



Señores

**JUZGADO DIECISÉIS ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO DE CALI**

E. S. D.

REFERENCIA: **REPARACIÓN DIRECTA**
RADICACIÓN No: **76-001-33-33-016-2018-00110-00**
ACCIONANTE: **LUCINA HOYOS JOAQUI** y otros
ACCIONADO: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** y otros

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional No. 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍA – INVIAS**, estando dentro del término legal conferido, procedo a descorrer los **alegatos de conclusión**, en el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

FUNDAMENTOS DE LOS ALEGATOS

Las razones de la defensa de mi patrocinada son las mismas empleadas durante todo el plenario, por eso, las mantenemos incólumes y resulta innecesario señalar la mayoría de estas, más no así, la relacionada con la falta de legitimación material en la causa por pasiva, sobre la cual, conviene enfatizar.

Conforme se ha dicho durante toda la actuación procesal, y se reitera nuevamente, el **INSTITUTO NACIONAL DE INVIAS – INVIAS**, no es el llamado a responder por las pretensiones del demandante, como quiera que del examen del asunto de la referencia se halla la existencia de la figura adjetiva de la falta de legitimación material en la causa por pasiva, como se expresó en la contestación de la demanda. Con relación a la **falta de legitimación -material- en la causa por pasiva** de mi prolijada, en el sub examine, se planteó por vía de excepción, la cual debe ser resuelta en el fondo del asunto.

La legitimación en la causa hace referencia a *“la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial*



debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista”¹.

En ese mismo sentido el Consejo de Estado ha hecho referencia a la cualidad de la legitimación en la causa como un presupuesto procesal necesario para obtener una decisión de fondo “*la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las suplicas del libelo petitorio, la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda, y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que el objeto de controversial.*”²

De esta forma la legitimación en la causa atañe a dos aspectos, de una parte, con relación sustancial, referida a alguno de los extremos de la relación jurídica de la que surge la controversia, así como con los derechos y obligaciones que se pretenden o excepcionan según el caso; y, de otra parte, con la legitimación procesal o la aptitud legal de las partes, para comparecer y actuar en el proceso.

Por ello, cumple recordar que para el 19 de marzo de 2016 el corredor vial en el que la parte actora pregonó ocurrió el siniestro, a saber, “(...) a la altura del kilómetro 2.5 frente al Motel Casa Blanca” **no** se encontraba bajo la gobernabilidad del INVIAS, es decir, mi prohijada para el momento del hecho dañoso e incluso a la fecha de alegación no ha tenido injerencia alguna directa o indirecta en la administración, conservación y mantenimiento de la referida carretera, por el contrario, se advierte que se trata de una carretera a cargo del **DEPARTAMENTO DEL VALLE DE CAUCA**, como se desprende del convenio No.147-1994, de manera que, -se insiste- que no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijada.

Merced a lo anterior, es a esa autoridad territorial a la que le corresponde velar por su mantenimiento y conservación y adelantar las obras que tengan que ver con su funcionamiento.

En consecuencia, se mantiene la postura edificada en oposición a que

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.



sean declaradas favorablemente las pretensiones y en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, pues de los medios de prueba que corren en la foliatura se advierte sin dificultad alguna que el corredor vial donde ocurrió el siniestro no está bajo la gobernabilidad de mi patrocinada. Es por ello, que subrayamos que el lugar donde se adujo ocurrió el accidente vial el 19 de marzo de 2016, no hacía (o incluso a la fecha) parte de la Red Vial Nacional a cargo del INVIAS.

