

**Respuesta de VINUS a la demanda principal y al llamamiento en garantía de la ANI**

Medellín, Noviembre 1 de 2023

Señores

**JUZGADO OCTAVO (8) ADMINISTRATIVO ORAL DE MEDELLÍN**  
E.S.D.

**Referencia:** Reparación Directa  
**Demandantes:** YEISON FERNEY PULGARIN TORRES y otros  
**Demandados:** AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI Y OTROS  
**Llamado en garantía:** CONCESION VIAS DEL NUS S.A.S. VINUS  
**Radicado:** 05001 33 33 008 **2023 00078 00**

**Asunto:** Respuesta de VINUS a la demanda principal y al llamamiento en garantía de la ANI.

**MÓNICA TORO VÁSQUEZ**, abogada en ejercicio, identificada con el número de cédula 43.748.631 de Medellín y portadora de la Tarjeta Profesional Nro. 91.670 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada de la sociedad **CONCESION VIAS DEL NUS S.A.S. (VINUS S.A.S.)**, en adelante VINUS, según poder otorgado por su representante legal, Dra. Maribel Peña Gutiérrez, remitido desde el buzón de notificaciones judiciales y que se anexa, poder que expresamente manifiesto aceptar, por medio del presente escrito doy respuesta a la demanda principal y al llamamiento en garantía que fue formulado por la ANI, en los siguientes términos:

**A. Respuesta a la Demanda Principal**

**I. A Los Hechos De La Demanda Principal**

**Al 4.1.1. No le consta a VINUS** a qué actividad u oficio se dedica el señor Yeison Ferney Pulgarín Torres, deberá probarse.

**Al 4.1.2. No le consta a VINUS** con quién convive el señor Pulgarín Torres ni como está integrado su grupo familiar, deberá probarse.

**Al 4.2.1. No le consta a VINUS** el accidente que se menciona en este hecho de la demanda, ocurrido el 21 de febrero de 2022 en la via Cisneros – Puerto Berrío, kilómetro 35 + 122, en el cual se vieron involucrados tres vehículos, una moto y dos vehículos pesados.

Se informa desde ya que el accidente no fue reportado a VINUS y en esa medida, no se elaboró informe de accidente, como sí se hace cuando se recibe reporte del accidente y ello permite al inspector vial acudir al sitio del siniestro.

No obstante, una revisión del Informe de Accidente de Tránsito IPAT, el croquis y las declaraciones rendidas ante la autoridad de tránsito, permite entender que el accidente se presentó por imprudencia y violación de las normas de tránsito de los tres conductores involucrados.

**Al 4.2.2. No le consta a VINUS** si el señor Yeison Ferney Pulgarín resultó lesionado en el accidente descrito en el hecho 4.2.1. de la demanda, ni tampoco si conducía una motocicleta con placa FJU-82D. Deberá probarse. Se reitera que el accidente no fue reportado a la concesionaria y en esa medida, no se levantó informe del mismo.

**Al 4.2.3. No le consta a VINUS** las condiciones y circunstancias en que se dio el accidente, deberá probarse. Sin embargo, se resalta que:

**Por un lado, la demanda confiesa** la existencia de culpa exclusiva de la víctima y culpa de terceros como causa del accidente.

**Por otro lado, no es cierto que** el accidente hubiera ocurrido por una omisión que pueda ser imputada a VINUS. En este proceso se probará que la vía donde el accidente ocurre estaba en muy buen estado, pavimentada y seca, con señalización horizontal y vertical reglamentaria y excelente visibilidad. Se probará también que el accidente ocurre por hecho ajenos a VINUS constitutivos de causa extraña e imputables a la víctima y a terceros.

**AL 4.2.4. No le consta a VINUS** las circunstancias en que se produjo el accidente. Deberán probarse.

Sin embargo, con base en lo establecido en el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT, se plantean como hipótesis del accidente las siguientes:

- Para el vehículo 1, que en el informe corresponde al vehículo de placa SNM310, camión marca Kenworth T300, conducido por Jorge Alberto Castrillón, la hipótesis 157 del Código Nacional de Tránsito, esto es, "no ser preventivo ante la presencia de peligro en la vía al momento de tener objeto fijo sobre su carril";
- Para el vehículo 2, que en el informe corresponde al vehículo de placa F3U82D, moto AKT AK 150, conducida por el hoy demandante, las hipótesis 112 y 143 del Código Nacional de Tránsito, esto es, "112

Desobedecer señales y normas de tránsito” y “143 Poner en marcha un vehículo sin precauciones”.

- Para el vehículo 3, que en el informe corresponde al vehículo de placa GKV373, camión International, conducido por el señor Carlos Alberto Ruiz, la hipótesis 157, indicando “No orillarse fuera de su carril de circulación”.

Adicional a lo anterior, el IPAT si deja constancia que el señor YEISON FERNEY PULGARÍN, hoy demandante, **no portaba licencia de conducción**, situación que fue confesada por él en la declaración rendida ante la Inspección de Tránsito, dentro del proceso contravencional, **lo cual no solo es una violación grave de la regulación sino que además permite presumir la falta de pericia y el desconocimiento de las normas de tránsito por parte del demandante**<sup>1</sup>.

De ahí que **no es cierto que el único conductor imprudente** hubiere sido el conductor del camión de placa SNM 310, sino que también fué imprudente por conducir sin tener licencia y por la negligencia grave al conducir, participando causalmente en el accidente, el señor YEISON FERNEY PULGARÍN, frente a quien la autoridad de tránsito indicó que había desobedecido las señales y las normas de tránsito y había puesto en conducción la moto sin tomar las precauciones debidas. Así mismo también lo fue el señor Carlos Alberto Ruiz, por haber estacionado el camión dentro del carril de circulación.

En relación con las afirmaciones sobre la imprudencia del conductor del vehículo SNM310 que se hacen en este hecho, nos remitimos al IPAT, advirtiendo que la misma demanda confiesa la presencia de señalización preventiva e informativa en la zona, situación que contraría las imputaciones de responsabilidad.

