



Honorable Juez:

ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE
JUZGADO TREINTA Y OCHO ADMINISTRATIVO ORAL
CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN TERCERA

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
EXPEDIENTE:	110013336038 <u>202000191</u> 00
DEMANDANTE:	DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ Y OTRO
DEMANDADO:	NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS
ASUNTO:	CONTESTACIÓN DEMANDA

SANDRA JULIETA IBARRA RUIZ, mayor de edad, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, encontrándome dentro del término legal, respetuosamente me permito presentar en término escrito de **CONTESTACIÓN DE DEMANDA** en el proceso de la referencia, de la siguiente manera:

I. EXCEPCIÓN PREVIA DE PLEITO PENDIENTE

En primer lugar, se debe manifestar que una vez revisada la demanda, se evidencia que cursa el proceso 110013336-031-2019-00039-00 en el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá, el cual presenta idénticos hechos y pretensiones e inclusive interpuesto por la misma abogada, siendo lo único que se diferencia el monto de las pretensiones.

El Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo no enuncia las excepciones previas que se pueden formular, simplemente se refiere a ellas de manera genérica en el artículo 180 numeral 6, por lo tanto, es necesario acudir por remisión expresa del artículo 306 ibídem, al artículo 100 del CGP que las enlista explícitamente y señala la oportunidad para proponerlas, esto es, en dentro del término de traslado de la contestación de la demanda, las cuales consisten en:

- "1. Falta de jurisdicción o de competencia.*
- 2. Compromiso o cláusula compromisoria.*
- 3. Inexistencia del demandante o del demandado.*
- 4. Incapacidad o indebida representación del demandante o del demandado.*
- 5. Ineptitud de la demanda por falta de los requisitos formales o por indebida acumulación de pretensiones.*
- 6. No haberse presentado prueba de la calidad de heredero, cónyuge o compañero permanente, curador de bienes, administrador de comunidad, albacea y en general de la calidad en que actúe el demandante o se cite al demandado, cuando a ello hubiere lugar.*

7. *Habérsele dado a la demanda el trámite de un proceso diferente al que corresponde.*

8. Pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto.

9. *No comprender la demanda a todos los litisconsortes necesarios.* 10. *No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar.*

11. *Haberse notificado el auto admisorio de la demanda a persona distinta de la que fue demandada.”*

Subrayas y negrilla fuera de texto.

La excepción de pleito pendiente tiene como propósito esencial evitar que existan dos o más procesos o litigios que compartan identidad de partes, pretensiones y causa, que sean resueltos de manera distinta.

El Consejo de Estado mediante sentencia del 2 de abril de 2018 proferida bajo radicado 20001-23-39-003-2016-00244-01(60835) manifestó sobre la excepción de pleito pendiente lo siguiente:

"En este último escenario, el de la pretensión, es donde se puede verificar la concurrencia de tres elementos configuradores que le dan sentido: i) el primero, atañe a los sujetos entre los cuales se ha trabado la Litis, es decir, el elemento subjetivo, determinado por la conjunción de las personas que intervienen en el litigio en calidad de demandante, demandados o intervinientes, en general; ii) el segundo, y que constituye la base de los pedimentos, está determinado por las premisas fácticas que sirven de sustento a la pretensión; y iii) por último, se trata de la pretensión en sentido estrictamente jurídico, y hace referencia a las declaraciones, condenas y demás solicitudes respecto de las cuales la parte demandante pide al Juez que se pronuncie."

De conformidad con la jurisprudencia transcrita, para efectos de declarar la excepción de pleito pendiente deben presentarse 4 elementos relevantes que marcan la prosperidad de esta excepción, los cuales se analizaran en el presente caso de la siguiente manera:

i) *Discutir un mismo derecho litigioso*

Examinados los textos de los escritos de demanda, se evidencia que la profesional del derecho NUBBY ESPERANZA RAMIREZ ORTIZ en representación del señor DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ y el menor de edad NICOLAS SACRISTAN AGUILAR radicó ante los Juzgados Administrativos, demanda que tiene como medio de control de reparación directa con la finalidad que se les declare administrativa y extracontractualmente responsables a los demandados, por supuesta falla en el servicio por presunta omisión, con ocasión de los daños y perjuicios causados por las lesiones que sufrieron tales demandantes en el accidente de tránsito sucedido el 31 de marzo de 2015, en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, D.C., a la altura de Quebrada Blanca Km 55 más 240 metros, cuando la buseta de servicio público de placa SMB-608, afiliada a la empresa Expreso Bolivariano en la que se movilizaba el lesionado, fue impactada por el tracto camión de placas UFS-855, el cual incumplía las normas de tránsito.

Tal conclusión se da con la simple lectura de los escritos de demanda e incluso con el auto admisorio proferido en el marco del proceso 2019-039, por lo que es evidente que este requisito se configura.

ii) Guardar identidad en los sujetos procesales

Para analizar si se cumple este requisito basta con revisar los autos admisorios proferidos por los Juzgados 31 y 38 Administrativos en los que se manifestó:

- Auto del 1 de julio de 2020 del Juzgado 31 Administrativo de Bogotá

“Así pues, el señor DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ (víctima directa), quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor de edad NICOLAS SACRISTAN AGUILAR (afectado), en nombre propio y en calidad de afectados, presentaron ante estos Juzgados Administrativos, el medio de control de reparación directa, en contra de la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL -POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA y MUNICIPIO DE LA CALERA (...).”

