

Señores

Juzgado Primero (1) Administrativo del Circuito Judicial de Buenaventura (V).

Email: j01admbtura@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

Asunto: **Alegatos de Conclusión en Sede de Primera Instancia.**

Radicación: **76-109-33-33-002-2017-00132-00**

Medio de control: **Reparación Directa.**

Demandante: **Ermila Reina Carvajal y Otros.**

Demandado: **Instituto Nacional de Vías - INVIAS y otros.**

Irving Fernando Macías Villarreal, quien se identifica con cédula de ciudadanía número 93.413.516 expedida en Ibagué (T) y T. P. No. 216.818 del C. S. de la Judicatura, en calidad de apoderado judicial del **Instituto Nacional de Vías - INVIAS**, de conformidad con el poder otorgado por el señor **Luis Fernando Pantoja Estrada**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.203.880, quien actúa en su calidad de Director Territorial de la Dirección Territorial Valle (E), nombrado mediante la Resolución Número 2023 del 16 de junio del 2023, debidamente facultado y delgado para otorgar poder conforme a lo dispuesto en el ordinal 28.1 del artículo 28 del Decreto No. 1292 del 14 de octubre de 2021, procedo a allegar escrito contentivo de los alegatos de conclusión en el término legal oportuno, en el asunto de la referencia de la siguiente manera:

I. LA DEMANDA, SUS PRETENSIONES.

Los hechos de la demanda pueden sintetizarse de la siguiente manera:

Indican los demandantes que, el señor Arley Gazo Rojas (Q.E.P.D) se desplazaba en calidad de conductor del vehículo motocicleta GS 125 Suzuki por la vía que conduce del sector conocido como Loboguerrero al Municipio de Buenaventura (V) a la altura del KM 43+400 sector “La Delfina” el 4 de marzo del año 2015 cuando sufre un siniestro vial en el que se encuentra inmerso el vehículo de placas HMN724 conducido por un trabajador del Consorcio SSC-Corredores Prioritarios, vehículo que ingresaba a las oficinas de la entidad.

Se manifiesta en la demanda que el accidente de tránsito se originó por la imprudencia del conductor del vehículo automotor conducido por el señor Jesús Jair Beltrán Troches, así como la falta de señalización en el sector, como situaciones generadoras, consolidadoras de los perjuicios materiales (*Daño emergente consolidado- Lucro cesante*) e inmateriales solicitados (*Perjuicios morales - Daño a la Vida de Relación, Perjuicios fisiológicos, Daños psicológicos, Deterioro a la Salud.*)

II. LA FIJACIÓN DEL LITIGIO.

En la audiencia celebrada el día 6 de septiembre del año 2023, conforme lo dispone el numeral 7 del artículo 180 del C.P.A.C.A., se procedió a fijar el litigio en el trámite que nos ocupa de la siguiente manera:

“... [.] *El problema jurídico a resolver se circunscribe en determinar si la entidad demandada es administrativamente responsable por los daños y perjuicios de índole material e inmaterial perpetrados a los demandantes con*

ocasión a los hechos ocurridos el día 4 de marzo de 2015, en la vía que conduce de Loboguerrero a Buenaventura, a la altura del Kilómetro 43+400

metros denominado La Delfina, en donde el señor ARLEY GAZO ROJAS, quien se movilizaba en una motocicleta Suzuki GS 125, fue presuntamente arrollado por un vehículo conducido por un trabajador del CONSORCIO SSC/ CORREDORES PRIORITARIOS, que se transportaba en un vehículo de marca Mazda, BT50, de placas HMN724, cuando intentaba ingresar a las oficinas... [.] “

Se establecen de igual manera dos problemas jurídicos asociados relacionados con la determinación de encontrarse probados los eximientes de responsabilidad propuestos y determinar que entidad está a cargo de los perjuicios alegados.

III. DE LO PROBADO EN EL PROCESO.

Con la documentación adjunta al expediente en la demanda inicial, así como en las contestaciones realizadas a la demanda y las pruebas practicadas en el curso del trámite judicial, se logró acreditar lo siguiente:

Fue celebrada la audiencia de pruebas de fecha 21 de noviembre del año 2023, a través de la cual se surtieron las testimoniales solicitadas del señor Martín Emilio Escobar, Jesús Jair Beltrán Trochez.

De igual manera, fueron rendidos los interrogatorios de parte de la señora María Paula Vega y Ermilia Reina Carvajal.

De los testimonios rendidos, de manera sucinta, se logra acreditar lo siguiente:

El señor Martín Escobar, en su calidad de conductor, expuso clara y precisamente que desplegó todas las actuaciones necesarias y requeridas para las maniobras que ejecutó en ejercicio de la labor de conducción del vehículo automotor inmerso en el siniestro. Quedó sentado con dicho testimonio que se hizo utilización de direccionales y que la maniobra ejecutada era común y de conocimiento de los vinculados, como requerimiento de ingresos de los vehículos a la obra. Esta situación fue corroborada por el testigo señor Jesús Beltrán.

De la descripción del siniestro realizada por el conductor, así como del mismo informe IPAT arrimado al plenario, se logra identificar que el impacto ocurrió en la parte trasera del vehículo, lo que permite inferir que ya había surtido gran parte de su recorrido de ingreso al lugar de destino, cuando fue impactado por la motocicleta conducida por la víctima directa.

También se puede decantar de dicho testimonio, que el conductor de la motocicleta no portaba en debida forma el elemento de protección casco, lo que se confirma con la simple deducción de encontrarse dicho elemento en el piso lejano de la víctima y no en su cuerpo desempeñando la labor correspondiente.

Por otro lado, el conductor del vehículo, bajo la gravedad del juramento, indica que existía la debida señalización en el lugar, como la señalética de velocidad máxima permitida de 30KM, así como los apoyos en ese sentido, correspondientes al personal paletero que informaba y daba paso con sus uniformes y elementos pertinentes.