De otra parte, inversamente a la tesis que planteó la parte actora, en el asunto bajo estudio no está demostrada la falla del servicio alegada y que imputa a la Administración, considerando que de acuerdo con los elementos integradores de responsabilidad no existe medio de prueba que tenga la suficiencia para demostrar que el daño alegado sea producto de la falta del cumplimiento de las funciones y objetivos que recaen en cabeza de los entes previamente identificados, es decir, la demandante no logró despejar completamente la duda razonable, esto es, que la causa eficiente del daño alegada sea *"a causa de unos reductores de goma en la vía, que se encontraban sin señalización y se encontraban en la berma que de conformidad con el manual de señalización del Ministerio de Transporte se debe tener ciertas características,* pues no se puede pasar por alto que no existe prueba que dé cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y, lugar en que los hechos ocurrieron, constituyéndose lo anterior en simple manifestación carente de sustento.

Ahora bien, en el escrito introductorio se ubicó la causa eficiente del hecho dañoso en que ocurrió por la existencia de *"unos reductores de goma en la vía"*, que a su vez abarcaban sobre la berma de la carretera y sin señalización, lo cierto es que no obra prueba siquiera sumaria que respalde esa tesis, en otras palabras, no aparece probado el nexo causal del hecho dañoso. Además, sobre el particular, se ha de resaltar que contrario a lo que piensa la parte actora, las Bandas Alertadoras que hace referencia, están incorporadas en el capítulo 3 del Manual de Señalización de Tránsito, Demarcaciones. De manera que, deben considerarse como tales y por consiguiente es obligación de ser atendidas por todos los usuarios de las vías, tanto más, que luego de las consultas se tiene que antes del motel Casa Blanca, que se anotó como punto de referencia se encuentra una señal de tránsito que indica la existencia de un resalto sobre la carretera. Vale recordar, que éstas son grupos de franjas dispuestas en forma transversal en la calzada, produciendo un efecto sonoro y vibratorio en el interior de un vehículo al pasar sobre ellas. La función principal de las bandas alertadoras es advertir a los conductores de alguna situación riesgosa y/o diferente que vayan a enfrentar, de modo que tomen las debidas precauciones. Por ello, al ser advertidas los conductores deben reducir notablemente la velocidad; sin embargo, en el caso en estudio, es notorio que quien en



vida respondía al nombre de EDWIN ALEXANDER BENAVIDES HOYOS, lo desentendió sin justificación alguna, pues del análisis del bosquejo topográfico da cuenta que hubo una huella de arrastre por parte de la motocicleta de 4.10 metros, indicativo que existió exceso de velocidad, aunado a la maniobra peligrosa que fue sobrepasar al tracto camión por la derecha, imprudencia que desafortunada comprometió su integridad.

Vale la pena traer a colación los artículos 119 y 120 de la Ley 769 de 2002, que preceptúa:

"(...)

ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

ARTÍCULO 120. COLOCACIÓN DE RESALTOS EN LA VÍA PÚBLICA. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad...".

Acorde con lo expuesto, se llega, entonces, de manera ineludible a la conclusión de que, con al análisis de aquél medio probatorio con el cual se pretende configurar la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, NO se logra establecer el nexo causal, pues, si bien es cierto se podría tener que para la fecha ahí consignada ocurrió un accidente donde terminaron involucrados los señores OSCAR ALVEIRO SOLARTE PORTILLA, quien conducía el tracto camión distinguido con placa SQX 784 y el hoy extinto EDWIN ALEXANDER BENAVIDES HOYOS, la motocicleta de placa ACY39E, donde este último perdió la vida el día 19 de marzo de 201, empero, no es lo menos cierto que no existen elementos de juicio que permitan con certeza establecer que el accidente de tránsito sea provocado por “unos reductores de goma en la vías” y falta de señalización, tal como lo sugiere la parte actora como la causa eficiente del daño aquí alegado, ya que su sola afirmación no es suficiente para acreditar *per se* que el siniestro se hubiese concretado o consumado por ello. Por el contrario, como se dejó visto, el mismo ocurrió por culpa exclusiva de la víctima directa por desatender las normas de tránsito, sin justificación alguna, máxime que se trata de un tramo recto, en buen estado, con condiciones climáticas favorables y con visibilidad normal.

