.

2. El 3 de diciembre del mismo año, ante un Juzgado de Garantías, se realizó la audiencia de formulación de imputación, en la cual el procesado no admitió el cargo.

3. La formulación de acusación contra VÍCTOR MANUEL BOLÍVAR ALBARRACÍN tuvo lugar el 25 de marzo de 2009 y el 24 de febrero de 2010, tras las audiencias preparatoria y de juzgamiento, el Juzgado 6º Penal del Circuito de Bogotá lo condenó en calidad de autor de homicidio culposo a 32 meses de prisión, inhabilitación de derechos y funciones públicas durante el mismo lapso, suspensión para el ejercicio de la conducción de vehículos por 36 meses, multa de 26.66 salarios mínimos legales mensuales vigentes y al pago de 120 salarios mínimos legales mensuales vigentes por concepto de perjuicios morales a favor de la madre del occiso -no se demostraron los materiales—, solidariamente con los propietarios del automotor con el cual se causó el delito, con la aseguradora COLPATRIA y la empresa RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.. Se le concedió la condena de ejecución condicional

4. Los apoderados de las víctimas y el de RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. apelaron ese pronunciamiento y el Tribunal Superior de Bogotá, a través del fallo recurrido en casación, expedido el 4 de octubre de 2010, lo confirmó, con las siguientes modificaciones: dispuso condenar a las mismas personas naturales y jurídicas señaladas por el a quo, en solidaridad con el procesado, a pagar 40 salarios mínimos legales mensuales vigentes a favor del padre del fallecido y 20 a cada uno de los tres hermanos que concurrieron como víctimas al proceso. Ello por concepto de perjuicios morales. Se aclaró el fallo, de otro lado, en el sentido de precisar que la responsabilidad solidaria de SEGUROS COLPATRIA es hasta la concurrencia de la suma asegurada.

LA DEMANDA:

Consta de dos cargos.

Primero. Violación directa de la ley sustancial por falta de aplicación de los artículos 2341, 2347, 2349 y 2356 del Código Civil.

1. La primera norma relacionada señala que quien comete “un delito o culpa”, es

obligado a la indemnización de los correspondientes perjuicios. Y como en el presente caso fue VÍCTOR MANUEL BOLÍVAR ALBARRACÍN la persona que manejaba el taxi con el que se causó el homicidio, es claro que RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. no infirió el daño. Ese conductor, además, no era subalterno o empleado de la empresa de transporte, que tampoco lo contrató. La conclusión, bajo dichas circunstancias, es que la compañía no tenía la obligación de pagar los eventuales perjuicios.

2. El artículo 2347 del Código Civil prescribe que toda persona debe indemnizar los daños causados con sus acciones y los de aquellos que estuvieren a su cuidado. Es la responsabilidad por el hecho ajeno, dentro de la cual son importantes las nociones de dependencia y subordinación, pilares fundamentales para saber si se puede atribuir la carga indemnizatoria al tercero civilmente responsable en el proceso penal.

La simple vinculación entre un vehículo y una empresa de transporte no genera dependencia si la última no contaba con la administración del bien, de competencia exclusiva de sus propietarios en el presente caso, únicos con posibilidad de contratar al conductor del taxi. Conforme a la providencia de la Sala del 6 de marzo de 2008, casación 26044, un aparte de la cual se cita sin contexto en el fallo impugnado, la determinación de la responsabilidad del tercero implica demostrar la relación de dependencia entre la empresa y el acusado, la virtual potestad de control y dirección de la misma sobre la conducta del conductor y, por último, que la firma tenga la vigilancia, el control y la administración de la actividad desarrollada. Tales elementos no se estructuran en el asunto de examen.

De otra parte, subordinación entre BOLÍVAR ALBARRACÍN y RADIO TAXI nunca existió, “entendiendo que no hubo encargo alguno por parte de esta y que la misma tampoco tenía una virtual potestad de control y dirección” sobre su conducta. Se probó que el procesado, en efecto, ejercía su actividad sin vínculo laboral con la empresa de transporte. Estaba subordinado a los dueños del automotor, de los cuales es hijo y

hermano.

Citó el casacionista en respaldo de su tesis, consistente en que para derivar responsabilidad civil de RADIO TAXI debía probarse la relación de subordinación o dependencia entre la compañía y el sindicato, una jurisprudencia de la Sala de Casación Civil del 9 de mayo de 1994, otra de la Sala Civil del Tribunal de Bogotá del 10 de abril de 1985 y textos de doctrina nacional.