**4.2.5. No le consta** a VINUS quién es el propietario del vehículo de placa SNM 310 ni tampoco su conductor. Nos remitimos a la información contenida en el IPAT. Deberá probarse.

**Al 4.2.6. No le constan a** VINUS las características del vehículo de placa SNM 310, deberá probarse.

**Al 4.2.7. Con base en la información reportada en el IPAT, es cierto que** el vehículo de placa SNM 310 incumplió obligaciones legales, como **también es cierto que** el hoy demandante fue negligente e incurrió en varias culpas graves relevantes causalmente al accidente: conducir sin licencia, sin conocimiento de la señalización y las normas, cruzar la vía sin observar si venían o no vehículos y no marcar el pare en el cruce, normas todas que fueron desconocidas por el señor PULGARÍN y que de haber sido acatadas, el accidente no se habría

---

<sup>1</sup> Audiencia pública ante la Inspección Rural de Policía y Tránsito de San José del Nus, interrogatorio al señor Yeison Ferney Pulgarín Torres. “PREGUNTADO: indíqueme al Despacho si para el momento de los hechos contaba usted con licencia de conducción vigente. CONTESTÓ: No la tenía” (prueba documental aportada con la demanda)

producido, por lo que constituyen frente a VINUS una causa extraña que rompe el nexo causal y lo exime de toda responsabilidad.

**Al 4.2.8. No es un hecho,** se trata de una apreciación de la parte demandante, frente a la cual VINUS se abstiene de contestar. Deberá probarse.

**Al 4.2.9. No le consta a VINUS** quien conducía el otro vehículo que se ve involucrado en el accidente ni sus características (Placa GKV373); nos remitimos al IPAT para el efecto. Deberá probarse.

**Al 4.2.10. No le consta a VINUS** cuales son en concepto de la parte actora las acciones reprochables imputables al señor Carlos Alberto Ruiz Gallón, de quien se afirma era conductor del vehículo GKV373. No obstante, nuevamente la demanda confiesa que la causa del accidente obedece a múltiples imprudencias de los tres conductores involucrados, situación constitutiva de causa extraña por culpa exclusiva de la víctima y culpa exclusiva de terceros eximente de responsabilidad frente a VINUS.

**Al 4.2.11.** Nos remitimos al expediente del trámite contravencional de tránsito. No obstante, reiteramos que la misma demanda confiesa la existencia de múltiples culpas e imprudencias de los tres conductores involucrados en el accidente como causas del siniestro, situación que rompe el nexo causal que pretende imputarse a VINUS.

**Al 4.2.12. No es cierto que** pueda imputarse responsabilidad alguna a VINUS por supuesta omisión en la señalización de la vía. En específico:

- No es cierto que la señalización existente incumpliera lo establecido en el manual de señalización del Inviás. La señalización presente en la vía era reglamentaria, cumplía normas y era suficiente, tanto así que, de haber sido acatada, el accidente no se habría producido.
- No es cierto que fuese necesaria la presencia de más señales reglamentarias de velocidad, afirmación que contraría las normas que regulan la señalización, como se probará. Antes del sitio donde se presentó el siniestro se contaba con dos señales de velocidad máxima de 30 kms/hora, una ubicada 180 metros del lugar (PR 35+302), y la otra a 283 metros (PR 35+406).
- No es cierto tampoco que en la zona no había señalización de prohibido adelantar. Consta en el IPAT que en el sitio había **dos señales de prohibido adelantar:** una señal reglamentaria vertical y la señalización horizontal de línea continua central, la cual según el manual de señalización Inviás, es una señal de prohibido adelantar. Solo cuando la línea central es discontinua, se permite adelantamiento de vehículos,

información que debe ser conocida y practicada por todo conductor y que fue pasada por alto por el demandante y el conductor del carrotanque (vehículo 1).

- No es cierto que las vías con velocidad máxima de 30 kms/hr requieran la presencia de controladores de velocidad en todo el trayecto, como de manera errada se informa en la demanda. Se probará que contrario a este dicho de la demanda, la normatividad prohíbe la instalación de reductores de velocidad en este tipo de vías.

La señalización vertical que indica la velocidad máxima es de obligatorio cumplimiento y debe ser acatada por los conductores, independiente de la presencia otros dispositivos, tales como resaltos o similares, los cuales normalmente se utilizan cuando se busca la detención total y próxima de los vehículos y cuya instalación debe seguir las indicaciones previstas en la normatividad.

**Finalmente, lo cierto es que** las personas involucradas en el accidente hicieron caso omiso de la señalización e infringieron varias normas de tránsito, lo cual finalmente produjo el accidente, tal y como fue planteado por el policía de tránsito como hipótesis en el IPAT y es confesado en los hechos de la demanda.

**Al 4.2.13. No le consta a VINUS** las lesiones sufridas por el señor Yeison Pulgarín Torres, deberá probarse. Se resalta que no se aporta con la demanda prueba de incapacidad médica, ni secuelas ni mucho menos dictamen de pérdida de capacidad laboral, que permita constatar la existencia de secuelas derivadas del accidente. En todo caso, ninguno de los daños cuya indemnización se pretende es imputable a VINUS.

**Al 4.2.14. No le consta a VINUS** los tratamientos médicos que requirió el demandante, deberá probarse. Se reitera la respuesta dada al hecho anterior. En todo caso, ninguno de los daños cuya indemnización se pretende es imputable a VINUS.

**Al 4.2.15. No le consta a VINUS** los supuestos padecimientos emocionales que se afirma sufrieron los demandantes como consecuencia del accidente. Deberá probarse. En todo caso, ningún daño es imputable a VINUS por ausencia de responsabilidad.

**Al 4.2.16. No le consta a VINUS** si el señor Pulgarín Torres quedó con fuertes dolores y dificultad en la marcha con ocasión del accidente. Se reitera que no se allega con la demanda prueba alguna que demuestra la presencia de secuelas permanentes ni tampoco la pérdida de capacidad laboral. Deberá probarse. En todo caso, se trata de un hecho ajeno e inimputable a VINUS.