Ahora, no está de más, resaltar, que, del análisis del bosquejo topográfico, junto con los daños que se relaciona sufrió la motocicleta, dan cuenta que hubo un exceso de velocidad como deviene de la huella



de frenado, aunado al intento de adelantar un vehículo por la derecha, a saber, haciendo uso de la berma de la carretera, que de haber atendido seguramente no estaríamos con este lamentable resultado, todo lo cual deja en evidencia que el resultado es producto de su propia conducta deliberada.

No hay que olvidar que el señor EDWIN ALEXANDER BENAVIDES HOYOS (q.e.p.d.), estaba desarrollando una actividad considerada como peligrosa, por lo que debían atender lo establecido en las normas de tránsito vigentes para la época de los hechos (Artículo 55 de la Ley 769 de 2001), veamos que transcribe dicho artículo: (...) *Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito **como conductor** pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y **debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.***" (Negritas y subrayas por fuera del texto); es decir que se les obliga a una **razonable precaución** que se debe tener al transitar por una vía del orden departamental y de la que es conocida por el alto tráfico de vehículos; en el caso que nos ocupa, las causas ajenas que se aceptan como fenómeno liberador de la responsabilidad por ruptura del nexo causal es el hecho de la víctima, cuando es determinante, e influye en el resultado y por ello tiene implicaciones en el campo indemnizatorio.

Su participación influyó sin duda alguna en el resultado, en proporción a su causalidad, para el presente caso, la causa eficiente para la producción del daño reside en la misma directa, quien conduce sin atender los reglamentos de tránsito, circunstancia que lo puso en peligro y que dio lugar a la ocurrencia del accidente previamente analizado, ya que a parte de conducir en exceso de velocidad, intento sobrepasar un vehículo por la derecha haciendo uso de la berma, conducta que ocasionó el accidente de tránsito con el resultado ya conocido.

Ahora bien, cualquier persona que maneje un vehículo, motocicleta o bicicleta y que conduzca en sus cinco (5) sentidos, a una velocidad adecuada, puede fácilmente haber mitigado cualquier peligro.

Por consiguiente, se puede establecer que el conductor no actuó con el debido cuidado, el exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su culpa, ya que actuó de manera irresponsable al conducir su motocicleta, lo que le causó las lesiones que ahora pretende fueron causadas por la omisión de la administración.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad**



adecuada, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Como consecuencia, no se podrá condenar a la autoridad administrativa que represento al pago de todos los perjuicios, por sustracción de materia, ya que como se demostrará no hubo participación de sus funcionarios y mucho menos responsabilidad administrativa por acción y omisión, solicitando por consiguiente no acceder a las pretensiones de la demanda.

De otra parte, respecto el valor probatorio de las fotografías, el Consejo de Estado de forma reiterada ha considerado lo siguiente:

"12. El valor probatorio de las fotografías y los hechos que con ellas se documentan. El material fotográfico, como medio de prueba, se enlista dentro de las denominadas documentales³ y, en tanto documento, reviste de un "carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo"⁴. De ahí que, "[I]as fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse"⁵, con lo cual, el valor probatorio que puedan tener "no depende únicamente de su autenticidad formal, sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen, y no otros diferentes, posiblemente variados por el tiempo, el lugar o el cambio de posición"⁶.

12.1. En otras palabras, **para que las fotografías tengan connotación probatoria y puedan ser valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, se debe tener certeza las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas⁷**, lo que normalmente se devela a través de otros medios complementarios. De esta forma, la autonomía demostrativa de dichos documentos se reduce en la medida que se requieran otros medios de convicción que las soporten."⁸ (Negrillas fuera de texto original)

Además, sobre el particular, se ha de precisar que los ejes mentores de la política que en materia de seguridad vial que recoge la normatividad colombiana no solo recae en los conductores, como únicos protagonistas del sistema de circulación, como común se creer, visto que regula

³ Así, por ejemplo, se desprende del art. 251 del C.P.C., norma que rige el caso.