- Auto del 28 de junio de 2021 del Juzgado 38 Administrativo de Bogotá

“Ahora, subsanada dentro de la oportunidad legal la demanda de la referencia, instaurada a través de apoderado judicial por DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su menor hijo NICOLÁS SACRISTÁN AGUILAR en contra de la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, MINISTERIO DE TRANSPORTE, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS y TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, DIRECCIÓN DE IMPUESTOS y ADUANAS NACIONALES – DIAN, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA y MUNICIPIO DE LA CALERA, el Despacho admitirá el presente medio de control ya que cumple con los requisitos de jurisdicción, competencia, caducidad y procedibilidad señalados en los artículos 155 al 157 y del 161 al 166 del CPACA.”

Con la verificación de los autos admisorios, se evidencia la concurrencia de los mismos sujetos procesales, por lo que claramente se cumple con este requisito.

iii) Exponer la misma situación fáctica

Con la sola lectura de los escritos de demanda, es evidente que lo único que se modifica es el valor de las pretensiones, por lo que la situación fáctica es idéntica.

iv) Existir prueba en el proceso que así lo acredite.

Al presente escrito se aportan los documentos que se encuentran en poder de la suscrita apoderada con los que se prueba la existencia de otro proceso con idéntica situación fáctica, con lo que también se configuraría este requisito.

Así las cosas, la excepción de pleito pendiente está dirigida a impedir que exista duplicidad de demandas o litigios judiciales en los que se controvierta un mismo aspecto con identidad de partes y causa, en los que se dicten posiblemente sentencias contradictorias sobre un mismo asunto.

Ahora bien, respecto de la contestación de fondo de la demanda, en el entendido de que ya se produjo una respuesta por parte del Departamento de Cundinamarca, a continuación, se transcribirá lo ya manifestado en la contestación efectuada sobre el referido proceso 110013336031 2019-00039 00.

1.1. A LOS HECHOS GENERALES Y A LOS HECHOS QUE RESPONSABILIZAN A LA GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA

A los hechos 1 al 4: Como los plantea la parte actora; Son parcialmente ciertos.

No es cierto que la *“Gobernación de Cundinamarca, Oficina de Tránsito Municipio de la Calera, expidió una licencia de vehículo comercial de carga a un vehículo que no reúne los requisitos mínimos exigidos por ley,*

...”. (parte inicial del Hecho 1).

No es cierto que *“el vehículo en cuestión recibió autorización de remolque, por parte del Ministerio pasando por encima de las características técnicas del fabricante y de lo ordenado por la ley como requerimiento de peso bruto mínimo”*. (parte final del Hecho 2).

En relación con lo antes transcrito del hecho 2, vale la pena indicar que la parte actora incurre en el error de confundir el concepto de *“camión tractor” con el concepto de “remolque”, por lo cual y para efectos de aclarar la diferencia entre dichos conceptos, a continuación, se transcriben las definiciones establecidas en el artículo segundo de la Ley 769 de 2002:*

i) **Remolque:** Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

ii) **Camión tractor:** Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

No es cierto que “*el vehículo no reunía los requisitos mínimos de fabricación que se exige la norma para ser considerado Tracto Camión...*”. (parte inicial del Hecho 3)

No es cierto que “*con esa licencia irregularmente otorgada por el Ministerio de Transporte, Gobernación de Cundinamarca, Oficina Transito Municipio de la Calera...*”, no es cierto que “*el vehículo que transitaba con documentos irregularmente otorgados por una falla en el servicio del Ministerio del Transporte*” y no es cierto que “*...este tipo de vehículos por ley no puede halar (sic) un tráiler*”. (parte inicial, intermedia y final del Hecho 4)

Se precisa que no le asiste ninguna razón fáctica, jurídica y probatoria a la parte actora para efectuar las manifestaciones antes transcritas de los hechos que acá se contestan, toda vez que:

- a) En el certificado de tradición del vehículo automotor con placa USF 855, anexo al escrito de demanda, se puede verificar que dicho vehículo se registró inicialmente el 30 de enero de 2003 (fecha de matrícula) en la Sede Operativa de Tránsito de La Calera¹, que presenta un traspaso realizado el 16 de julio de 2007, a nombre de ASESORIAS REPRESENTACIONES ADMINISTRACIÓN, entidad que figuró como propietaria hasta cuando se realizó un segundo traspaso el 01 de junio de 2013, a nombre de AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE S.A.S.
- b) Este vehículo según la licencia de tránsito anexa al escrito de demanda, registra los siguientes guarismos: Placa UFS 855, carrocería SRS, línea KODIAK 157, clase de vehículo TRACTO CAMIÓN, motor 9SZ13266, Servicio Público, Chasis 9GDP7H1C23B222101, Serie 9GDP7H1C23B222101, marca CHEVROLET, modelo 2003, color NARANJA, fecha manifiesto 25/11/2002, importación 08014010973699, cilindrada cubicaje 6.600. Es de señalar que registra alerta consistente en la existencia de proceso judicial No.201580006 ordenada mediante oficio 2677 del 06/05/2015 del Juzgado Penal Municipal, tipo de proceso contra la vida, Orden o Medida Judicial: Entrega provisional.