**Al 4.2.17. No le consta a VINUS** si la vida laboral del señor Pulgarín Torres se ha visto menguada con ocasión del accidente. Deberá probarse. En todo caso, VINUS no es responsable de ninguno de los supuestos perjuicios cuya indemnización se pretende.

**Al 4.3.1. No es cierto que** las supuestas acciones y omisiones de la Administración fueran causa determinante de los supuestos daños de los demandantes, como sin fundamento fáctico y jurídico se afirma en este hecho. Se probará que el accidente ocurre por hechos constitutivos de causa extraña para VINUS, eximente de responsabilidad, causa extraña consistente en la culpa exclusiva de la víctima y la culpa exclusiva de terceros ajenos a la concesionaria.

La misma demanda confiesa en múltiples hechos que las conductas activas y omisivas de los tres conductores involucrados en el accidente fueron determinantes para la producción del mismo, sumado al hecho de que el demandante conducía sin licencia de conducir, situación que hace presumir la impericia y el desconocimiento de las señales y normas de tránsito, condición que se ve reflejada claramente en la imprudencia cometida el día del accidente, determinante en su producción.

**Al 4.3.2.** No le consta a VINUS la existencia de los perjuicios cuya indemnización se pretende, deberán probarse. En todo caso, ninguno de ellos es imputable a la concesionaria por ausencia de responsabilidad.

## **II. A las Pretensiones de la Demanda Principal**

Por considerarlas injustificadas por ausencia de responsabilidad de mi poderdante y falta de soporte fáctico y probatorio, nos oponemos a todas y cada una de las pretensiones de la demanda principal.

En particular:

A la PRETENSION 3.1.: VINUS se opone a ser declarado responsable dado que el accidente ocurre por causas imputables única y exclusivamente a los conductores en él involucrados, entre ellos, el demandante, situación que exime de toda responsabilidad a la llamante en garantía ANI y a VINUS.

A la PRETENSIÓN 3.2.: VINUS se opone a ser condenado a la indemnización de los supuestos perjuicios morales, por ausencia de responsabilidad, por falta de legitimación en la causa por activa, por inexistencia del daño, por tratarse de daños que no son ciertos ni han sido aceptados por la jurisprudencia para el caso de lesiones, y por pedirse sumas que exceden los parámetros jurisprudenciales definidos en sentencia de unificación.

A la PRETENSION 3.3. VINUS se opone a ser condenado a la indemnización de los supuestos perjuicios materiales de lucro cesante, por ausencia de responsabilidad, por inexistencia de prueba que soporte el perjuicio, la supuesta pérdida de capacidad laboral, el ingreso base de liquidación del lucro cesante y en general, el daño en su existencia y su cuantía.

A la PRETENSION 3.4.: VINUS se opone a ser condenado a la indemnización de los supuestos perjuicios por daño a la salud – fisiológicos, por ausencia de responsabilidad y por falta de prueba de la existencia del supuesto daño y por considerar que su tasación desconoce los parámetros jurisprudenciales.

### **III. Excepciones de Mérito Frente a la Demanda Principal**

Se plantea como defensa las excepciones de mérito que se enlistan y desarrollan a continuación:

1. Causa Extraña – Culpa Exclusiva De La Víctima Y Culpa De Terceros
2. Señalización Adecuada De La Vía
3. Inexistencia De Nexo Causal Entre La Supuesta Falta De Señalización y el Accidente
4. Cumplimiento de VINUS de sus deberes contractuales.
5. Oposición en relación con los perjuicios
6. Genérica.

#### **1. Causa Extraña – Culpa Exclusiva De La Víctima Y Culpa De Terceros**

El nexo causal, como elemento esencial de la responsabilidad, es el vínculo que permite imputar la conducta (acción u omisión) al daño. Nuestra jurisprudencia y doctrina coinciden en afirmar que, para poder declarar responsable a un sujeto, es indispensable establecer con certeza si su conducta está ligada al daño en una relación causa – efecto. Si no es posible tener certeza sobre esta relación, no puede prosperar el juicio de responsabilidad.

Así mismo, la jurisprudencia y la doctrina han sido unánimes en aceptar que la carga de probar esa relación causa – efecto pesa sobre el actor, no importa cuál sea el régimen de responsabilidad de que se trate, carga probatoria que en ningún caso se libera por una presunción<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> HENAO, Juan Carlos, El daño, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1998.  
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sentencia de 26 de septiembre de 2002, M.P. Jorge Santos Ballesteros  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia del 19 de agosto de 2009, expediente 17957  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia agosto 11 de 2010, C.P. Mauricio Fajardo Gómez  
CONSEJO DE ESTADO, Sentencia de marzo 24 de 2011, C.P. Mauricio Fajardo Gómez  
CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008

La demanda plantea que el accidente sucedió debido a: "I) la acción imprudente de unos particulares, sumado a II) unas omisiones administrativas de entidades estatales" (hecho 4.2.3 de la demanda)

Sobre las supuestas omisiones, la demanda indica que la vía no estaba señalizada, y se queja indicando que, por un lado, debió haber más señales de velocidad máxima, y por otro lado, no había señal de prohibido adelantamiento de vehículos. Así mismo, la demanda indica que en la zona no había controladores de velocidad.

Bajo estas premisas fácticas, la demanda pretende que se declare responsables a las entidades estatales demandadas, lo que implica a la parte actora demostrar no solo las falencias de señalización en relación con la exigencia legal definida en el manual de señalización, sino además que tales falencias fueron la causa determinante del daño, y para este caso, del accidente.

La demanda no aporta prueba alguna en ese sentido. Contrario a ello, se probará que el accidente no ocurrió como consecuencia de una deficiencia en la señalización, como erradamente se afirma y se analizará más adelante, sino por hechos y culpas imputables tanto al demandante como a los demás conductores involucrados en el siniestro.

Basta con revisar el IPAT, informe levantado por el inspector de tránsito a cargo del accidente y el expediente contravencional de tránsito, para evidenciar que los tres conductores implicados en el choque fueron imprudentes, violaron normas de tránsito y contribuyeron de manera efectiva y directa al mismo.