⁴ Corte Constitucional, Sentencia T-930^a, del 6 de septiembre de 2013, fundamento 4.3, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

⁵ Íbid, fundamento 4.3.1.

⁶ Íbid, fundamento 4.3.2.

⁷ Al respecto ver por todas, Consejo de Estado, Sección Tercera-Sala Plena, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 28832, C.P. Danilo Rojas Betancourt.

⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, 3 de octubre de 2019, Radicación No. 68001-23-31-000-2000-03565-01 (47007), Actor: Edgar Alonso Buitrago y otro, Demandado: Nación –Ministerio de Defensa y otro, Referencia: acción de Reparación Directa.

también para los peatones y pasajeros, al que se consideraba elemento pasivo del sistema es aportante a los problemas que se pueden presentar y que ocasionan los accidentes.

En tránsito se requieren de dos factores esenciales para ser partícipes de la seguridad: el conocimiento de las circunstancias de movimiento y el conocimiento y respeto de las normas reguladoras. En todos los casos hay el deber ineludible e inexcusable de transitar sabiendo los riesgos a que se expone cada uno. Los mismos deben ser asumidos con el cuidado que es debido para evitar accidentes. Y no puede esquivarse la existencia de la norma, ya que de su conocimiento depende en grado mayor la ausencia de sanciones, pero antes que nada de la existencia de accidentes, que le resultan altamente costosos a la comunidad.

Para abundar en razones, es importante recordar algunas normas que establece la [Ley 769 de 2002](#) -Código de Nacional de Tránsito Terrestre:

"(...)

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

(...)

ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

ARTÍCULO 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES. Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

PARÁGRAFO 1o. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

PARÁGRAFO 2o. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años.

Los ancianos⁹ ...”.

No es suficiente con afirmar que “*sufre una caída al perder el control de la motocicleta a causa de unos reductores de goma en la vía, que se encontraban sin señalización y se encontraban en la berma que de conformidad con el manual de señalización del Ministerio de Transporte se debe tener ciertas características...*”, sin que medie una descripción detallada y técnica que lleve a tal inferencia, para concebir que esta fue

⁹ **Corte Constitucional**- Aparte subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia [C-177-16](#) de 13 de abril de 2016, Magistrado Ponente Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. 'El artículo 59 de la Ley 769 de 2002, que contiene en su último inciso la expresión impugnada, no tiene el carácter de norma sancionatoria. Es claro de la redacción de la misma, que la disposición no establece una conducta reprochable, ni especifica la sanción aplicable, ni siquiera identifica a un responsable, sino que su intención es la de establecer una regla de conducta formadora de cultura ciudadana y destinada a propender por el ejercicio del deber de solidaridad frente a personas constitucionalmente protegidas. En tal sentido, se advierte que la intención y el efecto de la norma no es ni podría ser el de restringir el derecho de circulación o la autonomía de estas personas cuando no cuenten con la compañía de un mayor de 16 años, sino justamente por el contrario, el de reiterar el deber de solidaridad de la sociedad frente a ellos, que es un principio constitucional propio del Estado Social de Derecho'



la causa del accidente de tránsito. Por el contrario, como se expusiera en el trascurso de esta contestación, resulta probado con suficiencia que el deceso del señor EDWIN ALEXANDER BENAVIDES HOYOS, ocurrió por su propia culpa, como consecuencia de no atender las normas de tránsito, así como la falta de pericia, cuidado y exceso de confianza. Así las cosas, no basta para reclamar una responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, dado que en el proceso no se encuentran los elementos suficientes para determinar la ocurrencia del hecho en los términos planteados en la demanda.

De lo anterior se concluye que en el presente caso la parte demandante no ha demostrado el nexo causal entre la falla en el servicio y el daño causado, en tanto considera que, el hecho no ocurrió en las circunstancias que se indican en la demanda, ya que la causa del accidente se debió por la falta de pericia y cuidado por parte de la víctima directa, así como se deduce de lo relacionado en el IPAT. En consecuencia, se deben denegar la totalidad de las pretensiones de la demanda.