- c) Al consultarse en la plataforma del RUNT (Registro Único Nacional de Tránsito (<https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaVehiculo>)) el citado tracto camión con placa UFS 855, se puede verificar, entre otros datos, que dicho vehículo automotor registra un PESO BRUTO VEHICULAR de 15.900 Kilogramos. (Se anexa como prueba documental a éste escrito de contestación de demanda en formato PDF, la consulta efectuada en el RUNT a la placa UFS 855 el 04 de octubre de 2020).
- d) El artículo 23 de la Ley 33 de 1996, dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte deberán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, **previamente homologados ante el Ministerio de Transporte**, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos establecidos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte. Es de resaltar que la homologación que se hace ante el Ministerio de Transporte es de carácter técnico, la cual está en concordancia con lo informado por el fabricante o importador de los vehículos automotores que se someten a la misma.

De acuerdo con lo señalado en los anteriores literales y según el marco normativo que ha regulado el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga en Colombia, que más adelante se expondrá en este escrito, se puede determinar que para cuando se realizó el registro inicial del vehículo automotor de placa UFS 855 y se expidió la respectiva Licencia de Tránsito No.10006054143 por el SIETT – Cundinamarca, sede operativa de La Calera, se contaba con los documentos requeridos por el ordenamiento jurídico para tales fines y por tanto, no es cierto que el registro inicial o la matrícula del citado vehículo automotor y la expedición de la respectiva licencia de tránsito, se hayan efectuado de manera irregular por el organismo de tránsito ya mencionado.

Es de anotar que, si bien la parte actora afirma que el vehículo en cuestión no debió ser considerado como tractocamión, la factura de compra del mismo, aportada como uno de los requisitos para el registro de dicho automotor, describe el mismo como un vehículo automotor “TRACTO CAMION KODIAK 157 DIESEL, marca CHEVROLET, modelo 2003”. (Ver FACTURA CAMBIARIA DE COMPRAVENTA No.093529 con fecha 16 de enero de 2003 de CENTRODIESEL con N.I.T.860.032.115-6, adjunta al escrito de demanda).

A las demás manifestaciones efectuadas por la parte actora en el Hecho 4:

En relación con “...; el vehículo “tractocamión” de placas UFS855 comenzó a trabajar...”, “... Y que además recorrió el país sin ser detenido por la Policía Nacional, pasando con exceso de peso las básculas de Invias, y sin revisión del cumplimiento de los requisitos de ley para realizar el transporte de carga con tráiler...”: No me constan. Corresponderá a la parte actora probarlos; toda vez que hacen referencia a circunstancias, características, situaciones, gestiones y/o actuaciones para las cuales no era, ni es, competente el Departamento de Cundinamarca.

Respecto a las notas periodísticas: No me constan; me atengo a lo que resulte probado dentro del proceso.

A los hechos 5, 6, 7, 8, 9, 12, 16, 17 y 19: No me constan. Corresponderá a la parte actora probarlos; toda vez que hacen referencia a circunstancias, características, situaciones, gestiones y/o actuaciones para las cuales no era, ni es, competente el Departamento de Cundinamarca.

Respecto a las partes iniciales de los hechos 8 y 9 que a continuación se transcribe: “El resultado de la autorización ilegal de la licencia de transporte comercial de carga al vehículo Chevrolet Kodiak como “tracto camión” por parte del Ministerio de Transporte, ...” y “El resultado de la autorización ilegal de la licencia de transporte comercial de carga al vehículo Chevrolet Kodiak como “tracto camión” por parte del Ministerio de Transporte, a través de la Secretaría de Tránsito del Municipio de la Calera bajo subordinación del Departamento de Cundinamarca, ...”: No son ciertos; según lo ya expuesto y sustentado anteriormente al dar respuesta a los hechos 1 al 4, en éste escrito de contestación de demanda.

A los hechos 10, 11, 15, 20, 21 y 22: No me constan. Corresponderá a la parte actora probarlos

Al hecho 13: Es cierto; según el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C-00137870, anexó al escrito de demanda. Informe policial del cual me permito resaltar que en la hipótesis del accidente de tránsito se registró: “Posibles fallas mecánicas en frenos” del vehículo 3 (placa UFS 855 con Remolque placa 42888).

Al hecho 14: Es cierto; según el Informe Ejecutivo –FPJ-3- con fecha 01/04/2015 y el Informe Investigador de Laboratorio –FPJ13- con fecha 01/04/2015 (Experticio técnico al vehículo no automotor de placa R42888 (remolque)), anexos al escrito de demanda.

Informe Investigador de Laboratorio –FPJ13- (Experticio técnico al remolque con placa R42888), del cual me permito transcribir los siguientes apartes de la conclusión:

“... se observaron novedades en los sistemas de suspensión y frenos, situación está (sic) que hace perder eficiencia en el frenado igualmente se observaron deficiencias en el mantenimiento preventivo y/o correctivo periódico del sistema de frenos.

De igual manera se observó una modificación en el semirremolque, toda vez que le fue suspendido un eje dual, reduciendo de esta manera la capacidad de carga de la plataforma de acuerdo a lo establecido en la Resolución 0004100 de 2004...”

A los hechos 18 y 23: Son ciertos; según los informes señalados en el hecho 14 y según el Registro Civil de Nacimiento del menor Nicolás Sacristán Aguilar, anexo a la demanda.

Al hecho 24: No es un hecho. Es una referencia al poder otorgado a la apoderada de los demandantes, que no adiciona elementos fácticos a los cuales responder.