En específico, en lo que respecta al propio demandante, se tiene:

- Manejaba la moto el día del accidente sin licencia de conducción, hecho que se reporta en el IPAT y fue confesado por el mismo demandante en su declaración ante las autoridades de tránsito<sup>3</sup>.
- Ingresó a la vía nacional sin tomar las precauciones debidas, esto es, verificar que no se aproximaran vehículos y que la vía estuviera despejada, máxime considerando que era una vía recta y con excelente visibilidad. Las fotos allegadas con la demanda permiten comprobar que el día estaba completamente despejado, la vía en excelente estado, la señalización horizontal bien demarcada y que la visibilidad era perfecta. Claramente si el demandante hubiera tomado la mas mínima precaución

---

<sup>3</sup> Los artículos 18 y 20 de la Ley 769 de 2022 regulan la obligación de contar con licencia de conducción, en estos términos: "Artículo 18. La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación ...". Así mismo, el artículo 131 literal D1 indica que constituye una infracción a las normas de tránsito guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción.

de detenerse antes de hacer el cruce y mirar si venía algún vehículo, tenía como percatarse de la presencia del carro tanque, vehículo que necesariamente se tenía que ver por lo recta de la vía y el tamaño del mismo. Resulta evidente para cualquiera que el accidente ocurre principalmente por la imprudencia del señor PULGARÍN, quien cruza para ingresar a la vía nacional sin detenerse previamente para observar si venía o no otro vehículo.

- Dicha situación fue consagrada en el IPAT, como hipótesis del accidente imputable al demandante, donde se indica "112 Desobedecer señales y normas de tránsito" y "143 Poner en marcha un vehículo sin precauciones", hipótesis que explican el ingreso de la moto a la vía a pesar de la presencia de los otros vehículos.

Sobre este aspecto, nos remitimos a lo indicado en el Código Nacional de Tránsito respecto a la forma cómo un vehículo debe ingresar a una vía, evento que exige suma precaución, debiéndose esperar a que no haya vehículos cruzando la misma en ninguno de los dos sentidos. Dicha norma no exige la presencia de señalización específica en sitio, y debe ser conocida y acatada por todo conductor.

Al respecto la Ley 676 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) establece lo siguiente:

"Artículo 60. ...

...

Parágrafo 2. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones".

"Artículo 61. Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento."

A lo anterior se suma que constan en la página web del Simit un total de **14 multas y 5 comparendos** a cargo del señor YEISON FERNEY PULGARIN TORRES, generados entre los años 2015 y 2023, todas las cuales le han sido impuestas sin haber obtenido licencia de conducción, situación que constituye un indicio grave y claro de su imprudencia y desacato permanente e irresponsable a las normas de tránsito y a los deberes mínimos de cuidado al conducir un vehículo automotor, lo cual es considerado como una actividad peligrosa que requiere la máxima atención y prudencia.

En lo que respecta a los otros dos conductores involucrados en el accidente, se tiene lo siguiente:

Obra prueba en el proceso (fotografías e IPAT, así como expediente contravencional del Tránsito) que permite conocer que el vehículo 3 (camión) estaba estacionado sobre la calzada de circulación y que el vehículo 2 (carro tanque) lo sobrepasó con exceso de velocidad.

El artículo 77 de la Ley 769 de 2002 consagra:

“En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro ...”<sup>4</sup>

Esto ubica al conductor del camión (vehículo 3) como transgresor de normas obligatorias, generando una situación de riesgo y peligro para los demás usuarios de la vía.

En lo que respecta al vehículo 2 (carro tanque), la dinámica del accidente evidencia que invadió la calzada contraria, para sobrepasar el camión estacionado, en una zona en la cual estaba prohibido el adelantamiento de vehículos, lo cual que además, según consta en las versiones dadas por los implicados en el trámite contravencional de tránsito, fue ejecutado a una velocidad muy superior a los 30 km/h permitidos en el sitio, es decir, sobrepasando el límite de velocidad.

Estas situaciones imputables de forma primordial al hoy demandante, pero también a los otros conductores involucrados en el accidente, constituyen una causa extraña que rompe el nexo causal y exime de responsabilidad a VINUS.

## **2. Señalización Adecuada De La Vía**

La demanda plantea en sus hechos que la señalización de la vía era insuficiente.

No obstante, la demanda limita a afirmar y se abstiene de analizar la señalización existente a la luz del manual de señalización vial y las normas del código de tránsito, y no define qué normas son las que supuestamente se estaban incumpliendo. La demanda se limita a afirmar si sustento legal alguno.

---

<sup>4</sup> Así mismo, el artículo 65 de la misma ley indica lo siguiente: “Utilización de la señal de parqueo. Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.” Código Nacional de Tránsito.

Contrario a tales afirmaciones de la parte actora, en el IPAT se informa que la vía era recta, que contaba con berma, estaba asfaltada, seca y en buen estado, y que existía señal vertical de No Adelantar, línea central amarilla continua y línea de borde blanca.

La señalización presente en la zona donde ocurre el accidente era la siguiente.



La señalización vertical presente en el sitio se puede resumir así:

Lugar del accidente	PR35+122,50
---------------------	-------------

señal vertical #	Tipo de señal	Sentido del trafico	PR	Distancia entre señal y lugar de accidente (m)
1	SR-30 / 30km	San jose del nus - Cisneros	PR35+406,13	283,63
2	SP- 36 / Puente estrecho	San jose del nus - Cisneros	PR35+382,51	260,01
3	SR-30 / 30km	San jose del nus - Cisneros	PR35+302,96	180,46
4	PR	San jose del nus - Cisneros	PR35+000,00	122,50
5	SR-30 / 50km	San jose del nus - Cisneros	PR34+998,82	123,68
6	SP-08 / Curva y contracurva	San jose del nus - Cisneros	PR34+921,19	201,31
7	SR-26 / No adelantar	San jose del nus - Cisneros	PR34+857,97	264,53
8	SR-30 / 30km	Cisneros - San jose del nus	PR34+815,22	307,28
9	SP- 36 / Puente estrecho	Cisneros - San jose del nus	PR35+229,37	106,87
10	SR-30 / 50km	Cisneros - San jose del nus	PR35+247,02	124,52
11	SR-30 / 30km	Cisneros - San jose del nus	PR35+256,79	134,29
12	SR-30 / 50km	Cisneros - San jose del nus	PR35+400,87	278,37

Tenemos entonces que en la vía existían, en el trayecto antes de llegar al sitio del accidente que recorrieron los vehículos implicados, dos señales de velocidad máxima de 30 km/h, ubicadas a 283 mt y 180 mt del sitio de choque, señal vertical de puente estrecho y señal vertical de curva y contracurva. Así mismo, se tenía señal horizontal de línea central continua, que indica la prohibición de adelantamiento de vehículos entre carriles.