El señor Escobar Vásquez, en su calidad de testigo pasajero del vehículo automotor siniestrado, permite confirmar varias de las afirmaciones realizadas por el conductor, en el momento en que hace referencia al casco no portado por la víctima, así como la referencia de diversas señales indicando ingreso y salida de vehículos y la presencia del personal encargado de la regulación del tráfico, portando sus elementos y uniformes.

De los Interrogatorios de Parte surtidos, de manera sucinta, se logra acreditar lo siguiente:

Con la interrogada, señora VEGA ARBOLEDA representante legal del consorcio SSC Corredores prioritarios, se logró determinar, como aspectos de su conocimiento y competencia directa, la presencia siempre de señales reglamentarias y preventivas en la vía, así como el personal de apoyo para la regulación del tráfico y control de este.

Esto afirmado por la representante legal, guarda relación con lo expuesto claramente tanto por el conductor del vehículo, como por el pasajero testigo e incluso con las pruebas fotográficas obrantes en el expediente No controvertidas, en las que se observa la presencia de estas personas reguladoras de tráfico comúnmente denominadas “paleteros”.

Por otro lado, de la interrogada señora Demandante Ermila Reina Carvajal se logra acreditar sin lugar a duda alguna que, el conductor del vehículo automotor, hoy víctima directa, No contaba con licencia de conducción de motocicleta.

Se acreditó igualmente la falta de pericia y/o experiencia del conductor del vehículo motocicleta, aspecto que pudo incidir en el evento daños o que le es imputable. Se acreditó el conocimiento de la interrogada de la inexistencia del S.O.A.T para el vehículo automotor motocicleta, conducida por la víctima directa.

Del Testimonio Del funcionario Que Elaboró el I.P.A.T, señor Erick Saul Castro Chaira, se logra desprender, conforme lo expuesto en la continuación de la audiencia de pruebas del 15 de marzo del año 2024, que si existían señales de tránsito preventivas en el lugar del siniestro vial; también que, existían los denominados paleteros, precisándolos como reguladores de tránsito.

También expuso que, al realizar la revisión de los datos del vehículo y el conductor en el momento del siniestro, conforme lo reflejaba el RUNT., el vehículo motocicleta No contaba con seguro S.O.A.T, así como tampoco se reflejaba para el conductor la licencia de conducción. Adicionalmente manifestó que, por solidaridad con la situación de la víctima, no le fue realizada a su cargo infracción de tránsito por las violaciones normativas de tránsito evidenciadas.

Quedó demostrado igualmente que, la hipótesis planteada en el documento IPAT por parte del testigo, obedeció a una aseveración sin el reflejo de un trabajo investigativo exhaustivo por parte del funcionario como testigos y demás, correspondiendo dicha hipótesis a una posibilidad, pero no una definición certera del hecho.

Estos elementos, así como las pruebas documentales existentes en el proceso

judicial, constituyen las excepciones propuestas por los demandados y que se pueden sintetizar de la siguiente manera:

Inexistencia y/o Ausencia de Nexo Causal. El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad civil extracontractual.

Como su nombre lo indica, el nexo de causalidad es la relación, el vínculo que debe existir entre el daño alegado y la conducta de la entidad accionada, relación que, de darse, permite la imputación jurídica; pero que, si no hay nexo causal, no puede surgir responsabilidad civil alguna a su cargo.

Para adoptar cualquier decisión en este caso con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, que se encuentre en estado de certeza sobre los hechos que declaran; pero si, por el contrario, las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen elementos para alcanzar certeza, situación que no permite despejar completamente la duda razonable, no podrá apoyarse en aquellas para resolver el fallador y es esto lo que ocurre aquí, una total falta de certeza respecto de que los hechos se hayan generado o acontecido bajo las premisas expuestas por la parte demandante.

La parte actora tenía la carga de la prueba de lo que afirma en la demanda; es decir, probar cada uno de los presupuestos fácticos expuestos y particularmente aquellos con los cuales se pretende enrostrar la responsabilidad de mi prohijada; esta carga fue incumplida y por el contrario se logró acreditar el eximente de responsabilidad a su cargo denominado Hecho Exclusivo de la Víctima. Sobre el tema, en ponencia del consejero, doctor Carlos Betancourt Jaramillo, Expediente 10327, se dijo:

"... [.] Por la actividad peligrosa ejercitada tanto por la administración como por los particulares, debe acudir a la falla probada del servicio según la cual quien debe sacar adelante sus pretensiones está en la obligación de demostrar que el demandado fue el causante del daño. ... [.]".

Vista la anterior jurisprudencia, y en concordancia con ella, es claro que al interior del proceso no existe prueba idónea y suficiente para acreditar, más allá de toda duda razonable, la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la presunta falla del servicio que se imputa en la demanda a su cargo.

De los preceptos antes transcritos, se infiere el principio dispositivo que rige nuestro ordenamiento procesal, el que significa que corresponde a la parte actora probar los hechos y pretensiones de la demanda; es decir, lo que se conoce como principio "*ONUS PROBANDI*", el cual indica que por regla general corresponde a cada parte acreditar los hechos que invoca, de tal manera que deben asumir las consecuencias negativas en caso de no hacerlo.

Patente es la falta de elemento o medio de prueba que acredite con certeza que el accidente de tránsito en el que se vio inmersa la víctima directa ocurrió en las circunstancias de tiempo, modo y lugar que aduce la parte accionante, con mucho más enfoque en los factores de su materialización, encaminados a determinar la presunta causa adecuada del siniestro; por el contrario, se logró demostrar con las pruebas obrantes en el expediente que, las condiciones de la vía eran adecuadas, estaba seca, con buena visibilidad, se encontraba asfaltada y son señalización preventiva, así como el apoyo de reguladores de

tránsito.

No puede deprecarse de los documentos allegados y las pruebas recaudadas que, el accidente de tránsito haya sido producto de los factores aludidos en la demanda como negligencia o imprudencia del conductor del vehículo automotor y mucho menos por una presunta falta o ausencia de señalización.