II. RAZONES DE DEFENSA

Mediante apoderada el señor Diego Antonio Sacristán González, en nombre propio y en nombre de su menor hijo, instauraron el referido medio de control de Reparación Directa, pretendiendo que se declare que las entidades demandadas, incluyendo al Departamento de Cundinamarca, son solidaria, civil y administrativamente responsables de todos los daños antijurídicos y perjuicios tanto de orden material, lucro cesante, como inmateriales, daño moral, daño fisiológico o de vida y a la salud, causados a los demandantes por falla o falta del servicio, por acción y/u omisión de la administración.

La parte actora estructura el escrito de demanda en un accidente de tránsito en el cual resultó lesionado el demandante señor Diego Antonio Sacristán González, ocurrido el 31 de marzo de 2015 cuando el vehículo de servicio público de transporte (Expreso Bolivariano) en el cual se desplazaba

el demandante como pasajero, fue impactado por un vehículo automotor con placas UFS 855 y R42888, en el Kilómetro 55+240 metros, en la localidad Quebrada Blanca, sector la Santandereana del Municipio de Guayabetal – Cundinamarca, de la vía Villavicencio a Bogotá, D.C.

Conforme la anterior reseña del petitum de la demanda y la causa de la reclamación, debo manifestar, que no hay lugar a declarar la responsabilidad administrativa y patrimonial del Departamento de Cundinamarca, como quiera que, no existe nexo causal entre alguna conducta activa u omisiva de mi representado y el daño ocurrido a los demandantes, como pasa a explicarse:

El medio de control de reparación directa establecido en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (C.P.A.C.A.), tiene como fin la reparación del daño antijurídico causado por el Estado, en virtud de un hecho, omisión, operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos.

A su turno, el artículo 6 de la Constitución Política establece la responsabilidad de los servidores públicos por la infracción de la Constitución y las Leyes, y por la omisión o extralimitación de sus funciones, en el mismo sentido, el artículo 90 superior consagra: *“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas...”*.

De manera que existe responsabilidad patrimonial de la administración en los casos en que el daño es resultado de omisiones, actuaciones, extralimitaciones en los servicios que la entidad pública acusada debe atender, lo cual permite determinar la legitimidad en la causa dentro de las acciones de reparación directa en los casos de falla del servicio.

La doctrina y jurisprudencia han destacado tres presupuestos esenciales de la responsabilidad extracontractual del Estado por falla del servicio como son:

- a) Un hecho, omisión u operación,
- b) Un daño o perjuicio patrimonial, y
- c) La relación de causalidad entre el hecho y el daño.

En el caso que acá nos ocupa, respecto a los hechos enrostrados a la entidad territorial por mi representada y al daño antijurídico alegado por la parte actora, no es posible imputar responsabilidad de los mismos a una actuación u omisión del Departamento de Cundinamarca, por cuanto el organismo de tránsito, SIETT Cundinamarca Sede Operativa de La Calera respecto al vehículo automotor con placa UFS 855, dio cumplimiento a la normatividad que ha regulado el registro inicial o matrícula y la expedición de la licencia de tránsito No. 10006054143, como pasa a explicarse a continuación. Vale indicar que estas actuaciones administrativas (registro inicial (matrícula) y expedición de la licencia de tránsito) actualmente gozan de presunción de legalidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 88 del C.P.A.C.A.

De la licencia de tránsito, del registro inicial y de las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de carga.

La Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, establece en sus artículos 34, 35 y 37 lo siguiente:

“ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional. Factura de compra en el país de origen y licencia de importación. Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

ARTÍCULO 37. REGISTRO INICIAL. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su

operación en las vías del territorio nacional. (...)”. (Subraya y negrilla fuera de texto).

Por su parte, la Ley 336 de 1996 establece que el servicio público de transporte se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo a las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente y en su artículo 23 dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte deberán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, **previamente homologados ante el Ministerio de Transporte**, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos establecidos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Es de resaltar que el Decreto 540 de 1995 por el cual se dictaron disposiciones sobre la homologación de vehículos, derogado por el artículo 10 del Decreto Nacional 198 de 2013, vigente a la fecha del registro inicial del vehículo automotor con placas UFS 855 (30 de enero de 2003), regulaba lo siguiente:

“Artículo 2º. Los vehículos automotores, carrocerías, remolques y semirremolques que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, deberán cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte para obtener la homologación que garantice sus condiciones de comodidad y seguridad.

Artículo 8º. En ningún caso las autoridades de tránsito podrán registrar vehículos automotores cuyo importador, fabricante o ensamblador no se encuentre debidamente inscrito como tal ante el Ministerio de Transporte, o cuya carrocería, remolque o semirremolque no hayan cumplido con la aprobación de la homologación correspondiente”.

Actualmente, el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 así define la homologación y el vehículo de servicio público:

“Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación”. De este modo, el Ministerio de Transporte aprueba las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de

pasajeros y particular y público de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes³.

*“**Vehículo de servicio público:** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje”.*

Respecto a la homologación del vehículo automotor con placa UFS 855 que acá nos ocupa, es importante traer a colación algunos pronunciamientos efectuados por el Ministerio de Transporte en su contestación de la demanda en referencia y que a continuación se transcriben⁴:

“Para la homologación de las carrocerías se deben tener en cuenta las resoluciones 6657 de 1996, 7126 de 1995, 7777 de 2001, 7171 de 2002, 4100 de 2004 o 2181 de 2009, según el tipo de vehículo o carrocería, las cuales pueden ser consultadas en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co. Resolución 5443/2009 para la parametrización.

El Ministerio por solicitud de los interesados ya sean importadores, fabricantes o carroceros, homologa con el cumplimiento de los requisitos Chasis, tractocamiones, carrocerías o vehículos carrozados.