Señalización PR35+400 Sentido Norte – Sur, señal vertical SR-30 y señal horizontal de línea central continua amarilla (prohibido adelantar entre carriles)



PR35+311 Sentido Norte – Sur, señal vertical SR-30 y señal horizontal de línea central continua (prohibido adelantar entre carriles)

Según el Manual de señalización vial la señal vertical reglamentaria de velocidad máxima rige mientras no haya otra señal vertical de velocidad máxima que la modifique. En este caso, la única señal de velocidad máxima que había era de 30 km/h, razón por la cual ésta era la velocidad permitida en el sitio.

Adicionalmente, se tenía instalada una señal vertical SP-36, estrechamiento por puente, y se continúa con la señal horizontal ya indicada.



Señalización PR35+380 Sentido Norte – Sur

Tenemos también reportada en el IPAT la presencia de señal vertical reglamentaria de no adelantar, la cual define una prohibición de obligatorio cumplimiento que bastaría a los usuarios de la vía para saber que no se puede sobrepasar ningún vehículo en esa zona.

Se pudo constatar en las fotografías que se anexan con este escrito, así como en las fotografías que se anexaron con la demanda y en el IPAT, que todo el sitio tenía señal horizontal de línea central continua amarilla, que según el manual de señalización también indica la prohibición de adelantar vehículos. Incluso así se tuviera solo esta señal horizontal, sería suficiente a la luz legal, dado que en el Código Nacional de Tránsito se establece que la prohibición para adelantar otro vehículo puede señalarse bien con la línea continua central en pavimento, o bien con señal vertical, sin que exista una exigencia normativa para que haya presencia de otras señales adicionales, como erradamente se afirma en la demanda<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Artículo 73 del Código Nacional de Tránsito: “Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos: En Intersecciones. En los tramos de vía donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento...”

Según establece el Manual de Señalización Invias 2015, la señalización horizontal corresponde a las líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento y en el caso de la línea centra continua, informa que se está en zona de adelantamiento prohibido (numeral 3.2.5. del Manual de Señalización).

Por otro lado, en lo que respecta a los controladores de velocidad, contrario a lo que se afirma en la demanda, no solo no existe norma en el manual de señalización vial que exija su instalación en todo el trayecto que tenga una velocidad máxima de 30 km/h, lo cual sería inviable en la práctica, sino que al contrario, el mismo manual de señalización vial de INVIAS indica que la colocación de resaltos está prohibida en vías como la que nos ocupa.

En efecto, las vías interurbanas y carreteras tienen prohibición expresa de colocación de resalto, y los conductores están obligados a acatar la velocidad máxima permitida sin necesidad de estos reductores de velocidad u otros instrumentos similares.

Veamos lo que dice el Manual de Señalización Vial de 2015 al respecto:

#### “5.8. REDUCTORES DE VELOCIDAD, RESALTOS.

...

El resalto, según su diseño, es capaz de reducir la velocidad hasta 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para vías urbanas de carácter local y de uso de suelo predominantemente residencia y/o donde se ubican establecimientos educacionales. Sin embargo, no son adecuados para las vías urbanas de velocidad máxima igual o superior a 70 km/h y no se aplican en autopistas ni carreteras, a menos que estas últimas pasen por una zona residencial donde la velocidad máxima sea limitada a 60 km/h o menos.

...

Teniendo en cuenta que los resaltos son muy restrictivos para los conductores, no se debe permitir su uso en los siguientes casos:

...

- Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, llegada de puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial”<sup>6</sup>.

Tenemos entonces que la vía estaba correcta y suficientemente señalizada y claramente si los tres conductores hubieran acatado las normas de tránsito y las señales existentes, el accidente no se habría producido.

De esta manera, no es cierto y no está probado que las señales de tránsito fueron insuficientes y que se estaba pasando por alto la normatividad en la materia, como de manera equivocada y sin sustento se afirma en la demanda.

---

<sup>6</sup> Manual de señalización vías 2015 – INVIAS, numeral 5.8. Reductores de velocidad, resaltos. Pags 676 y ss.

### **3. Inexistencia De Nexo Causal Entre La Supuesta Falta De Señalización Y El Accidente**

La demanda plantea que la falta de señalización tuvo incidencia causal en el accidente. Esta afirmación no está demostrada y no es cierta.

Ya vimos como el sitio estaba debidamente señalizado tanto en lo relativo a la velocidad máxima como a la prohibición de adelantamiento entre vehículos. Ya vimos también que la vía estaba en excelente estado, era recta, había iluminación natural y nada que obstruyera la visibilidad del conductor demandante.

Así las cosas, si los conductores involucrados en el siniestro hubieran acatado las señales existentes, no se habría producido el accidente, situación que nos lleva a concluir que la causa del mismo no fue la falta de señalización.

En efecto, si el conductor del camión de estacas no se hubiera estacionado en la calzada de circulación; si el conductor del carro tanque hubiera transitado a 30 kms por hora y no hubiera realizado una maniobra de adelantamiento, respetando la línea continua y la señal vertical de velocidad máxima; y finalmente si el conductor de la motocicleta se hubiera detenido antes de ingresar a la vía nacional, para validar si venían o no vehículos y hubiera esperado que la vía estuviera despejada para ingresar en ella, el accidente no se habría producido.