En conclusión, de haberse aplicado el artículo 2347 del Código Civil no se habría impuesto a RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. la obligación de pagar los perjuicios causados con el delito.

3. El tercero no responderá si sus dependientes se han comportado de modo impropio, sin poderlo prever o impedir empleando el cuidado ordinario y la autoridad competente, según el artículo 2349 del Código Civil.

La vinculación del taxi VDG 333 a RADIO TAXI no le permitía a la última asumir la administración del mismo, ni su explotación. Elegir al conductor del vehículo, por tanto, “era del resorte exclusivo de sus propietarios” y la compañía “nunca tuvo la posibilidad siquiera remota de desautorizar esa elección”. Su vigilancia era igual una actividad de los dueños del carro y eso significa que el día de los hechos BOLÍVAR ALBARRACÍN no operaba “ni en ejercicio de sus funciones o con ocasión de ellas, frente a la persona jurídica”, quedando liberada ésta de cualquier responsabilidad en cuanto no era guardián de la actividad peligrosa, ni material ni jurídicamente.

El Tribunal, “de forma equivocada y con incuria”, se apoyó en jurisprudencias “que si bien se relacionan con el tema no son de aplicación al caso en estudio”. RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., pese al contrato de vinculación suscrito con los dueños del vehículo VDG 333, “nunca asumió la función” de operarlo y explotarlo, como se probó en el proceso. Es lamentable que el juzgador “no tenga la claridad necesaria en cuanto hace

a que los vehículos tipo taxi son operados y explotados por sus propietarios, poseedores o tenedores, habida cuenta, entre otras razones de índole práctica, al hecho de que no están sujetos a rutas ni horarios, muy por el contrario de lo que sucede con el servicio colectivo municipal o intermunicipal de pasajeros, que sí lo hacen y que además son verdaderos patrones y empleadores de sus conductores”.

El fundamento que permite la vinculación del tercero civilmente responsable al proceso penal, según ha dicho la Corte Constitucional, surge –por ejemplo– de las obligaciones de vigilancia, de supervisión, de cuidado, o de la relación de subordinación que establece el Código Civil para ciertas personas.

Del precedente jurisprudencial de la Sala de marzo 6 de 2008, citado en respaldo de la condena del tercero responsable en la sentencia impugnada, dice el censor que no aplica al presente evento porque la situación allí juzgada era distinta. El vehículo causante del daño en ese caso “se encontraba bajo la guarda de la empresa en uno de sus parqueaderos, por lo que es evidente que tenía sobre el mismo potestad de mando y control”.

4. De conformidad con el artículo 2356 del Código Civil, por último, todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por ésta y en tal condición no se encuentra RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., que no causó ningún perjuicio pues –como se ha dicho– no era responsable de la actividad peligrosa. Así se acreditó con el contrato de vinculación del taxi a la compañía, la cual definitivamente no ostenta la calidad de tercero civilmente responsable.

La solicitud del demandante es, pues, que la Sala case parcialmente el fallo y declare que la empresa mencionada no es responsable del daño que causó el procesado.

Segundo cargo. Violación directa de la ley sustancial por aplicación indebida del artículo 36 de la Ley 336 de 1996.

Ese artículo del Estatuto Nacional de Transporte fue modificado por el 305 del Decreto 1122 de 1999. En éste se estableció que los conductores de equipos que no sean propiedad de la empresa de transporte, dedicados al servicio público, los “podrán” contratar directamente las empresas operadoras. El Tribunal citó el artículo 36 original y, con equivocación desde luego, expresó que dichos conductores “serán” contratados por la empresa de transporte. Ese error representó el quebranto de los derechos de RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., que no podía ser condenada al pago solidario de unos perjuicios que no estaba obligada a reparar. Procede, entonces, casar la sentencia parcialmente para exonerar a la empresa de la mencionada obligación.

ACTUACIÓN DE LA CORTE:

Mediante auto de febrero 10 de 2012 se admitió la demanda de casación y el 21 de febrero siguiente tuvo lugar la audiencia de sustentación de la impugnación, en la cual los sujetos procesales efectuaron las intervenciones que se sintetizan a continuación:

Apoderado de RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. (tercero civilmente responsable).

En lo fundamental reiteró los argumentos de los cargos planteados en la demanda y las solicitudes realizadas frente a cada uno de ellos. Agregó que el Tribunal no valoró varios medios de prueba que aportó en el incidente de reparación integral, sino simplemente se limitó a citarlos.

Procurador Delegado ante la Corte.