Esto también debe tener como enfoque que, el documento I.P.A.T existente plantean únicamente una hipótesis respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar del evento, pues los funcionarios que los elaboran o suscriben no fueron testigos presenciales del evento; por ende, estas apreciaciones son el producto de manifestaciones externas que no llegan al grado de certeza suficiente y; para este caso, No existieron actos investigativos adicionales por parte de los funcionarios competentes para confirmar o ratificar esta hipótesis planteada, tal como lo confirma su dicho en la declaración rendida.

Suma a lo anterior, es claro que se configura en este evento La Excepción Hecho Exclusivo De La Víctima: De manera tradicional, la doctrina y la jurisprudencia han manifestado que el demandado en un juicio de responsabilidad tiene, por una regla general, la posibilidad de defenderse atacando cualquiera de los elementos que se estudian dentro de ella.

Para determinar si un daño le es imputable a una entidad, se debe analizar si desde la perspectiva de la causalidad dicha conducta constituyó la razón de este; en otras palabras, si entre el daño alegado y la conducta de la entidad pública accionada existió una relación que posibilite su imputación jurídica, o si, por el contrario, existe una causa externa que lo impida.

Las causales que exoneran de responsabilidad entonces impiden imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente su declaración, al impedir la imputación por ser inexistente el nexo de causalidad, evitando la atribución jurídica del daño al demandado.

El hecho exclusivo de la víctima está constituido como la violación por parte de ésta, de las obligaciones a la cuales está sujeta como administrado. No puede concluirse aspecto diferente que, con base en los elementos de prueba allegados al proceso obrantes en el expediente, está demostrada la concurrencia de la excepción propuesta en el acaecimiento del fatal resultado en que derivó el accidente que dio lugar al presente proceso y; por contera, la inexistencia de vínculo causal desde la perspectiva del requerimiento del ligamen pedido.

En cuanto la alegada causal eximente de responsabilidad consistente en el hecho exclusivo de la víctima, tenemos que la misma cuenta con sus tres elementos de configuración como lo son:

1. Su Irresistibilidad;
2. Imprevisibilidad y;
3. Su exterioridad; para precisar lo anterior es prudente exponer lo siguiente:

Las actuaciones imprudentes, negligentes, voluntarias de la víctima constituyeron los factores determinantes en la producción de este daño, esto es, el accidente de tránsito en sí mismo. Se deduce claramente que no respeto las normas de tránsito estipuladas a nivel legal en el Código de Tránsito respectivo, disposición normativa de obligatorio conocimiento para

todos y cada uno de los conductores en el país derivado del ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la conducción de vehículos automotores.

Como resultado de lo anterior y en concordancia con la renuencia al respeto de las reglas de tránsito en torno al desplazamiento por las vías públicas habilitadas para ello, por sus actos voluntarios creó la causa eficiente del daño generado y los resultantes perjuicios.

En otras palabras, la hoy víctima directa NO DEBÍA ENCONTRARSE CONDUCIENDO VEHÍCULO AUTOMOTOR ALGUNO, por no cumplir con las autorizaciones reglamentarias y legales para ello.

Quedó plenamente acreditado que, la víctima directa se movilizaba sin LICENCIA DE CONDUCCIÓN, sin el casco de protección que exige la ley debidamente portada y como si fuera poco, sin SEGURO OBLIGATORIO SOAT; por lo que se deduce y plantea, se expuso voluntaria e innecesariamente al riesgo derivado de la actividad peligrosa de la conducción, sin las autorizaciones legales para su ejercicio.

De manera más simple y concreta, la víctima directa NO SE ENCONTRABA autorizado para circular en las vías nacionales en calidad de conductor del vehículo automotor al momento del siniestro, situación que se constituye en motivo, razón o causa del siniestro y no la pretendida que; además, no se encuentra plena y adecuadamente acreditada. (*Ley 769 de 2002*)

Por lo anterior, se insiste, la hoy víctima directa desde una óptica de causalidad material, conforme lo definen las normas antes citadas y las siguientes, no debería encontrarse circulando en calidad de conductor de vehículos automotores en las vías nacionales al momento del siniestro, veamos lo regulado en el artículo 96 de la disposición Código de Tránsito que indica:

“... [.] 5. El conductor y el acompañante **deberán portar siempre el caso de seguridad**, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. ... [.]” (*Negrilla fuera de texto original*)

Los artículos 18 y 34 de la misma disposición, respecto a la licencia de conducción indican:

“... [.] ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR. La licencia de conducción **habilitará a su titular para conducir vehículos automotores** de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte...

...
ARTÍCULO 34. PORTE. **En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente...** [.]” (*Negrillas fuera de los textos originales*)

La ley 769 de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y de dictan otras disposiciones*” contempla:

“... [.] Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y ...

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad... [.]”

En este evento, tenemos acreditado con la documentación obrante en el expediente que, la víctima directa, quien conducía vehículo motocicleta, lo realizaba en clara vulneración de las normas de tránsito definidas en la normatividad aplicable.

Lo anterior significa claramente que, de no desplegar, la víctima, la actividad peligrosa de manera irregular e ilegal, no se habría consolidado el hecho dañoso. En otras palabras, de respetar las normas de tránsito el conductor del vehículo motocicleta, no se habría expuesto innecesariamente al evento padecido.

Es por lo anterior, muy fácil deducir y plantear que NO EXISTE RESPONSABILIDAD ALGUNA DEL INVIAS y que, tanto el hecho, como el daño, provienen de situaciones totalmente ajenas, exteriores e irresistibles a esta entidad y se presenta como un hecho, una causa determinante y exclusiva de la VÍCTIMA.

La Causa Eficiente O Adecuada Del Hecho Fue La Vulneración De Las Normas De Tránsito Al Movilizarse Sin Los Requisitos Legales Para Ello.