No hay que olvidar que el señor EDWIN ALEXANDER BENAVIDES HOYOS (q.e.p.d.), estaba desarrollando una actividad considerada como peligrosa, por lo que debían atender lo establecido en las normas de tránsito vigentes para la época de los hechos (Artículo 55 de la Ley 769 de 2001), veamos que transcribe dicho artículo: (...) *Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito **como conductor** pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y **debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*** (Negrillas y subrayas por fuera del texto); es decir que se les obliga a una **razonable precaución** que se debe tener al transitar por una vía del orden departamental y de la que es conocida por el alto tráfico de vehículos; en el caso que nos ocupa, las causas ajenas que se aceptan como fenómeno liberador de la responsabilidad por ruptura del nexo causal es el hecho de la víctima, cuando es determinante, e influye en el resultado y por ello tiene implicaciones en el campo indemnizatorio.

Su participación influyó sin duda alguna en el resultado, en proporción a su causalidad, para el presente caso, la causa eficiente para la producción del daño reside en la misma directa, quien conduce sin atender los reglamentos de tránsito, circunstancia que lo puso en peligro y que dio lugar a la ocurrencia del accidente previamente analizado, ya que a parte de conducir en exceso de velocidad, intento sobrepasar un vehículo por la derecha haciendo uso de la berma, conducta que ocasionó el accidente de tránsito con el resultado ya conocido.



Ahora bien, cualquier persona que maneje un vehículo, motocicleta o bicicleta y que conduzca en sus cinco (5) sentidos, a una velocidad adecuada, puede fácilmente haber mitigado cualquier peligro.

Por consiguiente, se puede establecer que el conductor no actuó con el debido cuidado, el exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su culpa, ya que actuó de manera irresponsable al conducir su motocicleta, lo que le causó las lesiones que ahora pretende fueron causadas por la omisión de la administración.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Como consecuencia, no se podrá condenar a la autoridad administrativa que represento al pago de todos los perjuicios, por sustracción de materia, ya que como se demostrará no hubo participación de sus funcionarios y mucho menos responsabilidad administrativa por acción y omisión, solicitando por consiguiente no acceder a las pretensiones de la demanda.

Así, frente a las pretensiones indemnizatorias deprecadas en la demanda, se encuentra que no existe dentro del proceso ningún parámetro, ni elemento probatorio que permita la imputación de esos daños a la demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Así pues, para este sujeto procesal forzoso es concluir que las pretensiones de la demanda deben ser denegadas -en su integridad-, puesto que la ausencia de elementos de juicio sobre este particular denota que la parte actora incumplió con la carga de la prueba que le incumbe y que por tanto desconoció el principio de autorresponsabilidad



que la gobierna, pues según el Consejo de Estado¹⁰ constituye un "...requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quien le interesa sacar adelante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable...", ya que, para que prospere esta clase de pretensiones - ante la falla del servicio-, es menester que se configuren tres elementos: **i)** Una falta o falla del servicio o de la administración, **ii)** Un daño que implica lesión o perturbación del bien protegido por el derecho y **iii)** Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, compendios que no fueron demostrados y jurídicamente soportados. Por tanto, condenado en costas.

PETICIÓN

De conformidad con las pruebas recaudadas, las cuales serán valoradas por el Despacho, respetuosamente solicito exonerar al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**, de toda responsabilidad por los hechos aquí debatidos. En consecuencia, condenar en costas a la parte actora.

Con base en los planteamientos que anteceden, se tiene rendidos los alegatos de conclusión.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3 Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: fvalencia@invias.gov.co; njudiciales@invias.gov.co.

De la señora juez, con el respeto de siempre.

Atentamente,

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T.P. 173060 del C.S.J

¹⁰ Sección Tercera, providencia fechada junio 18 de 2008, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, Rad. No. 70001-23-31-000-2003-00618-01(AP).