Según el funcionario, el demandante omitió tener en cuenta que no sólo del vínculo o dependencia laboral es derivable la responsabilidad civil indirecta. También se origina

en actividades de riesgo como el transporte automotor.

En el presente caso el vehículo con el cual se causó el resultado estaba afiliado a la empresa vinculada como tercero responsable y ésta se beneficiaba de esa relación, la cual implicaba el pago de unas sumas por parte “no sólo de sus propietarios sino también del conductor”. Ello ubicaba a la compañía como guardián de la actividad, que es de donde emerge su responsabilidad civil en concordancia con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996. Es decir, que la empresa y el propietario, para todos los efectos legales, “responderán solidariamente”. Como en ese sentido decidió el ad quem, la sugerencia es que no se case la sentencia objeto de la impugnación.

Fiscal Delegado ante la Corte.

A su juicio, el precepto llamado a dirimir el problema jurídico planteado, relacionado con la responsabilidad del tercero civil, es el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, que es norma especial y no general. Y lo es en su versión original, en consideración a que los decretos 1122 y 266 de 1999, a través de los cuales se introdujeron modificaciones a la ley, los declaró inexecutable la Corte Constitucional a través de las sentencias C-923 y C-1316 de 2000.

En todo caso, antes y después, el citado artículo 36 consagró la responsabilidad solidaria por los daños causados entre el propietario y el operador del vehículo. Por consiguiente, en ninguna equivocación incurrió la segunda instancia al respaldar la decisión del a quo de declarar responsable civilmente a RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. Dicha responsabilidad, como lo ha entendido la jurisprudencia civil, no requiere estar ligada a una clase especial de contrato sino “única y exclusivamente una virtual potestad de control y dirección sobre la conducta del otro derivada de la obligación de

vigilancia, control, cuidado o administración de la actividad que desarrollan”, que es lo sucedido en el presente caso.

Apoderada de la víctima Ariadne Guerra Fernández.

Señaló que dentro del proceso se demostraron todos los presupuestos de la responsabilidad civil. Es decir, existencia del hecho, del daño y su monto, la imputación del perjuicio al directo responsable del delito y la relación de dependencia entre éste y la empresa RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., derivada del contrato de vinculación del automotor a la compañía de transporte.

Ese contrato de vinculación, según sentencia del Consejo de Estado del 21 de septiembre de 2001 (exp. 6792), es material o real porque “los vehículos son el medio” a través del cual la empresa desarrolla su objeto social. En dicha medida, quienes operan los equipos, trátase de conductores o propietarios, lo hacen en representación de ella.

El objeto social de RADIO TAXI, según certificación de la Cámara de Comercio, es la prestación, producción y comercialización del servicio público terrestre automotor de pasajeros. Ahora bien: si se tiene en cuenta que el artículo 6º del Decreto 172 de 2001 establece que el servicio público terrestre automotor individual en vehículo taxi es aquél que se presta “bajo la responsabilidad de una empresa de transporte constituida y habilitada” en esa modalidad de servicio, la existencia en el asunto estudiado del contrato de vinculación del carro a la compañía, hace responsable a la misma del daño causado con aquél. Los taxistas son dependientes de la empresa. No pueden operar sin la afiliación y pueden resultar sancionados por incumplir los reglamentos de la empresa. Por ende, mal puede decir el demandante en casación que no existía de su parte “una actividad de vigilancia, de control y de guardia”.

Apoderado de la víctima Enna Fernández.

En su criterio RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. debe responder. El Tribunal no incurrió en los errores denunciados y los cargos no tienen vocación de prosperidad.

CONSIDERACIONES DE LA SALA:

1. La decisión de condenar a RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. al pago de los daños causados con el delito, solidariamente con el procesado, los propietarios del vehículo y Seguros Colpatria S.A., la justificó el Tribunal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte), cuyo texto es el siguiente:

“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

“La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes”.

Esta disposición fue modificada por el artículo 305 del Decreto 1122 de 1999, por el cual se expidieron normas “para suprimir trámites, facilitar la actividad de los ciudadanos, contribuir a la eficiencia y eficacia de la Administración Pública y fortalecer el principio de la buena fe”. Se dijo en el nuevo precepto, bajo la titulación “conductores de equipos ajenos”:

.

“El artículo 36 de la Ley 336 de 1996 quedará así:

“Artículo 36. Los conductores de los equipos que no sean propiedad de la empresa o del operador, destinados al servicio público de transporte, podrán ser contratados

directamente por la empresa operadora de transporte. En cualquier caso, y para todos los efectos legales el operador y el propietario del equipo responderán solidariamente”.