Para abordar y dar cuenta de una causalidad jurídica, mucho más allá de la mera causalidad material o natural, fueron planteadas diversas teorías causales específicas. A través de esos planteamientos se generó la teoría de la causalidad adecuada y la prueba de la “*conditio sine qua non*”, que permitió eliminar de la cadena causal las circunstancias que por casualidad han contribuido a la producción del resultado, ofreciendo resultados a cursos causales hipotéticos y alternativos.

En este evento, tenemos acreditado con la documentación obrante en el expediente que, la víctima directa, quien conducía vehículo motocicleta, lo realizaba en clara vulneración de las normas de tránsito definidas en la normatividad aplicable.

Por el contrario, SE ENCUENTRA PROBADO con la demanda y sus anexos, que, se constituye causa eficiente y determinante la decisión voluntaria y autónoma de la víctima directa, relacionada con el desplazamiento en el ejercicio de la conducción del vehículo moto sin el cumplimiento de los requisitos legales para ello, como lo son el casco de seguridad, la licencia de conducción correspondiente y el S.O.A.T., sin dejar de lado el desobedecimiento a las normas preventivas de tránsito y reguladores existentes y operantes en la vía en la fecha del siniestro.

Es de conocimiento y aplicabilidad en la realidad material que:

La Actividad De La Conducción Requiere De Conocimiento Y Pericia. Conducir es un procedimiento complejo, en el que de no atenderse en debida forma los requerimientos legales y reglamentarios, se pone en alto riesgo la vida de quien ejecuta dicha actividad peligrosa y la de terceros.

El conducir “*bien*”, es entendido, en los términos de seguridad vial, como un ejercicio de respetar las indicaciones y/o señales de tránsito, ser prudente y cumplir con todas las normas; en igual sentido es importantísimo la relación del conductor con el vehículo, verificación del estado mecánico del mismo, los

reflejos, experiencia, precisión, prudencia, entre otros.

Los conductores a menudo transitan con exceso de confianza y hacen parte de su actividad cotidiana, “*malos hábitos*” para conducir que desarrollaron durante muchos años, el conocimiento de las normas y señales de tránsito, así como de la vía por la cual se conduce, hacen parte del entorno que inexorablemente debe conocer el conductor de cara a la confianza y prudencia con la que transite por la misma.

Las habilidades para ejecutar las maniobras básicas de manejar, tales como arrancar, parar, hacer virajes, adelantar, cambiar de velocidades, controlar la velocidad del vehículo de cara al abordaje de curvas, se adquieren a través del adiestramiento adecuado, además de práctica y se validan inicialmente a través del otorgamiento de la licencia de conducción, sus refrendaciones y similares.

Puso entonces en riesgo su propia vida, como ya se dijo, al vulnerar la prohibición de circulación con las anteriores transgresiones, situación que sin lugar a dudar generó el daño que pretende ahora irrogar a las demandadas.

Ahora bien, acerca de la prudencia que debe acompañar a los conductores de vehículos automotores de dos ruedas, el Honorable Consejo de Estado (*Sala, Sección Tercera, Exp. Número 17.1855 (R-2237)*) C.P. Myriam Guerrero Escobar, 19 de agosto 2009, ha realizado el siguiente planteamiento:

“... [...] Debe recordarse que los usuarios de las vías, bien como peatones ora como conductores, están en la obligación de extremar al máximo las medidas de seguridad, independientemente de que una norma les imponga dicha exigencia, pues la conducción de vehículos automotores es considerada una actividad peligrosa, lo cual implica asumir riesgos cuando se hace partícipe de ella, pero dicha obligación tiene la connotación de ser mucho más exigente para los motociclistas, por su estado total de indefensión, a tal punto que en los eventos en los que estos resultan involucrados en un accidente, siempre llevan la peor parte... [...]”

Lo que sigue, sin entrar a admitir responsabilidad alguna y en el plano de eventual declaración de responsabilidad y condena, se consolida como una solicitud respetuosa al despacho con la finalidad de que, llegado el caso, se realice el análisis respectivo, contemplando la:

APLICACIÓN DE UNA CONCURRENCIA CAUSAL.

Para determinar si una persona, bien sea jurídica o natural, es civilmente responsable, es necesario seleccionar e identificar la causa jurídicamente relevante entre dos o más causas del daño.

Tal y como se ha planteado en acápite anteriores, encontramos que a pesar de que los daños que hoy persiguen los demandantes para su reconocimiento, no se hubieran presentado de no sufrirse el accidente; también es cierto que, existen circunstancias concurrentes sin las cuales tampoco se habría presentado el daño o el mismo habría correspondido a uno mucho menos gravoso, y que constituyen razones suficientes para que no sean declaradas responsables las entidades accionadas; o por lo menos, no en la cantidad o entidad petitionada, entre ellas el Instituto.

Como se dijo, la vulneración de las normas de tránsito que limitan el

desplazamiento de los vehículos automotores por las vías del país por el no cumplimiento de ciertos requisitos, exigencias o reglas, constituyen realmente, desde un análisis de la causalidad material, la causa determinante, adecuada del Hecho y el daño que pretenden los demandantes le sean reconocidos. Sin la transgresión de las disposiciones legales, estatuidas en la Ley 769 de 2002, la intensidad del daño, de los perjuicios, sería inferior; o incluso, no existirían.

Tenemos entonces que, el grado de participación o incidencia causal de la conducta de la víctima directa, frente a la producción del daño, es significativa y determinante, lo que permite plantear un alto grado, por no decir total, de contribución en la realización del resultado lesivo.

Es claro que, en estos casos la conducta positiva o negativa de la víctima pueden tener una incidencia relevante en el examen de la responsabilidad civil, pues, tal y como ocurrió en este caso, su comportamiento puede corresponder a una condición del daño.

Aspecto que deberá ser contemplado y ponderado, de ser el caso, en procura de una ostensible disminución de una eventual condena a cargo de cualquiera de las entidades vinculadas, tal y como lo define el artículo 2357 del Código Civil Colombiano que expone:

“... [.] ARTÍCULO 2357. <REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN>. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.