Actualmente una vez aprobada la ficha de homologación, el Ministerio procede a subir la ficha debidamente aprobada a la página web de ésta Entidad para que los interesados la consulten.

El Organismo de Tránsito con la documentación presentada por el interesado en matricular el vehículo debe verificar entre otros la ficha de homologación para lo cual debe consultar la página del RUNT y comprobar que la ficha allegada corresponda con los datos del vehículo que está en RUNT.

Luego de describir el caso particular del tracto camión señalado en este proceso como causante del accidente de tránsito, el Ministerio concluye:

(...)

La Ficha de homologación que determina las características del vehículo expedida por el Ministerio se ajusta a los parámetros jurídicos y técnicos para el automotor accidentado y a la reglamentación de la época, pero el concepto de la demanda va en contravía de lo reglamentado y en consecuencia no existe irregularidad en la

homologación del automotor, hecho que no obstante no constituye la causa efecto generadora del accidente para justificar el medio de control de reparación directa.

Y fue precisamente esta decisión contenida en la ficha de homologación, la que tuvo en cuenta el organismo de tránsito, junto con los demás documentos pertinentes, a la hora de expedir la respectiva licencia, por lo que no le asiste razón al demandante en derivar de la conducta de mi representada, las supuestas irregularidades que al momento del accidente tenía el vehículo implicado, y que más allá de eso, no resultan en la causa directa y eficiente del daño reclamado.

De la norma que regula el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

El Decreto 173 de 2001, aplicable al presente asunto, en razón a la fecha en que se realizó el registro inicial, establece entre otros aspectos, lo siguiente:

*“**Artículo 2o.** **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.*

***Artículo 7o.** **Definiciones.** [Modificado por el art. 1, Decreto Nacional 1842 de 2007.](#) [Modificado por el art. 1, Decreto Nacional 1499 de 2009.](#) Para la interpretación y aplicación del presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga. Es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

Vehículo de carga. Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

Artículo 8o.** **Autoridad de transporte.** Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga será regulado por el **Ministerio de Transporte.

Artículo 9o.** **Control y vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la **Superintendencia de Puertos y Transporte.

***Artículo 10.** **Habilitación.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán*

solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Artículo 20. Vehículos. *Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.*

Artículo 22. Contrato de vinculación. (...).

Parágrafo. *Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.*

Artículo 24. Registro Nacional de Transporte de Carga. [Modificado por el art. 2, Decreto Nacional 1842 de 2007, Derogado por el art. 5, Decreto Nacional 1499 de 2009.](#) *Todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga deberá registrarlo ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal, dentro de los treinta (30) días siguientes a la adquisición del mismo.*
[Ver el art. 4 de la Resolución del Ministerio de Transporte 7730 del 2002](#)

Artículo 25. Tarjeta de registro. [Modificado por el art. 3, Decreto Nacional 1842 de 2007, Derogado por el art. 5, Decreto Nacional 1499 de 2009.](#) *Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte expedirán al propietario del vehículo, la tarjeta de registro de transporte de carga de carácter indefinido a cada vehículo inscrito, la cual lo identificará. El conductor deberá portar permanentemente el original.* [Ver la Resolución del Min. Transporte 2200 de 2005](#)

Artículo 27. Manifiesto de carga. [Modificado por el art. 4, Decreto Nacional 1499 de 2009.](#) *La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público”.*

De manera que, se reitera, el SIETT – Cundinamarca, Sede Operativa de La Calera, respecto al vehículo automotor con placa UFS 855, dio cumplimiento a la normatividad que ha regulado el registro inicial o matrícula y la expedición de la respectiva licencia de tránsito.

En ese sentido, el daño alegado por la parte actora no puede ser imputado bajo ningún título al Departamento de Cundinamarca, en consecuencia, la demanda promovida por la parte actora en contra de mi representada no tiene vocación de prosperidad.

Del Informe Investigador de Laboratorio –FPJ13- con fecha 01/04/2015 - (Experticio técnico al vehículo automotor de placa UFS 855).

En dicho informe se define el vehículo automotor en cuestión como un **tracto camión**, marca Chevrolet, tipo según remolque, línea Kodiak 157, modelo 2003, placas UFS 855, servicio público, motor 9SZ13266, original, conceptúa que las placas cumplen las normas técnicas, que tanto el motor, chasis y serie son los originales, que el sistema de frenos es el utilizado para los grandes vehículos, compresor movido por el motor del vehículo, permite salida de aire al exterior. **Se concluye:** compresor sin novedad, dispositivos de frenos, sin novedad.

En cuanto a los sistemas de seguridad activa y pasiva del automotor, **concluye** el concepto que una vez inspeccionado el automotor se observaron novedades en sistemas activos y pasivos originados al parecer por la colisión o choque.

Así las cosas, se puede determinar que en cuanto al tracto camión con placa UFS 855, registrado en el SIETT – Cundinamarca, Sede Operativa de La Calera, no se encontró ninguna anomalía que hubiese podido ocasionar el accidente.

Del Informe Investigador de Laboratorio –FPJ13- con fecha 01/04/2015 - (Experticio técnico al vehículo no automotor de placa R42888 (remolque)).