Esta verificación permite concluir que la causa de la colisión no fue la supuesta falta de señalización, pues la que había en el sitio era suficiente para haberse evitado el accidente si la hubieran acatado, al igual que las normas de tránsito que fueron violadas por los tres conductores.

A lo que se suma el hecho de que el hoy demandante conducía sin licencia de conducción, situación que permite suponer su falta de conocimiento en relación con las normas de tránsito, la señalización existente en la vía y el debido cuidado que debe emplearse al conducir un vehículo.

Por esta razón, no existe nexo causal entre la supuesta omisión en señalización y el accidente, lo que hace la discusión inocua y permite concluir que no puede imputarse responsabilidad alguna a VINUS, por inexistencia de nexo causal.

### **4. Cumplimiento de Vinus de sus Deberes Contractuales**

La responsabilidad que en este proceso se pretende requiere en relación con VINUS, sociedad comercial, que se demuestre:

- La existencia de una obligación contractual – delegación estatal –
- El incumplimiento de dicha obligación – hecho dañoso –
- El nexo causal entre el hecho dañoso y el daño cuya indemnización se pretende.

Analizamos en la primera excepción que se tiene prueba objetiva y cierta sobre la culpa exclusiva de la víctima y de terceros, que rompe el nexo causal, lo que permite desde ya desestimar la responsabilidad por faltar uno de sus elementos esenciales.

Analizamos también en la segunda excepción cómo VINUS cumplió con los deberes de señalización en seguimiento de las normas vigentes, de donde se puede concluir que no hay prueba de un hecho dañoso.

Adicional a lo anterior, se analizó también que las supuestas fallas o faltas en la señalización que se plantean en la demanda sin sustento alguno, no fueron la causa del accidente, en la medida en que si los conductores hubieran acatado la señalización existente y las normas de tránsito obligatorias, el accidente no se habría producido, situación que demerita el nexo causal entre la supuesta culpa que pretende imputarse y el accidente.

Se ha explicado y se probará que VINUS cumplió sus deberes contractuales, que la vía estaba en buen estado de mantenimiento, adecuadamente señalizada y en condiciones para una transitabilidad segura y en esa medida, no pudiendo imputársele incumplimiento contractual alguno, tampoco responsabilidad.

## **5. Oposición en relación con los Perjuicios -Inexistencia de Prueba sobre su Existencia y Cuantía**

VINUS se opone a cualquier condena de perjuicios por inexistencia de responsabilidad, dado que ningún hecho u omisión dañoso le puede ser imputado y que la causa del accidente constituye causa extraña eximente de responsabilidad.

No obstante, VINUS también se opone a la existencia y cuantía de los perjuicios pretendidos, por las siguientes razones:

### **Sobre los perjuicios morales y el perjuicio por daño a la salud**

La demanda pretende la indemnización de perjuicios morales por las lesiones sufridas por el señor Yeison Ferney Pulgarín Torres, tanto a su favor como a favor de quien dice ser su compañera permanente, así como de su hijo y de dos menores hijos de la compañera permanente.

Según consta en la historia clínica aportada con la demanda, las lesiones sufridas por el señor Pulgarín Torres consistieron en fractura en tibia y peroné del pie derecho.

No se aportó prueba con la demanda de dictamen de pérdida de capacidad laboral ni constancia médica de secuelas físicas.

La jurisprudencia de unificación del Consejo de Estado sobre la indemnización de perjuicios morales para los casos de lesiones ha establecido que:

**Primero:** En ciertos casos en los que las lesiones sean de tal magnitud que afecten no solo a la víctima directa, sino también a terceros, ha aceptado el Consejo de Estado la indemnización de perjuicios morales a favor de las personas ligadas por vínculos de consanguinidad y parentesco debidamente comprobados. Sin embargo, también plantea que los casos en los cuales "las respectivas lesiones no alcanzan a tener una entidad suficiente para alterar el curso normal de la vida o de las labores cotidianas de una persona" no habría derecho a cuantificar perjuicios morales a favor de las víctimas indirectas <sup>7</sup>.

**Segundo,** de acuerdo con la jurisprudencia contencioso administrativa, es el juez quien debe tasar estos perjuicios con base en su facultad discrecional (*arbitrium iudicis*). Esa facultad está "regida por los siguientes parámetros: a) la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación (...) mas no de restitución ni de reparación; b) la tasación debe realizarse con aplicación del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998; c) la determinación del monto se sustenta en los medios probatorios que obran en el proceso, y relacionados con las características del perjuicio; y d) debe estar fundamentada, cuando sea del caso, en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad"<sup>8</sup>

**Tercero.** En sentencia de 28 de agosto de 2014<sup>9</sup>, la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado unificó su jurisprudencia sobre la tasación de perjuicios morales en casos de lesiones. En tal sentido, determinó que para fijar el monto que corresponde como indemnización, se debe verificar la gravedad o levedad de la lesión causada a la víctima directa. Además, señaló que a las víctimas indirectas se les asignará un porcentaje, de acuerdo con el nivel de relación en que se hallen respecto del lesionado, así:

	<b>Nivel 1</b>	<b>Nivel 2</b>	<b>Nivel 3</b>	<b>Nivel 4</b>	<b>Nivel 5</b>
GRAVEDAD DE LA LESIÓN	Víctima directa y relaciones afectivas conyugales	Relaciones afectivas del segundo grado de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas del tercer grado de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas del cuarto grado de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 26 de marzo de 2008, Exp. 16403

<sup>8</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencias Exps. 27136 y 33504 de 2014.

<sup>9</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 28 de agosto de 2014, Exp. 31172.

	es y paterno filiales	(abuelos, hermanos y nietos)			damnifica dos
<b>SMLMV</b>					
Igual o superior al 50%	100	50	35	25	15
Igual o superior al 40% e inferior al 50%	80	40	28	20	12
Igual o superior al 30% e inferior al 40%	60	30	21	15	9
Igual o superior al 20% e inferior al 30%	40	20	14	10	6
Igual o superior al 10% e inferior al 20%	20	10	7	5	3
Igual o superior al 1% e inferior al 10%	10	5	3,5	2,5	1,5

En esta sentencia, el Consejo de Estado aclaró que "la gravedad o levedad de la lesión y los correspondientes niveles se determinarán y motivarán de conformidad con lo probado en el proceso".