...

... [.]”

Cuando en la producción del daño participan de manera simultánea el agente y el lesionado, pese a que no se quiebra el nexo de causalidad, sin discusión, se genera una reducción proporcional en la condena resarcitoria que eventualmente se puede imponer al demandado, conforme el grado de incidencia o participación de la propia víctima en la realización o concreción del resultado lesivo.

Y para precisar, las mencionadas causas pueden ser anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, como multiplicidad de factores causales que pueden concretar el perjuicio; de allí, que de surgir una eventual condena derivada de una imputación al INVIAS y otros, la misma deberá realizarse a través del análisis y aplicación de la clara y determinante existencia de concurrencias causales en cabeza de la víctima directa, para su gradual y significativa disminución.

LA INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DEL INVIAS.

Es de vieja data conocido qué, le compete a la parte demandante probar ante el juez las imputaciones de contenido obligatorio que le atribuye al demandado, o a los demandados (*Art. 167 del C.G.P.*); en otras palabras, no se trata de probar precisamente las obligaciones, sino los hechos en virtud de los cuales se alega el derecho, en atención de la máxima jurídica “*ius ex facto oritur*”, el derecho alegado debe nacer de los hechos.

Con esta orientación, el Código Civil en su artículo 1757 recoge lo siguiente:

“... [.] Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o

ésta... [.]”,

Mucho más recientemente encontramos en el C.G.P., en su artículo 167 “*carga de la prueba*”, lo siguiente: “... [.] *Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen...* [.]”.

Ahora, frente a la carga de la prueba en casos de posibles fallas en el servicio, actualmente se plantea que ésta no debe entrar a presumirse, en consideración a que la falla presunta del servicio como título de imputación no tiene aplicabilidad alguna actualmente, máxime cuando la carga probatoria normativamente se encuentra delimitada legalmente y a través de la norma especial ya citada y normas concordantes aplicables, sin consideración de presunción legal alguna.

Este Principio Procesal “*Onus Probandi Incumbit Actori*”, encuentra análisis con enfoque similar a través de decisiones proferidas por el honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia 4 de febrero de 2010, rad. 7000112331000199505072-01 (17720), quien en la siguiente aborda el asunto de la carga de la prueba en los siguientes términos:

“... [.] *La referida norma legal que desarrolla el tradicional aforismo de acuerdo con el cual quien afirma un hecho debe probarlo: “incumbit probatio qui dicit non qui negat”. Ello se traduce, en los procesos que cursan ante el juez de lo Contencioso Administrativo, en que quién pretende determinado efecto jurídico debe acreditar los supuestos de hecho de las normas en que se ampara, luego, en general, corresponde la carga de la prueba de los hechos que sustentan sus pretensiones, en principio, al demandante, al pago que concierne al demandado demostrar los sucesos fácticos en los cuales se basa sus excepciones o su estrategia de defensa.*

Si aquel no cumple con el “onus probando”, la consecuencia que habrá de asumir será la desestimación, en la sentencia, de su “causa petendi”, si es éste, en cambio, quien no satisface la exigencia probatoria en punto de los supuestos fácticos de las normas cuya aplicación conducirá a la estimación de sus excepciones o de los argumentos de su defensa, deberá asumir, consiguientemente, un fallo adverso de sus intereses.

Los planteamientos expuestos son, entonces, los que han de ilustrar el proceder del juez ante la falta o la insuficiencia de los elementos demostrativos de los hechos que constituyen el “tema probandum” del proceso – es decir, aquellos respecto de los cuales se predica la necesidad de su demostración-, pues la autoridad judicial, en cualquier caso, no puede declinar su responsabilidad de resolver el fondo del asunto, de suerte que las anotadas reglas de la carga de la prueba indicarán si procede despachar favorablemente las pretensiones del actor o, por el contrario, si lo que se impone es acceder a la oposición formulada por la parte demandante... [.]”

De conformidad con lo anterior, de las pruebas recaudadas ya relacionadas en este documento, se configura un serio cuestionamiento en torno a que el accidente haya acaecido bajo las circunstancias fácticas aseveradas en la misma y no por otros factores exógenos, como el incumplimiento normativo en cabeza de la víctima directa, como fue planteado en los medios y argumentos exceptivos previos.

Por otro lado, es claro que la vía en la que ocurrió el siniestro vial, no se encontraba bajo la gobernabilidad de la entidad de la que hoy se plantea su

responsabilidad, habida cuenta la existencia de contrato de obra suscrito con entidad que hace parte activa de este contradictorio.

Lo pretendido claramente en esta demanda, conforme los hechos y el desarrollo de imputación que se intenta y desprende del texto mismo, se encuentra encaminado a la asignación de responsabilidad por la entidad que tenía a su cargo el **mantenimiento, conservación, atención** de la vía en la que se presentó el siniestro; entidad que, para este evento, no corresponde al INVIAS.

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha sido consistente en reclamar para la prosperidad de las acciones de reparación directa varios elementos; todo lo atiente a la comprobación de la existencia de estos tres elementos de responsabilidad referidos le corresponde probarlo al actor, tal como lo ha reconocido el Consejo de Estado al establecer en Sentencia con número 85001 23 31 000 1993 00074 01 (14170) de sección 3 de 24 de febrero de 2005 con magistrado ponente Dr. RAMIRO SAAVEDRA BECERRA:

“... [.] falla del servicio, dentro del cual la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales: el daño antijurídico sufrido por el interesado, el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocado, y finalmente, una relación de causalidad entre este último y el primero, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio... por lo cual quien alegaba haber sufrido un daño producido por una actuación u omisión imputable a determinada entidad..., soportaba la carga de probar los tres extremos mencionados... [.]”

Así las cosas, de manera respetuosa se solicita la desvinculación de una de las partes llamadas al mismo, es decir este Instituto Nacional de Vías – INVIAS por configurarse la excepción perentoria nominada denominada **falta manifiesta de legitimación en la causa por pasiva**, aplicable al presente proceso.