La Corte Constitucional, mediante sentencia C 923 del 18 de noviembre de 1999, declaró inexecutable dicho Decreto, dictado por el Presidente de la República, en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por el numeral 4º del artículo 120 de la Ley 489 del 29 de diciembre de 1998.

Una norma idéntica a la 305 del Decreto 1122 se introdujo a través del artículo 150 del Decreto 266 de 2000, también juzgado inexecutable por intermedio de la sentencia C 1316 del 26 de septiembre de 2000 de la Corte Constitucional.

De acuerdo con lo anterior, no le asiste razón al casacionista en su crítica relativa a que en el fallo impugnado no se tomó en consideración el artículo 305 del Decreto 1122 de 1999. Simplemente se omitió porque cuando sucedieron los hechos tal precepto no hacía parte del ordenamiento jurídico. Pero aún frente a la hipótesis de encontrarse vigente, ninguna trascendencia habría tenido la equivocación judicial pues las dos normas consagraban la responsabilidad solidaria “para todos los efectos” entre la empresa operadora de transporte y el propietario del equipo, que es la regla legal que apoyó el pronunciamiento cuya remoción persigue el casacionista.

La modificación legal pretendida a través del artículo 305 mencionado, como del 150 del Decreto 266 de 2000, era liberar a las empresas de transporte de la obligación de contratar a los conductores de equipos ajenos. Y es claro que al no lograrse ese objetivo, debido a las declaratorias de inconstitucionalidad vistas, no incurrió el ad quem en incorrección alguna al expresar que RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. contrarió el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 por no contratar directamente al conductor causante del homicidio.

Resulta manifiesta, en consonancia con lo dicho, la improsperidad del segundo cargo

de la demanda.

2. El primero, si se tiene en cuenta la debida aplicación que la segunda instancia hizo del artículo 36 de Estatuto Nacional de Transporte, corre idéntica suerte.

Esa norma claramente hace responsable “para todos los efectos” a la empresa transportadora y al propietario del equipo cuando el mismo es ajeno. Se trata de una responsabilidad patrimonial solidaria por los daños originados en ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, como también lo ha entendido la jurisprudencia civil.

“Tal cual advirtió el Tribunal –dijo la Sala de Casación Civil de la Corte en sentencia del 17 de mayo de 2011— por mandato legal, de los daños originados en el ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte.

“En especial, las empresas transportadoras son responsables solidarias del quebranto por la vinculación del automotor (artículos 983 y 991, Código de Comercio; 36, Ley 336 de 1996; 20 y 21 decreto 1554 de 1998), ‘no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control’ (cas.civ. sentencia de 20 de junio de 2005, exp. 7627).

“En consecuencia, por principio la prueba por cualquier medio probatorio idóneo de la afiliación o vinculación del vehículo destinado al transporte, ‘legitima suficientemente a la empresa afiliadora para responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues si ella es la que crea el riesgo ...’ (cas.civ.

Sentencia número 021 de 1º de febrero de 1992) debe responder por los daños causados, dado que 'el solo hecho de estar afiliado un vehículo a determinada sociedad, implica que ésta en principio soporte alguna responsabilidad y tenga algún control sobre el vehículo' (CCXXXI, 2º volumen, 897), quedando comprendido el detrimento en la esfera o círculo de su actividad peligrosa"1

Esta tesis la reiteró la Sala de Casación Civil en fallo del 19 de diciembre de 2011, en el cual, después de precisar que las varias personas que en mayor o menor grado tienen injerencia en el manejo o control del bien con el cual se cumple la actividad peligrosa asumen solidariamente el compromiso de indemnizar a la víctima, expresó:

Condición semejante, esto es, la de guardián, deviene absolutamente procedente, entonces, que sea compartida entre la empresa de transporte y los propietarios del automotor, hipótesis ante la cual, dada la solidaridad que surge para una y otros, cualquiera puede ser involucrado en el proceso respectivo en función de la eventual responsabilidad por los perjuicios generados; luego, en el asunto de esta especie, al margen del posible compromiso de los titulares del dominio del bien con el que se generó el daño, en procura de su resarcimiento, la transportadora estaba legitimada para ser llamada con miras de cubrir los perjuicios generados a los demandantes. Por manera que, aún aceptando, en gracia de discusión, que los propietarios, (...) , tenían tal calidad, no por ello, debía exonerarse a la sociedad Expreso Brasilia S.A., pues la fuente de su responsabilidad, itérase, no puede hallarse exclusivamente en la titularidad del dominio en cabeza de otra persona, natural o jurídica, sino en el vínculo del automotor a su objeto social; esto es, en el control que ejerce por razón de la afiliación del vehículo"2