Así las cosas, la parte actora deberá demostrar, no solo la entidad y grado de la lesión, sino además si hay o no secuelas y pérdida de capacidad laboral, de manera que pueda ponderarse si realmente existen o no perjuicios morales a favor de la víctima directa y las víctimas indirectas y en qué medida con base en la tabla definida por la jurisprudencia arriba citada.

Es claro que, con base en estos parámetros definidos en la sentencia de unificación, las pretensiones de la demanda por perjuicios morales son excesivas e infundadas, y en ningún caso pueden ser concedidas, aún a favor de la víctima directa.

### **Sobre el perjuicio material del lucro cesante**

VINUS se opone a ser condenada al pago de este perjuicio en la medida en que no existe prueba de su existencia ni de su cuantía. La demanda hace una valoración con base en información que no es real ni está demostrada: no hay prueba de ingresos a favor del demandante ni de actividad económica alguna y

no hay dictamen de pérdida de capacidad laboral, elementos necesarios a efectos de establecer la existencia del daño y su cuantificación.

## **6. Excepción Genérica**

Cualquier excepción que sea probada dentro del proceso y que exonere de responsabilidad a VINUS S.A.S.

### **B. RESPUESTA AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI**

#### **I. A la precisión previa contenida en el Llamamiento en garantía de la ANI a VINUS**

Se deja constancia que VINUS solo fue vinculada al presente proceso como llamada en garantía por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, y no en calidad de demandada, como de manera errada se indica en la Precisión Previa del llamamiento en garantía.

#### **II. A los hechos del Llamamiento en garantía de la ANI a VINUS**

**Al 1. Es cierto que** entre la ANI y VINUS se celebró el contrato de concesión bajo el esquema APP No. 001 de 2016. Es cierto el contenido del objeto pactado por las partes en el contrato de concesión, el cual se anexó como prueba documental con el llamamiento en garantía presentado por la ANI.

**Al 2. Es cierto que** dentro del alcance del contrato se acordó, entre otras actividades, la operación y mantenimiento, de acuerdo con lo definido en el Apéndice Técnico 1 y los demás apéndices del contrato.

**Al 3. Es cierto que** se otorgó una concesión a VINUS en los términos establecidos por las partes en el contrato de concesión, parte general y parte especial, así como apéndices técnicos que lo integran, documentos a los que nos remitimos y que obran en el expediente.

**Al 4. Es cierto que** las partes acordaron en el numeral 3.1.5. del Apéndice Técnico 2 que es parte integrante del contrato de concesión, un acuerdo sobre seguridad vial, al cual nos remitimos. VINUS ha cumplido a cabalidad estos deberes contractuales y hasta la fecha no ha sido requerida por la ANI por incumplimiento de los mismos.

**Al 5. Es cierto que** en la parte general del contrato de concesión, las partes acordaron la cláusula 14.3. Indemnidad en los términos allí consagrados. Se resalta que la obligación de indemnidad a favor de la ANI y a cargo de VINUS solo surge en caso de reclamaciones frente a las cuales VINUS sea responsable, situación que no ocurre en el presente asunto, como hemos ya explicado y se probará.

**Al 6. No es cierto que** VINUS esté obligada a pagar una condena por indemnización de perjuicios ni frente a los demandantes ni frente a la ANI, dado que, por un lado, el accidente objeto del proceso ocurrió por hechos constitutivos de causa extraña eximente de responsabilidad y, por otro lado, VINUS cumplió cabalmente sus obligaciones contractuales, tal y como se ha explicado y se probará.

### **III. A las pretensiones, alcance y extensión del Llamamiento en garantía de la ANI a VINUS**

VINUS se opone a ser condenada a favor de los demandantes y a favor de la ANI, por las siguientes razones:

1. Inexistencia de responsabilidad a su cargo.
2. Causa extraña eximente de responsabilidad.
3. Inexistencia de perjuicios
4. Cumplimiento de las obligaciones contractuales de señalización

### **IV. EXCEPCIONES FRENTE AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA**

#### **1. INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN DE INDEMNIDAD.**

La ANI y VINUS acordaron en el contrato de concesión que:

**“14.3. Indemnidad: El Concesionario se obliga a mantener indemne a la ANI de cualquier reclamación proveniente de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus Contratistas, subcontratistas o dependientes.”**

Así, la obligación de indemnidad pactada entre las partes parte de un supuesto claro: VINUS responde frente a la ANI solo en aquellos casos en que la reclamación provenga de las actuaciones del concesionario, de sus subcontratistas o dependientes.

En otras palabras, habría obligación de indemnidad siempre que la reclamación sea imputable a hechos u omisiones de VINUS que la hagan directamente responsable.

De esta manera, tendría la ANI la carga de probar que los hechos que en la demanda se determinan como fuente de responsabilidad efectivamente ocurrieron, son imputables a VINUS, sus dependientes o subcontratistas, y fueron la causa del daño. En otras palabras, correspondería a la ANI demostrar que el contratista es responsable.

Ahora bien, la demanda plantea que el accidente que sufrió el señor Yeisón Ferney Pulgarín ocurre por ausencia de señalización, planteamiento que no tiene sustento ni fáctico ni jurídico.

Contrario a ello, se evidencia con la prueba que obra en el expediente que VINUS cumplió cabalmente las obligaciones de señalización adquiridas en el contrato, que la zona estaba debidamente señalizada y que el accidente no ocurre por falta de señalización sino por culpa exclusiva de la víctima y de terceros, es decir, de los tres conductores involucrados en el mismo, situación que exime de responsabilidad a VINUS.