El INVIAS, conforme lo expuesto, de cara a las obligaciones convencionales para la época del siniestro, no contaba con la función supuestamente omitida, ni de manera directa ni solidaria, en torno al mantenimiento y conservación de la vía como resultado de la ejecución del contrato de obra en la infraestructura vial que nos ocupa.

Jurisprudencia Relacionada Con El Régimen Aplicable, La Inexistencia de Nexo Causal, Inexistencia De Responsabilidad e Inexistencia de Acreditación de Circunstancias de Modo y Lugar del Siniestro.

El Honorable Consejo de Estado ha señalado que, frente a la responsabilidad estatal derivada de falta o deficiencia en el mantenimiento rutinario, la reparación o señalización de vías a cargo de las Entidades Estatales, debe analizarse bajo el régimen de falla en el servicio.

Al respecto ha manifestado:

“... [.] En este caso, en el cual la imputación jurídica es la de falta o falla del servicio se requiere la demostración de los siguientes elementos: de la falencia de la Administración por: omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; del daño o lesión a un bien jurídicamente tutelado por el derecho,

particular, cierto, anormal y del nexo de causalidad, eficiente y determinante, entre la anomalía administrativa y el daño. En el régimen de falla probada el Estado se exonerará de la imputación de responsabilidad cuando demuestre o la inexistencia de la falla alegada o la ausencia del nexo de causalidad (causa extraña: hecho exclusivo de la víctima o del tercero y fuerza mayor) ... [.]”¹

En el mismo sentido, ese alto Tribunal, señaló que, el análisis jurídico se erige dentro del régimen subjetivo, así lo expresó en los apartes que se destacan a continuación:

“... [.] Aclarado que el régimen de responsabilidad aplicable en este asunto es la falla en el servicio probada, ahora corresponde a la Sala analizar si, en el asunto concreto, se demostraron los requisitos necesarios para que se configure la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado (daño antijurídico, imputación a título de falla y nexo causal), pues es claro que el simple incumplimiento de las disposiciones contenidas en las normas que regulan los requisitos y condiciones de las señales preventivas en carreteras y vías públicas, no genera, en el evento de ocurrir un accidente, la responsabilidad automática de la entidad encargada de colocar y conservar las señales respectivas. Será necesario, entonces, estudiar el caso concreto, a fin de establecer si existió daño antijurídico, falla en el servicio y si la ausencia de las señales que reclama el demandante, o la insuficiencia de las mismas, fue la causa de dicho accidente o si, como lo sostienen las entidades demandadas, se presentó la causal que rompe la imputación, relativa a la culpa exclusiva de un tercero... [.]”² (Negrilla fuera de texto original)

Para la acreditación de los elementos de la responsabilidad patrimonial del estado por falla del servicio, encontramos la sentencia del 28 de octubre de 1976 proferida por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, consejero ponente Dr. Jorge Valencia Arango, que al respecto indicó:

“... [.] La responsabilidad patrimonial por falla del servicio, como se ha manifestado por la Corporación de tiempo atrás, se configura por los siguientes elementos: “a) Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio. La falta o falla de que se trata, no es la persona del agente administrativo, sino la del servicio o anónima de la administración; “b) Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluyen los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano; “c) Un daño que, implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho, bien sea civil, administrativo, etc., con las características generales predicadas en el derecho privado para el daño indemnizable, como de que sea cierto, determinado o determinable, etc.: “d) Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, sin la cual aún demostrada la falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización. ... [.]” (Negrilla fuera del texto original)

El Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, ha expuesto con relación a la prueba del nexo causal en asuntos como el que nos ocupa, en sentencia número 253 del 11 de diciembre del año 2020 expediente con

¹ Consejo de Estado, Sentencia de 01 de noviembre de 2001, M. P. María Elena Giraldo Gómez

² Consejo de Estado, Sentencia de 06 de junio de 2006, M. P. Alier Eduardo Hernández Enríquez

radicación número 76111-33-31-001-2013-00227-01 Magistrado Ponente Dr. Eduardo Antonio Lubo Barros, lo que sigue:

“... [.] El órgano de cierre de esta jurisdicción precisó que la existencia de huecos y obstáculos en la vía para el momento de la ocurrencia del accidente no es por sí sola la prueba del nexo causa, pues, debe demostrarse que esa afectación en la vía fue la causa necesaria y determinante del accidente, motivo por el que la comisión de infracciones de tránsito tiene gran importancia al momento de endilgar responsabilidad por los hechos acaecidos como consecuencia del siniestro.

Sobre el particular señaló:

“Para el a quo a pesar de la existencia de huecos sobre la vía, no se acreditó que esa fuera la causa determinante del accidente, toda vez que el conductor del taxi se desplazaba con exceso de velocidad e invadió el carril contrario... [.] El análisis de los elementos de convicción que obran en el proceso permite a la Sala concluir que el accidente se produjo porque el señor... conductor del taxi, imprudentemente adelantó al vehículo que venía delante de él en la carretera, ... [.]

Por lo tanto, a juicio de esta Sala, la causa eficiente del accidente se reitera, fue la imprudencia del señor... [.]”

En este contexto, para la Sala es manifiesto que aun cuando de las pruebas se deduce que la carretera donde ocurrió el siniestro estaba en mal estado, por la presencia de huecos, esa circunstancia no determinó la producción del daño, en atención a que en el accidente de tránsito se produjo por la imprudencia del señor ... (Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, subsección A, C.P., Dra. María Adriana Marín, con expediente Rad. 05001-23-31-000-2008-00040-01 (48649)

...

FALLA:

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda... [.]”

En sentencia del Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca número 03 del 19 de julio del año 2023, proferida en el curso del medio de control de reparación directa con radicación número 76001333100920100043201, actuando como demandante el señor Andrés Sánchez Rodríguez y otros, se llegó a la siguiente conclusión:

“... [.] Aunado a lo anterior, tampoco se cuenta con un croquis del accidente que permita establecer la ubicación del vehículo, la construcción y la señalización del lugar, lo que impide a esta Corporación esclarecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se desarrolló el siniestro, aspecto fundamental para concluir la causa eficiente del accidente y así mismo determinar la responsabilidad de las entidades accionadas.

Con todo, considera la Sala que no se puede afirmar, con los elementos recaudados, que la falta de señalización acorde al Manual de Señalización vigente para la época de los hechos haya sido la causa del daño alegado por los demandantes, ya que las pruebas allegadas por la parte actora se enfocaron en acreditar la existencia de un daño y la entidad responsable de la administración de la vía, más no de las presuntas omisiones en cuanto a las características de la señalización de la vía que se encontraba en construcción.

En tal virtud, la Sala de Decisión concluye que no existen elementos que permitan realizar un juicio de responsabilidad a las entidades demandadas por inexistencia del nexo de causalidad, razón por la cual se confirmará la sentencia de primera instancia que negó las pretensiones de la demanda,

teniendo claro que la sola existencia de una construcción en la vía donde ocurrió el siniestro no constituye prueba inequívoca de la relación causal entre el daño y la falla del servicio... [.]” (Confirma la sentencia de primera instancia que negó las pretensiones de la demanda y condena en costas)

El juzgado Dieciséis Administrativo Oral del Circuito de Cali, en el medio de control de reparación directa con radicación número 760013333016201900072, en el que actúa como demandante la señora Patricia Ospina Castro y Otros, profirió la sentencia número 070 del 30 de agosto del año 2023 en la que se considera lo siguiente:

“... [.] Del material probatorio allegado al plenario, no existe certeza alguna sobre los pormenores del accidente de tránsito ocurrido el 03 de enero de 2017, que demuestren una responsabilidad estatal en el mismo o que este se debió a la existencia de un hueco en la vía y la ausencia de señalización de advertencia sobre tales circunstancias.

En efecto, no existe un solo medio de prueba que informe como ocurrió el supuesto volcamiento de la motocicleta en la que se transportaba la hoy demandante, menos que el mismo haya sido ocasionado por una fisura en la vía pública y mucho menos que haya sido por falta de señalización... [.]” (Se niegan las pretensiones de la demanda)

El Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, al resolver el recurso de apelación interpuesto en contra de la sentencia que accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda en el medio de control de reparación directa con radicación número 7614733330012016001690001 proferida por el juzgado administrativo del circuito de Cartago (V), indicó:

“... [.] con fecha del 7 de septiembre de 2014 suscrito por el Inspector de Policía Municipal Jhon Jairo Álvarez Posso, en donde textualmente consignó: “No se pudo recibir versión de los hechos porque el conductor de la moto fue remitido de urgencia a la Clínica María Ángel de Tuluá Valle, por presentar trauma craneoencefálico severo”.

Con lo anterior, logra la Sala colegir que efectivamente el señor Adrián Rivas Mazuera padeció un accidente de tránsito el día 7 de septiembre de 2014, no obstante en el croquis suscrito por el agente de tránsito no se dejó ninguna hipótesis del mismo, y si bien de la declaración rendida por éste último en la audiencia de pruebas del 10 de septiembre de 2019, el funcionario refirió que el siniestro ocurrió porque el conductor de la moto cayó al hueco que se presentaba en la vía, de la revisión minuciosa del croquis suscrito, se observa que la hora del siniestro fue a las 18:30 y la hora del levantamiento del mismo fue a las 18:55, es decir, que el guarda de tránsito no fue testigo presencial de los hechos, pues él llegó al lugar de manera posterior... [.]”

Esta decisión de segunda instancia fue objeto de una acción de tutela adelantada ante el honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, con radicación número 11001-03-15-000-2023-05040-00, magistrado ponente Dr. Marín Bermúdez Muñoz, quien en sentencia del 13 de octubre del año 2023, realiza un análisis minucioso de la decisión proferida y no encuentra ningún tipo de violación por defecto fáctico ni defecto sustantivo; pero, para el caso que nos ocupa, indica lo siguiente:

“... [.] 11.4- Así mismo, no puede perderse de vista que probar el mal estado de la vía no libera de la carga de probar el nexo de causalidad. Como ha

establecido esta corporación en ocasiones anteriores, <<a la parte actora le incumbía probar que el hueco fue la causa determinante del accidente, esto es, le incumbía acreditar el nexo de causalidad entre la omisión y el daño, y no cumplió con dicha carga. (...) En conclusión, la parte demandante no demostró el nexo causal entre el hueco existente en la vía y la ocurrencia del accidente, y para acreditar tal circunstancia no era suficiente demostrar la existencia del hueco>> ... [.]” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, Sentencia del 13 de julio de 2022, radicación No. 50001-23-31-000-2006-01088-01)

En el mismo sentido, y por no encontrar acreditado el nexo causal, en el medio de control de reparación directa adelantado en el juzgado 1 administrativo oral del circuito de Cali (V), con radicación número 760013333001202100206000, actuando como demandante el señor Alexander Campo Acosta y otros, se manifestó:

*“... [.] En virtud de lo anterior, no existe claridad en cuanto al modo de ocurrencia del accidente y las condiciones o características de la vía donde ocurrió el mismo que permitan inferir que éste fue causado por el mal estado de la carretera, ocasionando que la moto que conducía el accionante se desestabilizara y cayera.
... sin embargo la imprecisa y confusa información que brinda acerca de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que el accidente de tránsito se produjo, no permiten tener certeza sobre la relación causal entre el defecto de la vía por él manifestado y el volcamiento de la moto... [.]” (Se niegan las pretensiones de la demanda)*

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercero, Subsección C, consejero ponente Dr. Jaime Enrique Rodríguez Navas, del 29 de abril de 2019 con radicación número 23001233100020150126501 (40713), ha planteado lo siguiente:

*“... [.] 2.- Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que ella podía exigírsele; y, sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.
La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella debe ser tal entidad que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como “anormalmente deficiente... [.]”*

Sobre las pretensiones de la demanda. Encontramos total ausencia probatoria relacionada con muchas de las esperadas por los demandantes.

Para Los Perjuicios Materiales: Con relación a los solicitados en su modalidad de Daño Emergente Consolidado, las pretensiones esgrimidas deberán ser denegadas, habida cuenta que no se acredita con la suficiencia probatoria y validez legal correspondiente, los perjuicios peticionados; por lo que, no se logra atestiguar ni establecer sus características de determinado, personal y

cierto.

El lucro cesante, No tiene vocación de prosperidad, dada la clara improcedencia de la responsabilidad extracontractual deprecada por la configuración del hecho exclusivo de la víctima.

Para los Perjuicios Morales e Inmateriales Solicitados: Es importante manifestar al despacho que, sin entrar a admitir su viabilidad jurídica en este caso particular, la pretensión respecto de estos en la acción desborda el límite establecido jurisprudencialmente; así que, sin admitir su procedencia, los mismos deben respetar los lineamientos señalados por el Honorable Consejo de Estado al respecto y conforme la acreditación del parentesco, entre otros.

Desconoce entonces la parte demandante con las pretensiones esgrimidas que, la solicitud equivalente a 300 SMMLV es excesiva, de cara a los postulados jurisprudenciales del Consejo de Estado y la relación de parentesco que presuntamente ostenta cada uno de los convocantes para con la víctima directa.

Además, para muchos de las personas que fungen como demandantes, no es posible la aplicación de la presunción del reconocimiento de perjuicios morales establecida jurisprudencialmente.

Los Límites De Condena Establecidos Por el C.E., son Límites, Pero No Predeterminaciones: Se debe dejar claro que, estas indicaciones jurisprudenciales no constituyen determinación o reconocimiento automático en los porcentajes máximos en ellas indicados; por el contrario, significan rangos límites a través de los cuales el juez de instancia debe moverse (*De 0 a 100, de 0 a 50, de 0 a 35, etc.*), en atención a la valoración puntual de demostración de la cercanía, aflicción, dolor, ya que no podrá deducirse una afectación de tipo moral por el simple hecho del parentesco para muchos de los que aquí forman parte del contradictorio.

La pretensión relacionada como “*Daño a la Vida de Relación*”, elevada en el porcentaje de 300 SMMLV para cada uno de los demandantes, deberá ser negada, **por no** corresponder a tipología de perjuicio reconocida actualmente por la jurisdicción contenciosa administrativa. (*Sent. de Unificación del 28 de agosto de 2014 Sec. 3ª, S.C.A del C. de E.*). Además de no encontrarse probada bajo ningún tipo de elemento demostrativo existente en el proceso.

La solicitud de reconocimiento del perjuicio denominado “*Daño a la Salud*” para cada uno de los accionantes, deberá negarse, como resultado de su no acreditación concreta (*Sentencias del 14 de septiembre del año 2011, proferidas por la Sala Plena de la Sección Tercera del Consejo de Estado, en proceso radicados número 38.222 y 19.031. M.P: Enrique Gil Botero.*); así como desconocer las limitantes jurisprudenciales al respecto, enfocadas en la posibilidad de su reconocimiento únicamente para la víctima directa (*Sent. de Unificación del 28 de agosto de 2014, expediente 28.804, Sec. 3ª, S.C.A del C. de E.*).

Señor Juez, también es importante manifestar que, bajo las previsiones y los alcances de la excepción Innominada, pero acreditada, se configura **Una Indebida Escogencia de La Acción**, derivada al circunscribirse el presente asunto a uno derivado de la responsabilidad contractual establecida entre el Consorcio aquí demandado y la víctima directa, con ocasión a un contrato laboral que existía entre ellos.

Es a través de este contrato laboral, con manejo en la jurisdicción ordinaria, que incluso puede concluirse como una excepción denominada Falta de Jurisdicción, al requerirse un análisis bajo la postura de la Culpa Patronal, a la que debió acudir la víctima directa para el reconocimiento de los perjuicios que irroga de los hoy demandados y; que para las resultas de este trámite no se probaron, pero más importante, no les son imputables.

IV. PETICIONES.

Teniendo en cuenta lo expuesto en la contestación de la demanda, así como de las pruebas arrojadas al proceso y lo planteado en este escrito de alegaciones, encarecida y respetuosamente solicito se sirva:

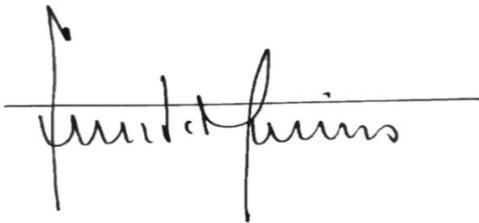
1. Declarar Las excepciones propuestas por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
2. Declare el despacho las excepciones que encuentre acreditadas en este trámite procesal.
3. Negar las pretensiones de la demanda en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**, dado que no se encuentra configurado ni probada responsabilidad alguna en contra de esta entidad.
4. Se condene en costas a la parte demandante.

V. NOTIFICACIONES.

Las notificaciones judiciales se recibirán en el correo electrónico: njudiciales@invias.gov.co , dispuesto para tal fin por el INVIAS.

Y, para este apoderado judicial, concomitantemente a las siguientes direcciones de correo electrónico: irv.mac.vil@gmail.com / imacias@invias.gov.co , en mi calidad de apoderado judicial, en cumplimiento a lo previsto en el artículo 2° de la Ley 2213 de 2022 y en el Acuerdo PCSJA20-11581 de 27 de junio de 2020. C.S.J.

Agradezco la atención prestada.



Irving Fernando Macías Villarreal.

Cédula de ciudadanía número 93.413.516 expedida en Ibagué (T)

T. P. No. 216.818 del C. S. de la Judicatura.

Email: irv.mac.vil@gmail.com

Telf.: 3127378511 / 3127378511.