Ni el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 ni el anterior criterio jurisprudencial, excluyen de la condición de guardián de la actividad peligrosa y, por consiguiente, de su responsabilidad patrimonial en razón de los daños derivados de ella, a las empresas de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. Y no podía ser de otra manera. Si sólo a través de ellas, según la ley, es posible la prestación de ese servicio público, si la habilitación oficial para hacerlo está sujeta al cumplimiento de unos requisitos rigurosos, si por el hecho de la vinculación de automotores ajenos la empresa se beneficia económicamente y si la seguridad es uno de los principios primordiales de la actividad, no se entiende que las compañías dedicadas a ella pretendan que no la controlan y que, por tanto, no responden de los daños que se causen con su ejercicio.

El Presidente de la República, en ejercicio de sus facultades constitucionales y de las consagradas en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y en el Código de Comercio, expidió el 5 de febrero de 2001 el Decreto 172, por el cual reglamentó “el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi”. En el artículo 6º se definió ese modo de transporte como “aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino”.

La habilitación para operar de esas compañías de taxis, la cual lleva implícita la autorización para prestar el servicio únicamente en esa modalidad, conforme con el artículo 10 del Decreto comentado, requiere, entre otras condiciones, acreditar un capital pagado o patrimonio líquido mínimo³, certificación del representante legal “sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la

empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio” y copias de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual respectivas.

Esos seguros tendrán que tomarse con una compañía autorizada para operar en Colombia y deberán amparar contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, tales como muerte o lesiones a una persona, daños a bienes de terceros y muerte o lesiones a dos o más personas (art. 18 ibídem). Se previó en el artículo 21 del Decreto Reglamentario, además, la posibilidad de que las empresas de transporte constituyan “fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio”.

La compañía de transporte, de otra parte, es la encargada de acreditar ante la autoridad de transporte los requisitos para obtener o renovar la tarjeta de operación de los vehículos propios y ajenos, entre los que se cuentan el seguro obligatorio, certificaciones acerca de la existencia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa y constancia de la revisión técnico mecánica de los vehículos que no sean de último modelo (arts. 43 y 44 ib.).

Es evidente, pues, que las empresas de taxis deben responder solidariamente con el propietario del automotor, de los daños que se causen con los vehículos afiliados a las mismas. No hay duda, como quedó visto, que se les impone ejercer sobre los vehículos vinculados, verdaderos poderes de dirección y control. Si los incumplen, ello no las exonera de la responsabilidad civil derivada de los delitos que se cometan con esos equipos. Por el sólo hecho de la vinculación o afiliación de los automotores, en fin, según se deduce claramente del artículo 36 del Estatuto Nacional de Transporte y conforme lo ha repetido la jurisprudencia civil, las compañías operadoras de transporte –sin excepción– son responsables patrimonialmente de los perjuicios que sean consecuencia del desarrollo de su actividad.

El cargo inicial de la demanda, entonces, no está llamado a prosperar. El transporte es una actividad de riesgo especialmente regulada en la ley, en las normas que la rigen se apoyó el Tribunal para resolver el problema jurídico que le planteó el apoderado de RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. y la Corte encuentra correcta la solución jurídica a que arribó la Corporación judicial. Y si el juzgador hizo una selección apropiada de la norma llamada a resolver el caso, lógicamente decae la denuncia de falta de aplicación de las normas del Código Civil relacionadas por el casacionista.

En virtud de lo expuesto, la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

NO CASAR la sentencia impugnada, proferida por el Tribunal Superior de Bogotá el 4 de octubre de 2010.

Contra la presente decisión no proceden recursos.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

JOSÉ LEONIDAS BUSTOS MARTÍNEZ

JOSÉ LUIS BARCELÓ CAMACHO
CABALLERO

FERNANDO CASTRO

SIGIFREDO ESPINOSA PÉREZ
MUÑOZ

MARÍA DEL ROSARIO GONZÁLEZ

LUIS GUILLERMO SALAZAR OTERO
SALAMANCA

JULIO ENRIQUE SOCHA

JAVIER ZAPATA ORTIZ

NUBIA YOLANDA NOVA GARCÍA

Secretaria

1 . Expediente 25290-3103-001-2005-00345-01.

2 . Expediente: No. 44001 31 03 001 2001 00050 01.

3 . No inferior a 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes en poblaciones de más de 1.500.000 habitantes.