En este informe se define dicho vehículo no automotor como Remolque: plataforma, marca IMEVA, clase semirremolque, modelo 2002, número ejes 2-s3, capacidad 35 toneladas, no incluida la unidad tractora, chasis R42888, placa remolque R42888. En la **conclusión** indica: Se puede concluir que una vez inspeccionado el vehículo no automotor motivo de estudio se observaron novedades en los sistemas de suspensión y frenos, situación esta que hace perder eficiencia en el frenado, igualmente se observaron deficiencias en el mantenimiento preventivo y/o correctivo periódico del sistema de frenos. De igual manera se observó una modificación en el semirremolque, toda vez que fue suspendido un eje dual, reduciendo de esta manera la capacidad de carga de la plataforma de acuerdo a lo establecido en la Resolución 0004100 de 2004, por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial nacional.

Dichas deficiencias que presentaba el remolque o tráiler, de manera alguna pueden ser endilgadas al Departamento de Cundinamarca, sino al propietario del vehículo, pues en ambos casos, es decir, en cuanto al mantenimiento preventivo y correctivo y en cuanto a la modificación para suspender un eje, obedecen a acciones u omisiones de la entidad propietaria, mas no de la administración departamental. Vale señalar que el tracto camión con placas UFS 855, para la fecha de los hechos contaba con certificado de revisión técnico mecánica vigente. Es de resaltar también que tal remolque no se encuentra registrado o matriculado en el organismo de tránsito de La Calera, sino en un Organismo de Tránsito del Departamento de Santander, tal como se acredita en este mismo informe, elaborado por la policía judicial dentro del proceso penal adelantado paralelamente y que fue aportado con la demanda que aquí se contesta.

Teniendo en cuenta lo anterior, es evidente que la parte actora incurre en el error jurídico procesal de abstenerse de demandar tanto a la empresa de transporte denominada AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE S.A.S, propietaria del vehículo automotor con placa UFS 855, como al Organismo de Tránsito de Santander en el cual se realizó el registro del remolque.

Ahora bien, no se puede dejar a un lado lo referido a que la actividad de conducción está considerada como una actividad de altísimo riesgo, más aún cuando se trataba de un conductor de servicio público de transporte de carga, circunstancia por la cual tanto la Empresa de Transportes propietaria del vehículo, como el conductor debieron extremar el cuidado, la precaución y la pericia en los hechos que acá nos ocupan.

En conclusión, no existe por parte del Departamento de Cundinamarca, causa efectiva o determinante del presunto daño antijurídico que alega la parte actora y por lo tanto tampoco hay nexo causal entre la citada entidad territorial departamental y el citado daño antijurídico.

III. EXCEPCIONES

A. EXCEPCIÓN DEL NUMERAL 6° DEL ARTÍCULO 180 DEL C.P.A.C.A. QUE SE DECIDE SEGÚN EL ARTÍCULO 12 DEL DECRETO LEGISLATIVO No.806 DE 2020

1. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

La legitimación en la causa, es la facultad que surge del derecho sustancial y que deben tener determinadas personas para formular o contradecir respecto de determinado derecho subjetivo sustancial sobre el cual versa la pretensión que es objeto del proceso.

Ahora bien, la legitimación en la causa por pasiva es la capacidad jurídica y procesal de la parte demandada para comparecer en juicio, es decir, la parte demandada debe ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir, oponerse o contradecir una o varias pretensiones del demandante.

De conformidad con los artículos 2341 y 2343 del C.C. *“es obligado a la indemnización el que a inferido daño a otro”*, lo cual significa que, en materia de responsabilidad extracontractual del Estado, quien debe indemnizar el perjuicio causado es la entidad que dio pie a la causación del daño.

En el caso bajo estudio y según lo expuesto en la demanda, ninguna actuación u omisión del Departamento de Cundinamarca es la causa eficiente del daño antijurídico alegado por la parte actora, pues según ya se expuso y sustentó en este escrito de contestación, el organismo de tránsito SIETT – Cundinamarca, sede operativa de La Calera, llevó a cabo el registro inicial y la expedición de la licencia de tránsito del vehículo automotor con placas UFS 855, dando cumplimiento al ordenamiento jurídico que ha regulado tales materias.

A contrario sensu, en el presente proceso está probado que la causa eficiente del daño antijurídico alegado por la parte actora es el exceso de velocidad con el cual se estaba conduciendo el citado tracto camión y las novedades en los sistemas de suspensión y frenos y las deficiencias en el mantenimiento preventivo y/o correctivo periódico del sistema de frenos del remolque con placa R42888.

De otra parte, se debe tener presente que la vía en la cual ocurrió el accidente de tránsito no está a cargo del Departamento de Cundinamarca, que las basculas de dicha vía para pesar los vehículos automotores de carga tampoco son de responsabilidad del citado Departamento, que las funciones y competencias de vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre de carga están en cabeza de otras entidades públicas, como lo son la Policía Nacional y la

Superintendencia de Transporte y que la homologación de los vehículos automotores de carga le corresponde al Ministerio de Transporte.

Y en tal sentido, se concluye que no existe una legitimación de hecho ni material en la causa por pasiva del Departamento de Cundinamarca para que responda en una eventual prosperidad de las pretensiones de la demanda.

De las llamadas legitimación de hecho y legitimación material.

En el caso sub examine, el Departamento de Cundinamarca carece de legitimación en la causa por pasiva, toda vez que en los hechos y en las pretensiones de la demanda se hace referencia a situaciones, gestiones y/o actuaciones para las cuales no es competente la citada entidad departamental, razones por las cuales mi representada no tuvo participación efectiva en la situación que originó la referida demanda y por lo tanto, está debidamente probada su falta de legitimación en la causa por pasiva para permanecer en el presente proceso.

