



Señores

**JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
JUDICIAL DE BUGA**

E. S. D.

Radicación N.: **76-111-33-33-001-2018-00032-00**
Demandante: **NUBIA DEL SOCORRO VÁSQUEZ** otros
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**
Medio de Control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Asunto: **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

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 -se insiste- que el **INSTITUTO NACIONAL DE INVIAS - INVIAS**, no es el llamado a responder por las pretensiones del demandante, como quiera que sin equivoco alguno se halla el asunto puesto a estudio la presencia 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 prohijada, 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 aquella 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 17 de enero de 2016 el corredor vial en el que la parte actora pregona ocurrió el siniestro, esto es, la carretera Cali – Andalucía, a la altura del PR 61 + 150, corresponde al tramo Cali – Buga, Ruta 2505, no se hallaba bajo la gobernabilidad del INVIAS, por el contrario, quedó acreditado que se encuentra a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI³ y para al fecha del lamentable accidente de tránsito bajo la figura de la concesión a la Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, mediante Contrato de Concesión 005-1999, de contera -se itera-, la administración, conservación y mantenimiento es de su resorte, como se evidencia de la prueba documental que corre en la foliatura.

Por ello, es a esa autoridad administrativa a la que le corresponde velar por su mantenimiento y conservación y adelantar las obras que tengan

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.

³ La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011.

que ver con su funcionamiento.

En consecuencia, se mantiene la postura edificada **en oposición** a que 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 adjudó ocurrió el accidente vial el 17 de enero 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 por las condiciones del corredor vial, particularmente la falta de iluminación.

Por el contrario, de los medios de prueba recaudados al interior del proceso, quedó acreditado con el IPAT y constatado con la prueba testimonial que tristemente la víctima directa se expuso y/o creó el riesgo que condujo a su propia afectación incidencia directa en la causación del daño aquí reclamado, es decir, cuando la conducta del agente es causa exclusiva del daño, éste será responsable en su integridad, como en efecto ocurrió.

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 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 ancianos⁴ ...”.

A tenor de las normas en cuestión, es del caso advertir que cuando un peatón infringe las disposiciones antes dichas, asume, primero que todo, la responsabilidad de ser sancionado y, en segundo lugar, y no lo menos importante, que, en caso de ocasionar un accidente, el mismo se deba a su culpa y con ello exonere a los demás participantes en el mismo.

No sobra recordar que el artículo 63 ibidem regula en lo que concierne al respeto a los derechos de los peatones, a saber, “*Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones*”, entendiéndose que la bilateralidad de obligaciones de peatones y conductores es precisa. Los primeros deben comportarse conforme a las normas que se le dan y por los espacios señalados y permitidos para ellos. Los segundos solamente pueden desplazarse por vías vehiculares y respetando en todo momento los espacios que corresponden a aquellos⁵.

De manera que, la aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos

⁴ **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'

⁵ Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, Ley 769 de 2002, cuarta edición – Víctor Hugo Vallejo.





piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente.

Veamos:

LA FALLA DEL SERVICIO DEBE SER PLENAMENTE ACREDITADA POR PARTE DE LOS DEMANDANTES

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 **nexo de causalidad** es la relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

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, es decir, que se encuentren en estado de **certeza** sobre los hechos que declaran. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma.**

Hemos de subrayar que, como antes se dijo, no existe ningún medio de prueba que permita establecer con certeza la relación de causalidad con el hecho dañoso imputable a la administración, pues de los reproches que hace la parte actora no se puede predicar como la causa eficiente del daño y del cual se pretende una indemnización a cargo del Estado.

De esta suerte, queda en evidencia que las probanzas presentadas son de extremo deficitarias, lo que no lleva a la convicción que no se encuentra demostrado el nexo causal, en otras palabras, no hay comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio atribuible a mi representada, máxime que quedó en evidencia en la diligencia testimonial que no hubo ningún testigo directo del acontecimiento previo al accidente de tránsito que pudiere soportar



efectivamente la tesis planteada, sin perder de vista, que expuestas los lazos de parentesco, dependencia o interés en relación con la parte actora, le resta objetividad a su testimonio, por lo que es deber del juzgador analizar o valorarlo al momento de fallar.