## **2. REITERACION DE LAS EXCEPCIONES FRENTE A LA DEMANDA PRINCIPAL**

Se reiteran las excepciones planteadas frente a la demanda principal y los argumentos dados en cada una de ellas, en la medida en que, no habiendo responsabilidad de VINUS, no opera la obligación de INDEMNIDAD pactada en el contrato de concesión y que constituye el sustento del llamamiento en garantía realizado por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI.

En efecto, dado que el accidente ocurrió por CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA Y DE TERCEROS, que VINUS cumplió cabalmente sus obligaciones contractuales en lo que respecta a mantenimiento de la vía y señalización, y que no existe relación causal entre una supuesta falta de señalización y el accidente de tránsito, no se probó ninguno de los elementos de la responsabilidad a cargo de VINUS y en esa medida, no surge a su cargo la obligación de indemnidad a favor de la ANI, obligación que supone previamente la existencia de responsabilidad en cabeza del concesionario.

### **C. SOLICITUD GENERAL FRENTE A LA DEMANDA PRINCIPAL Y AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA DE LA ANI**

En mérito de todo lo expuesto, se solicita respetuosamente que se denieguen la totalidad de las pretensiones de la demanda principal y del llamamiento en garantía que hace la ANI y se exonere de responsabilidad a VINUS.

## D. SOLICITUD DE PRUEBAS

### 1. PRUEBA DOCUMENTAL

Se aportan copia de los siguientes documentos para ser considerados como prueba:

- 1.1. Esquema de la señalización sobre mapa del lugar
- 1.2. Esquema de la señalización en plano
- 1.3. Fotografías del lugar y la zona, donde puede apreciarse la señalización.

### 2. EXHORTO

Se anexa como prueba documental Derechos de Petición remitidos a la Inspección rural de Policía y Tránsito de San José del Nus, Alcaldía de San Roque – Antioquia, con constancia de envío por correo electrónico del 24 de octubre de 2023, y a la Inspección Rural de San José del Nus, con constancia de envío por correo electrónico del 27 de octubre de 2023. En caso de que no se reciba respuesta, solicito se exhorte a la Inspección Rural de San José del Nus (correo electrónico: inspeccionpoliciaruralsanjose@gmail.com) para que con destino al presente proceso se sirva remitir:

**Copia completa del expediente de tránsito**, incluidos anexos, actas de audiencias y resolución de fallo hasta decisión en firme, correspondiente al accidente ocurrido el 21 de febrero de 2022, en la vía Cisneros – Puerto Berrio, kilómetro 35+120, Localidad La Punta, cuyo IPAT fue elaborado por el patrullero Carlos Vasquez Monsalve con placas 091562, y en el cual se vieron involucrados tres vehículos, a saber:

- Vehículo 1, de placa SNM310, conducido por Jorge Alberto Castrillón.
- Vehículo 2, de placa F3U82D, conducida por Yeison Ferney Pulgarín Torres.
- Vehículo 3, de placa GKV373, conducido por el señor Carlos Alberto Ruiz.

### 3. TESTIMONIOS Y RECONOCIMIENTO DE FOTOGRAFÍAS

Solicito que se cite a las siguientes personas para que declaren sobre los hechos objeto de este proceso, las obligaciones contractuales de VINUS y su cumplimiento, la señalización existente en la zona, los índices de seguridad vial, el accidente objeto de discusión y en general, sobre todos los hechos de interés al presente proceso. Así mismo, para que se sirvan reconocer las fotografías que se allegan como prueba así como el mapa de señalización, e indique cuándo fueron tomadas y en qué lugar.

**3.1. TATIANA GUILLÉN OSSA**, quien es la directora actual de Operación y Mantenimiento de la concesión.

Cédula de ciudadanía No. 1.037.570.626

Tel: 3208345410

Dirección: Calle 59 No. 48 – 35 Copacabana – Ant.

Correo electrónico: [tatiana.guillen@vinus.com.co](mailto:tatiana.guillen@vinus.com.co)

**3.2. YEFFERSON GONZALEZ SALAZAR**, quien se desempeña como Ingeniero en VINUS.

Cédula de ciudadanía No. 1.020.413.242

Tel: 3218692287

Correo electrónico: [yefferson.gonzalez@vinus.com.co](mailto:yefferson.gonzalez@vinus.com.co)

#### **4. INTERROGATORIO DE PARTE**

A la hora y fecha que fije el Despacho, me permito formular interrogatorio a las personas que integran la parte demandante.

#### **E. LLAMAMIENTOS EN GARANTIA**

Se presentan con este escrito llamamiento en garantía a ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. CONFIANZA y CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A.

#### **F. ANEXOS**

- Correo electrónico remitido por la representante legal de VINUS el 19 de septiembre de 2023, donde se remite poder para actuar y certificado representación y existencia de la cámara de Comercio de Medellín de VINUS S.A.S.
- Poder para actuar suscrito por el representante legal de VINUS.
- Certificado de existencia y representación legal de VINUS.
- Copia de la cédula de ciudadanía y la tarjeta profesional de la apoderada.
- Pruebas documentales citadas.
- Llamamiento en Garantía a Aseguradora de Fianzas S.A. CONFIANZA y a Chubb Seguros Colombia S.A. con anexos.

#### **G. NOTIFICACIONES**

A esta apoderada, en la ciudad de Medellín, en la Calle 7D N° 43C-50. Teléfono: (4)5602070. Celular 3104267769. E-mail: [mtooro@enfoquejuridico.com](mailto:mtooro@enfoquejuridico.com)

**IX. DEPENDENCIA JUDICIAL**

Así mismo, pido al despacho tenga como mi dependiente judicial al señor **Orlando De Jesús Velez Oquendo**, estudiante de derecho de la Corporación Universitaria Americana, identificado con cédula de ciudadanía N° 3.383.863 de Envigado.

El dependiente judicial queda facultado para solicitar y revisar el expediente, impulsar el proceso, retirar oficios y traslados, recibir títulos, sacar copias y demás funciones inherentes a su dependencia.

Cordialmente,



**MONICA TORO VASQUEZ**

**T.P. 91.670 C. S. de la J.**

**Apoderada HATOVIAL S.A.S.**