Respecto a la falta de legitimación en la causa, a continuación, me permito transcribir algunos apartes de dos sentencias en las cuales el H. Consejo de Estado se pronunció sobre dicha institución jurídica:

- a) Sentencia del 25 de septiembre de 2013, SCA - SECCION TERCERA, SUBSECCION C, C.P. ENRIQUE GIL BOTERO, Reparación Directa No.05001233100019950057501(24677):

“La legitimación en la causa constituye un presupuesto procesal para obtener decisión de fondo. En otros términos, la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las súplicas del libelo petitorio. En relación con la legitimación en la causa, la Sala ha precisado lo siguiente:

“La legitimación en la causa -legitimatío ad causam- se refiere a la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les

exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista. Es un elemento de mérito de la litis y no un presupuesto procesal.” (...).

Por consiguiente, la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho o acto jurídico que origina la presentación de la demanda, independientemente de que éstas no hayan demandado o que hayan sido demandadas, ...

(...).

En consecuencia, la legitimación en la causa no se identifica con la titularidad del derecho sustancial sino con ser la persona que por activa o por pasiva es la llamada a discutir la misma en el proceso⁵”.

b) Sentencia del 06 de febrero de 2014, SCA - SECCIÓN QUINTA, C.P. LUCY JEANNETTE BERMÚDEZ BERMÚDEZ, Nulidad Electoral Radicación No. 25000233100020110034104:

“La legitimación en la causa se concibe desde dos vertientes: la llamada legitimación de hecho y la material. La primera, la de hecho, se establece a partir de la relación procesal que el petitum y la causa petendi generan entre las partes procesales, concretamente, el demandante y demandado; es decir, se está en el típico terreno de la relación jurídica procesal únicamente.

En cambio, la legitimación material responde al criterio de efectividad, esto es, a la participación real de las personas en la situación jurídica (acto, hecho, conducta etc.) que da origen a la demanda, sin importar si accionó o no, para el caso del demandante, o si fue demandado o no, cuando se trata de la parte pasiva.

En principio se puede decir que todas las personas serían potencialmente legitimadas de hecho, porque corresponde al demandante citar y hacer concurrir a quienes considera serán sus demandados, pero ello, es un estadio a priori devenido exclusivamente desde la óptica y el querer del demandante, que encontrará el primer

gran filtro en el análisis que el operador jurídico hace para la admisión de la demanda, tendiente a que se revele quién en realidad es el legitimado o los legitimados materialmente, es decir, **quiénes participaron realmente en la causa que dio origen al escrito demandatorio**. Y luego puede ser enriquecida o no con la contestación de la demanda o con las postulaciones de los terceros e incluso del Ministerio Público, dependiendo de la información que suministren al juez.

De ahí la razón por la cual, en varios procesos se advierte a lo largo de su desarrollo, la presencia y permanencia de sujetos procesales que al final se determina **no tuvieron participación efectiva en la situación que originó la demanda**, pero frente a quienes se advertía - por lo menos en forma incipiente- que debían estar en el proceso, solo que cuando el juez analiza todo el panorama fáctico, probatorio y normativo del proceso concluye con certeza que no eran legitimados materialmente, aunque siempre los acompañó la legitimación de hecho.

No existe debida legitimación en la causa cuando el actor es persona distinta a quien le correspondía formular las pretensiones o **cuando el demandado es persona diferente a quien debía responder por la atribución hecha por el demandante**".
(Negrilla y subrayas fuera de texto).

Entonces, según lo antes expuesto y sustentado, está probada la excepción de FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA del Departamento de Cundinamarca, y así solicito comedidamente a la señora Juez, se sirva declararlo, decretando la terminación del proceso y el archivo del mismo respecto a mi representada.

B. EXCEPCIONES DE MERITO O DE FONDO

1. INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE CONFIGUREN LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

Tal y como ya se expuso y sustentó, el Estado es responsable patrimonialmente por los daños antijurídicos que ocasione por la acción u omisión de las autoridades públicas, siendo indispensable entonces para la prosperidad de las pretensiones en un proceso de reparación directa como el

presente, acreditar los elementos que configuran dicha responsabilidad, cuales son el daño antijurídico y la imputación del mismo a la entidad pública demandada.

En el presente caso y respecto a las pretensiones de la parte actora, no obran hechos ni derechos vulnerados por Departamento de Cundinamarca, en razón a que como se demuestra, no se configura que los pretendidos perjuicios sean atribuibles a un actuar de la entidad territorial que represento, luego no le es posible a la parte actora demostrar que el Departamento está obligado al resarcimiento de éstos.

Lo anterior, además es una circunstancia por la cual simple es determinar que en éste asunto no concurren los requisitos dispuestos por el ordenamiento jurídico y la jurisprudencia de lo contencioso administrativo para atribuir responsabilidad al Departamento de Cundinamarca, de hecho, no existe nexo causal entre el daño alegado por la parte actora y alguna falla u omisión que se pueda enrostrar al Departamento de Cundinamarca, según se pasa a exponer y sustentar.

2. ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL.