En este sentido, se recalca que en relación con el hecho dañoso se encuentra acreditado, que, en efecto, a las 7:40 pm del 17 de enero de 2016, a la altura del kilómetro 61 +150 sentido sur-norte de la vía Cali - Andalucía, ocurrió el accidente de tránsito que involucró un vehículo distinguido con placa IDM 829, conducido por el señor JORGE LEONARDO VELEZ CASTILLO y el señor EDGAR HOMERO ERASO RUALES (q.e.p.d.) en su condición de peatón, como hecho fenoménico del mundo real que ocasionó el deceso de éste último, lo cual no es objeto de controversia dentro del presente proceso, por canto se alega son otros aspectos como los relativos a la falta de iluminación artificial, a la ausencia de corredores peatonales, la indebida ubicación de un puente peatonal y la no terminación de la doble calzada, a lo que se insiste que no existe ningún medio de prueba que ofrezca certeza que éstos hayan sido la causa eficiente del hecho dañoso, por el contrario salta a la vista que el resultado final provino por la culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero.

Siendo ello así, no es posible atribuir la responsabilidad patrimonial a la administración con la mera especulación que se hace en la relación de los hechos de la demanda, como quiera que no existe prueba que soporte la tesis planteada por la parte actora, puesto que con la evidencia que milita en el proceso se logra llegar a la certeza que existieron otros factores distintos a los antes referidos, si en cuenta se tiene que existió incidencia directa y eficiente por parte del conductor, como la falta de pericia de un conductor para sortear situaciones irregulares que pueden presentarse durante la conducción, toda vez que dado las características del lugar y de la vía expuestas en precedencia, son de aquellas que involucran un alto tránsito de vehículos o incluso peatonal. Por ello, vale señalar que también existe como variable, la condición física y mental del conductor, las condiciones del vehículo, el clima, la hora, el tráfico al momento del siniestro que podrían incidir de manera directa la ocurrencia del hecho dañoso, no necesariamente la falta de iluminación artificial y de un mal diseño de la carretera, argumentos que pierden fuerza al contraponerse con lo consignado en el Informe de Accidentes de Tránsito por el funcionario público en el informe, pues en él se señala la existencia de señales verticales y horizontales propias para ese tramo de vía, de ahí que la demanda carece de elementos de prueba que son de gran relevancia para establecer con certeza que tal tuvo incidencia directa para producir un accidente de tránsito con el lamentable resultado.



Apuntalado en estas precisiones, se tiene que de manera ineludible a la conclusión de que nada permite que el Juzgado califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, por el contrario sí se logró establecer que para el día del acontecimiento se gozaba de tiempo normal, además de contar con una carretera en buen estado, así como la debida señalización acudiendo a la descripción que hizo el funcionario público como primer respondiente el día del siniestro.

Indiscutiblemente, en el presente asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad, pues no está probado que el hecho y el daño sean consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues la alegada falla no resulta – *per se* - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso objeto de estudio. De esta manera, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

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 parte demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda.

Debe reiterarse que esta postura resulta insostenible en cuanto 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, no obstante, lo anterior, vale traer a cita la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", que prevé en lo tocante a los peatones – entre ellas- las siguientes:

"(...)

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 ancianos⁶ (negritas fuera de texto) ...”.

En consecuencia, resultó probado en el plenario que el señor EDGAR HOMERO ERASO RUALES (q.e.p.d.) desatendió las reglas en cita, máxime que no hizo uso del puente peatonal, por consiguiente, claro resulta que el motivo del accidente es atribuible a él, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima**, por tanto, inexistencia del nexo causal.

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 Estado⁷ constituye un

⁶ **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'

⁷ Sección Tercera, providencia fechada junio 18 de 2008, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, Rad. No. 70001-23-31-000-2003-00618-01(AP).



"...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.

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.

Del señor juez, con el respeto de siempre.

Atentamente,

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T.P. 173060 del C.S.J