Para la prosperidad de la acción de reparación directa se debe demostrar que la falla del servicio fue la causa eficiente del daño, o lo que es lo mismo, que de no haber mediado la misma, no se habría producido el hecho dañoso y que éste, fue consecuencia obligada de aquella, como lo ha expresado la doctrina:

“El principio general es que el nexo causal entre la conducta o actividad del responsable y el suceso dañoso debe ser probado por quien reclama la reparación. También sobre esta materia ha elaborado el Tribunal Supremo una fórmula de estilo: para la declaración de responsabilidad es preciso la existencia de una prueba determinante relativa al nexo entre la conducta del agente y la producción del daño, no siendo suficientes las simples conjeturas, o la existencia de datos tácticos que, por una mera coincidencia, induzcan a pensar en una posible interrelación de esos acontecimientos. Se puntualiza, además, que esa necesidad de una cumplida acreditación del nexo causal no puede quedar desvirtuada por una posible aplicación

de la teoría del riesgo, la objetividad en la responsabilidad o la inversión de la carga de la prueba, (...) pues -se dice- el cómo y el por qué se

produjo el accidente', constituyen elementos indispensables en el examen de la causa eficiente del evento dañoso".⁶

De acuerdo con lo anterior, no existe nexo causal entre alguna conducta del Departamento de Cundinamarca – Secretaría de Tránsito y el daño que afirma haber sufrido la parte actora, es más, no hay ninguna actuación u omisión del Departamento en los hechos de la demanda respecto a la falla del servicio alegada.

3. IMPOSIBILIDAD DE ESTABLECER OBLIGACION SOLIDARIA A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

La entidad territorial por mí representada, no es la entidad llamada a responder ante una eventual futura condena, toda vez que el Departamento de Cundinamarca no ha ostentado la condición de conductor o de propietaria del vehículo automotor con placa UFS 855 ni del remolque con placa R42888. Tampoco ha ostentado la condición de responsable de la vía en la cual ocurrió el accidente de tránsito, ni de las basculas de la misma, ni ha ostentado las calidades de las entidades que tienen a cargo la vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre de carga y la homologación de los vehículos automotores de carga.

En ese orden de ideas, es lo suficientemente claro que el Departamento de Cundinamarca, no tiene por qué entrar a responder por ninguno de los hechos de la demanda y ni por un presunto daño antijurídico, en el cual, la entidad territorial, no tuvo ningún tipo de intervención, ni desde el punto de vista contractual, ni desde el punto de vista material, lo que desvirtúa por completo cualquier posibilidad de establecer solidaridad frente a eventuales condenas.

4. EXCEPCIÓN GENÉRICA.

Solicito al Despacho, que declare todas aquellas excepciones que se encuentren probadas en el transcurso del proceso.

IV. A LAS PRETENSIONES

Como no le asiste ninguna responsabilidad al Departamento de Cundinamarca en los hechos y condenas que se ventilan en el proceso, me opongo a todas y cada una de las pretensiones, peticiones, sanciones y condenas solicitadas por la parte actora; además porque la Ley y el Consejo de Estado han señalado que corresponde a la parte actora demostrar los elementos que configuran la responsabilidad estatal, los daños y los perjuicios alegados, lo cual no cumplió la parte actora en el escrito de demanda Respecto al Departamento de Cundinamarca.

Por todo lo cual, comedidamente solicito al Despacho así declararlo, negando las pretensiones de la demanda y absolviendo de toda responsabilidad al Departamento de Cundinamarca.

V. A LOS PERJUICIOS SOLICITADOS POR LA PARTE ACTORA

Respecto de los perjuicios solicitados por la parte actora, corresponderá a ésta su demostración, sin embargo y en gracia de discusión, en el evento que el Despacho considerara probado un daño antijurídico, es menester señalar que se deberá establecer que los perjuicios efectivamente causados atiendan los lineamientos señalados en la jurisprudencia del Consejo de Estado.

VI. A LAS PRUEBAS DE LA PARTE ACTORA

La parte actora no aportó ni solicitó en el escrito de demanda alguna prueba en contra del Departamento de Cundinamarca, situación jurídica procesal que es entendible en razón a que, según ya se ha dicho varias veces, mi representada no tiene legitimación en la causa por pasiva para estar presente en el referido proceso.

VII. PRUEBAS

Solicito al Despacho se sirva tener como pruebas a favor del Departamento de Cundinamarca, las siguientes:

A. Documentales:

1. Expediente del proceso 2019-00039 con lo actuado hasta la fecha, el cual cursa en el juzgado 31 Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá, que se anexa a este escrito de demanda en formato zip.

VIII. ANEXOS

Se anexa en formato PDF al presente escrito de contestación de la demanda, lo siguiente:

- 1) Poder debidamente otorgado a la suscrita abogada por el Departamento de Cundinamarca, de acuerdo con las formalidades del Decreto 806 de 2020 y el artículo 74 del Código General del Proceso.

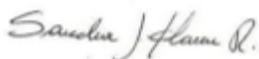
IX. NOTIFICACIONES

-El DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA en la Calle 26 No. 51 – 53, Torre Central, Piso 8, de la ciudad de Bogotá, dirección de correo electrónico: notificaciones@cundinamarca.gov.co

En mi calidad de apoderada del Departamento de Cundinamarca, en la Calle 97 No. 70C-95 torre 4, apartamento 204 de la ciudad de Bogotá, dirección de correo electrónico: sandraibarrajudicial@gmail.com

Para efectos de lo señalado en el inciso segundo del artículo 7° del Decreto No.806 de 2020, me permito manifestar que mi número de teléfono celular es: 300 5578090.

Del Señor Juez,



SANDRA JULIETA IBARRA RUIZ
C.C. No. 51.863.835 de Bogotá
T.P. N° 65.457 del C.S de la J.
APODERADA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA