

JAIME HUMBERTO MORENO ACERO

Magistrado ponente

SP2660-2020

Radicado N° 56194

Aprobado Acta No. 145

Bogotá, D.C., quince (15) de julio de dos mil veinte (2020).

V I S T O S

La Corte resuelve el recurso de impugnación especial interpuesto por la defensa del procesado contra la sentencia condenatoria proferida el 2 de julio de 2019, por el Tribunal Superior de Cundinamarca, que revocó la absolución emitida por el Juzgado Penal del Circuito de Cáqueza en favor de ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, y en su lugar lo condenó como autor del delito de homicidio culposo, a la pena de 32 meses de prisión, multa en cuantía de 26,66 salarios mínimos legales mensuales y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas por un lapso de 48 meses; de igual manera, fue dispuesta la sanción accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas por 32 meses, otorgándose al acusado el subrogado de suspensión condicional de ejecución de la pena.

HECHOS Y ACTUACIÓN PROCESAL

A eso de las 2 y 20 de la tarde del 8 de enero de 2015, en la vía Bogotá-Villavicencio, kilómetro 46 + 360 metros, vereda Estaqueca del municipio de Quetame, Cundinamarca, la

camioneta de doble cabina y platón marca KIA, de placas TTO-914, conducida por ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, invadió de manera imprudente el carril destinado a los vehículos que se dirigen en sentido contrario, momento preciso en el que colisionó con la motocicleta de placas AOD-65C, en la cual se desplazaban Nelson Efraín Martínez Salazar y Limer Fernando Pérez Hernández, quienes fallecieron por ocasión del impacto sufrido.

El 9 de febrero de 2015, se realizó en el Juzgado Promiscuo Municipal de Quetame (Cundinamarca), la audiencia preliminar de formulación de imputación, en la que la Fiscalía atribuyó a ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, el delito de homicidio culposo, al cual no se allanó.

El 12 de mayo de 2016, se presentó escrito de acusación, repartido al Juzgado Penal del Circuito de Cáqueza, despacho que adelantó la audiencia de formulación de acusación el 29 de junio siguiente.

La audiencia preparatoria tuvo lugar el 5 de diciembre de 2016.

El 13 de junio de 2017, se dio comienzo al juicio oral, que concluyó el 18 de marzo de 2019, con anuncio del sentido absolutorio del fallo, mismo que se profirió de manera formal el 16 de mayo siguiente.

Apelada la decisión por la representación de la víctima, con fecha del 2 de julio de 2019, fue emitida la sentencia de segundo grado, en la cual el Tribunal de Cundinamarca revocó la absolución y en su lugar condenó a ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, por el delito objeto de acusación.

En la sentencia de segundo grado, acorde con recientes directrices de la Sala de Casación Penal de la Corte, se ofreció a la defensa y el acusado la posibilidad de optar, si estaban interesados en impugnar el fallo, por el mecanismo extraordinario de casación o la impugnación especial.

Como quiera que se eligió el segundo medio en cita, fueron corridos los términos de rigor -ninguna de las otras partes o intervinientes acudieron a la casación-, dentro de los cuales se allegó el escrito de impugnación especial que ahora faculta la intervención de la Corte.

SENTENCIA RECURRIDA

Después de citar el contenido del fallo de primer grado y los fundamentos de la impugnación, se aborda un estudio somero de la modalidad culposa del delito, para desembocar en el caso concreto y los elementos de juicio que soportan la atribución penal adelantada en contra del procesado.

A este efecto, comienza por señalar que no se discute la infracción de una norma de tránsito atribuida al acusado, pues, se demostró suficientemente, incluso con aceptación de este, que invadió el carril por el cual se desplazaba la motocicleta cuyos ocupantes murieron por ocasión del impacto.

La controversia se reporta, agrega, en la justificación entregada por el procesado y la defensa, referida a que en dicha invasión operó un caso fortuito, dado que se presentó una falla mecánica que impidió maniobrar adecuadamente el volante del automotor.

Empero, el Tribunal desecha esta hipótesis y entrega amplio espectro a lo que sobre el particular arrojó el estudio técnico del vehículo conducido por el acusado, del cual destaca, a tono con lo referido en juicio por el experto en la materia, que el desacople en la unión en la columna de dirección, razón atribuida por el procesado a la pérdida de la capacidad de maniobra del volante, no fue la causa del accidente, sino su consecuencia, vale decir, que luego de producido el impacto con la moto y la vía, se produjo el daño de dicha pieza.

Sostiene el Ad quem, sobre este tópico, que no existe contradicción en el testigo experto, pues, lo señalado en el juicio representa un complemento del informe.

Así mismo, controvierte la credibilidad de la prueba de descargos, en tanto, no se entiende por qué el acompañante del acusado, que no conducía, puede señalar que se quedaron sin dirección.

Y, de igual manera, se aprecia discutible que la manifestación del acusado, referida a que se presentó el daño en la dirección del vehículo, solo ocurriese después de que el defensor le preguntase tres veces sobre el mismo tema.

En consecuencia, estima el fallador de segunda instancia, que el estudio conjunto de la prueba conduce a desechar la existencia del factor eximente propuesto por el acusado, razón suficiente para emitir en su contra sentencia de condena.

Definida la responsabilidad culposa del procesado, el Ad quem dosificó la sanción, para imponer el mínimo de pena consagrado en la ley.

LA IMPUGNACIÓN ESPECIAL

El defensor de ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, a diferencia del Tribunal, estima que el informe técnico avala su postura, como quiera que allí se advierte la rotura de la unión de la columna de la dirección, circunstancia que se aviene completamente con lo que sobre el accidente relataron el acusado y su compañero.

Critica el defensor, sin embargo, la declaración que en juicio realizó el técnico, dado que no es posible ahora sostener que su experiencia le permite concluir posterior al accidente la rotura de la unión de la columna de la dirección, cuando en el informe había afirmado que no resultaba factible establecer este hecho.

Entiende, de igual manera, que la reseña de que el desajuste se debe a un impacto, no implica, como lo entiende el Tribunal, que deba sucederse un golpe de gran magnitud (en particular el ocurrido con ocasión del accidente), sino varios leves -cual sucede cuando se

pasan reductores de velocidad-, que terminan por generar el daño.

Solicita el impugnante, acorde con lo anotado, que se revoque la sentencia del Tribunal y en su lugar sea emitido fallo absolutorio a favor del acusado, como quiera que en su favor se alza una causal de exclusión de responsabilidad establecida en el artículo 32 del C.P.

NO IMPUGNANTES

En esta calidad acudió la representación de las víctimas, a efectos de respaldar lo decidido por el Tribunal, para cuyo efecto transcribe los apartes más salientes del fallo.

Luego de ello, concluye que el análisis conjunto de los medios suasorios conduce de manera indefectible a señalar la plena responsabilidad del acusado en el accidente, dado que el desperfecto verificado en el automotor se presentó por ocasión del mismo.

Pide, acorde con lo anotado, que se confirme el fallo impugnado.

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

Sin que sean necesarias apreciaciones generales en torno de la competencia de la Corte o los factores que gobiernan el mecanismo de impugnación utilizado por la defensa en razón de la primera condena que surge con ocasión del fallo de segundo grado proferido por el Tribunal, la Corte se limitará a examinar en esta sede el fundamento central de controversia planteado en el recurso.

A este efecto, no se estima pertinente, por innecesario, detallar las circunstancias particulares que desencadenaron el desenlace fatal, esto es, la muerte de las dos personas que iban a bordo de la motocicleta que colisionó con el vehículo conducido por el acusado, pues, existe plena concordancia entre las partes y los juzgadores acerca de las mismas.

Tampoco se precisa auscultar a fondo la causa inmediata del hecho, no otra distinta a que

el automotor al mando del procesado invadió el carril contrario, por el cual, en sentido diverso, se trasladaba la motocicleta.

Ello, dentro del espectro meramente objetivo, determina que, efectivamente, al conductor de la camioneta es dable señalarlo incumpliendo con mínimos normativos que regulan el tránsito terrestre, en particular, la prohibición de tomar el carril contrario en este tipo de vías.

El debate, empero, radica en definir si es posible atribuir a algún tipo de comportamiento negligente, omisivo o temerario del acusado, esa invasión intempestiva de carril.

Ello, por cuanto, la defensa del mismo se ha soportado en la ocurrencia de un hecho imprevisto e irresistible, en los términos del caso fortuito, que le impidió al procesado maniobrar adecuadamente el volante, fundado en que, previo al accidente, se desprendió la columna de la dirección del automotor.

En este sentido, al juicio se allegaron fotografías, informes y conceptos técnicos de expertos, en los cuales se verifica inconcuso que, en efecto, en el automotor revisado después del accidente, se encontró desprendida la pieza en cuestión.

A partir de aquí, son varias las posturas adoptadas, acorde con los intereses de cada parte, pues, la defensa alega que ese desprendimiento no solo ocurrió previo a la colisión, sino que se erige en la causa mediata de la misma.

Para ese efecto, el profesional del derecho acude a lo referido por el acusado y su acompañante, quienes advierten de un hecho repentino que impidió al primero controlar la dirección del vehículo, el cual, sin dirección, se fue contra la motocicleta.

Ello es corroborado, asevera el defensor, por las experticias, en cuanto, certifican que el desperfecto pudo presentarse antes del accidente.

En contrario, la Fiscalía y la representación de la víctima sostienen que, precisamente, los hallazgos técnicos y lo que al respecto declararon en juicio los expertos, desestima la previa ocurrencia del desperfecto, hallándolo consecuencia de la colisión.

El A quo tomó partido por la primera tesis, significando que, cuando menos, existe duda acerca de ese específico tópico, conclusión a la cual llega una vez desvirtuada la posibilidad de atender a lo expresado por uno de los técnicos en juicio, dado que, en su sentir, desnaturaliza el contenido del informe, en el cual aseguró la imposibilidad de verificar si el desperfecto se sucedió antes o después del accidente, al tanto que en su sustentación oral señaló pasible de atender la segunda hipótesis.

En contrario, el ad quem dijo inexistente ese estado de perplejidad y aseveró que lo ocurrido con el experto no remite a algún tipo de contradicción, sino al complemento y explicación de lo reseñado de manera escueta en el informe.

Por último, en la impugnación especial, la defensa aborda de manera literal el contenido de los informes técnicos, para de allí derivar que el desperfecto pudo ocurrir antes del accidente, entre otras razones, porque al referirse a que el mismo vino consecuencia de un “impacto”, el perito no necesariamente detalla un solo hecho con suficiente poder para producir el desprendimiento, sino a varios golpes menores y habituales –dígase, los producidos por los resaltos- que fueron minando la pieza hasta hacerla colapsar.

Para una mejor comprensión del contenido de los informes y sus efectos, la Sala estima adecuado referenciarlos en concreto.

Así, el informe del investigador de laboratorio John Fredy Zapata Pareja, referido al estudio técnico del automotor conducido por el acusado, en lo que interesa para el asunto, refiere:

“COLUMNA DE LA DIRECCIÓN: Se observa desacople en una unión como se ilustra en la fotografía...

Se observa desacople en una unión como se ilustra en la fotografía, lo que hace que el vehículo pierda la dirección, sin embargo no es posible establecer si esto fue antes o después del impacto; lo anterior hace que no sea posible determinar la causa del accidente....

Visualmente el sistema de dirección presenta daños pero no es posible establecer si son producto del accidente o anteriores al mismo”.

A su turno, en el informe del investigador de laboratorio suscrito por Leonardo Favio Panqueve Rodríguez, a más de detallarse lo consignado en el informe técnico anterior, con reiteración de los daños avistados allí, el experto concluye que la causa del accidente obedece a un factor humano, producto de la invasión de carril por parte del acusado.

Y si bien, acepta que el perito mecánico no pudo identificar si la falla en la columna de la dirección fue anterior o no a la colisión, adviera:

“(...) no obstante la camioneta sufrió estallido de la llanta anterior izquierda, por el fuerte golpe contra el bordillo o sardinel que recubre la zona verde, golpe que a la vez pudo desencajar la columna de la dirección, teniendo en cuenta que este sistema mecánico está ubicado al costado izquierdo del vehículo con proximidad a la llanta afectada”.

Lo primero que cabe advertir en torno de los informes en cita, es que cada uno tiene un objeto diferente, en tanto, se lee en el primero, que la experticia del patrullero busca “Realizar estudio técnico al automotor”; acorde con esto, para precisar mejor la actividad demandada, se alude a métodos de identificación del vehículo, hasta terminar con un trabajo eminentemente descriptivo, producto de inspeccionar todas las partes del automotor. A la firma del informe, el patrullero se rotula como “Técnico en identificación de automotores”.

Acorde, entonces, con el objeto específico de examen, los métodos utilizados y la labor

desarrollada, para la Sala es claro que al técnico no se le pedía, y tampoco podía avanzar hasta allá, determinar las causas del accidente o las circunstancias que llevaron al mismo.

Es por ello que resulta apenas natural concluir en la imposibilidad de definir si el daño ocurrió antes o después de presentarse el accidente.

Por este camino, observa la Corte que no existe ninguna contradicción entre lo que contempla el informe y lo que señaló el técnico en el interrogatorio propio del juicio oral, dado que en el primero se limitó a consignar lo que correspondía al objeto de verificación técnica, al tanto que la pregunta a la cual respondió en dicho interrogatorio, propiciada por la representación de la víctima, se alejó de ese objeto preciso y buscaba apelar a la experiencia del declarante (no a su conocimiento específico en la materia del dictamen).

Entonces, cuando respondió que, en su criterio, la separación del elemento que permitía guiar la dirección del vehículo, opero consecuencia del impacto posterior a la colisión, ello no corresponde al contenido estricto del informe, como contradicción o complemento, sino a un concepto particular que, como tal, no se guía por la valoración de aquel y apenas tiene fuerza suasoria dentro del espectro en que se entregó.

De manera distinta, el informe suscrito por el intendente Leonardo Favio Panqueva, quien lo signa en calidad de “Investigador y Reconstructor de Accidentes de Tránsito”, tiene por objeto “Determinar una posible dinámica del accidente de tránsito, así como las causas determinantes y concluyentes”.

Es en atención a tan amplio objeto, que el perito tuvo en consideración como soportes de su experticia, además del informe técnico atrás referenciado, la fijación topográfica, fijación fotográfica, informes de quienes conocieron el caso, inspección al lugar de los hechos, interrogatorio al indiciado, experticias de daños, etc., como se lee en el documento.

Acorde con lo anotado, la crítica que realiza el fallador A quo a las conclusiones del perito,

se evidencia no solo gratuita, sino desenfocada, pues, si bien, el informe y sustentación del mismo en juicio, transcribe apartados de lo que consignó el informe técnico suscrito por el Patrullero Zapata Pareja, ello no conduce a significar que la conclusión del que se estudia constituya un “corte y pegue”, ni mucho menos, que se soporte en los mismos elementos de juicio.

Si se tiene claro que el segundo de los informes tiene un objeto diferente, pero además, cuenta con el anterior como uno de tantos insumos, de ninguna manera puede exigir el A quo, cual parece darlo a entender en el fallo, que deba llegar a las mismas conclusiones.

En este mismo sentido, es necesario aclarar al funcionario de primer grado, que los dictámenes técnicos, como el que ahora nos ocupa, no tienen por qué entregar conclusiones de certeza absoluta, entre otras razones, porque el tipo de estudio, los medios o el objeto de verificación pueden aparecer insuficientes.

Es por esta razón que las más de las veces el informe entrega un criterio de probabilidad mayor o menor, sin que ello represente crítica de validez, ni mucho menos, advierta de contradicción o contrariedad con determinada ciencia.

Incluso, para tomar como referente un tópico conocido, las pruebas ADN, no arrojan un porcentaje del 100 por ciento de certeza, sino un cálculo aproximativo bastante alto, atendiendo las probabilidades de que, en razón del número de personas que habitan el planeta, otra tenga las mismas características.

Y si bien, el perito en el caso examinado, a pregunta expresa significó que no se guía por criterios probabilísticos, ello apenas representa su imposibilidad de llevar a signos matemáticos, en el caso concreto, las posibilidades de acierto o error.

De esta manera, aunque es cierto que no le es posible afirmar de manera fehaciente que la rotura de la columna de dirección del automotor, ocurrió con posterioridad al accidente, los

hallazgos realizados por el experto le permiten sostener que ello vino consecuencia, precisamente, de la colisión, si se toma en cuenta que al superar el sardinel, el vehículo chocó con este y se generó el estallido de la llanta izquierda, en coincidencia con el lugar donde se hallaba dicho adminículo.

Si al experto se le pide llegar a una conclusión a partir de sus hallazgos y valoraciones, el que no se tenga certeza absoluta, de ninguna manera vicia lo dictaminado, ni mucho menos, permite colegir, como lo hace el fallador de primer grado, que existe algún tipo de contradicción entre esa conclusión y la manifestación final de que el accidente vino consecuencia del actuar imprudente o temerario del acusado.

Es que, acota la Corte, visto lo colegido por el experto, de cara al cúmulo probatorio allegado en juicio, dentro de un plano de simple racionalidad, la conclusión obligada de hacer, en términos del conocimiento más allá de toda duda bajo el cual reposa la determinación de responsabilidad penal, es que, en efecto, la colisión vino consecuencia del actuar imprudente del procesado y no producto de una falla mecánica jamás demostrada, o mejor, desnaturalizada por los hallazgos técnicos.

En este sentido, el examen contextualizado de todos los factores incidentes en el hecho, obliga advertir, acorde con el informe técnico del estado del vehículo conducido por el acusado, que el mismo no solo correspondía a un modelo reciente -2013, respecto de hechos ocurridos en 2015-, sino que se hallaba en perfectas condiciones técnico mecánicas, sin ninguna falla o elemento sometido a desgaste, a excepción de las bandas de las llantas.

No se observa propio de un automotor de tan reciente modelo, que sin más, pierda una pieza fundamental, de directa vinculación con la seguridad de la conducción, por el solo uso del vehículo.

Y si bien, el defensor del procesado arriesga una especulativa teoría, significando que los

resaltos o reductores de velocidad pueden ir generando un impacto persistente que conduzca a ese efecto, es ella una afirmación carente de cualquier soporte, que además controvierte el reciente modelo del vehículo y pasa por alto cómo en su producción necesariamente se toman en cuenta este tipo de factores.

Por lo demás, ninguno de los expertos que revisó el automotor da cuenta del presunto desgaste planteado por la defensa, o siquiera advierte posible esta teoría, pues, lo avistado es la total separación de la columna de dirección, del lugar en que se aloja, circunstancia que se aviene mucho más con un golpe fuerte e intempestivo, como lo dedujeron los técnicos.

Y, si se tiene claro que, en efecto, una vez colisionara con la motocicleta, el automotor se fue de frente contra el sardinel y luego fue detenido por un muro, al punto de estallar la llanta izquierda, en cuyo costado se halla ese sistema mecánico, esto es, que perfectamente en su camino, tanto la llanta como la columna pudieron ser impactadas por el separador, la conclusión más adecuada, vista la impropiedad, en el caso concreto, de atribuir el daño al desgaste natural o a la presencia habitual de reductores de velocidad, es que el mismo fue anterior y no posterior al accidente.

Es por ello que el investigador Panqueva Rodríguez, concluye: “la camioneta sufrió estallido de la llanta anterior izquierda, por el fuerte golpe contra el bordillo o sardinel que recubre la zona verde, golpe que a la vez pudo desencajar la columna de la dirección, teniendo en cuenta que este sistema mecánico está ubicado al costado izquierdo del vehículo con proximidad a la llanta afectada”.

En estas circunstancias, frente a la hipótesis planteada por la defensa, lo que debe concluirse es que la misma aparece por completo improbable, sin ningún elemento que la soporte, al tanto que la expresada por los técnicos, recogida por el Ad quem, es la única atendible de conformidad con los hechos y los medios que los respaldan.

Mírese, además, que la simulación en tercera dimensión, efectuada por el perito Leonardo Favio Panqueva, jamás discutida por las partes, controvierte la manifestación del procesado, referida a que al salir del túnel y bordear la carretera, de manera intempestiva sufrió una especie de “timonazo” que le impidió maniobrar la dirección del vehículo.

Las imágenes, aportadas a la carpeta, del que se entiende recorrido efectuado por la camioneta antes, durante y después de la colisión, permiten verificar, no el intempestivo derrape que surge de la pérdida de la dirección por separarse la columna del volante, sino una línea de dirección sostenida, solo interrumpida por el choque con la motocicleta.

Esta representación gráfica, cabe anotar, se compadece con lo que sobre lo avistado por él narró Jefferson Andrés Villalobos Carrillo, testigo que precedía al automotor:

“...la camioneta no sé qué fue lo que le sucedió, porque la verdad no sé, pero yo miré fue cuando él, como cuando va uno a adelantar, o sea, salió el vehículo así y venía la motocicleta y la cogió de frente y los arrolló...”

Para desacreditar lo referido por el declarante en cuestión, el fallador de primer grado adujo que no fue adecuadamente interrogado, esto es, que debió profundizarse en lo referido.

Pero, independientemente de que ello ameritase de mayor auscultación, es lo cierto que lo percibido por el atestante contraviene la existencia previa del hecho intempestivo, violento y abrupto al que alude la defensa, pues, es claro que la maniobra se corresponde apenas con un adelantamiento, sin ningún tipo de coletazo, giro o siquiera el “jalonazo” referido por el acompañante del acusado en su declaración ante el primer respondiente.

Por último, la declaración rendida en juicio por el procesado, no parece favorecerlo mucho, o mejor, confirma la aseveración de que sí había invadido el carril contrario, independientemente de que después, como lo anotó, no hubiese podido regresar al suyo por ocasión de la que dijo intempestiva falla mecánica.

Esto dijo el acusado:

“Al momento de salir de los túneles falsos hay siempre unas curvas, donde el vehículo al momento en que yo me quiero devolver, o sea, retomar otra vez el carril, el carro la dirección no le da, donde se sigue y se va al carril contrario (...) al momento en que íbamos, como eso sale del túnel falso, hay como especie como una culebra, prácticamente cuando el carro, salimos del túnel normal y nos dirigimos y cuando el carro iba a volver porque el carro vuelve a la culebra y retomar otra vez el carril, el carro fue cuando perdió la dirección...”

Lo dicho por el acusado solo se entiende a partir de concluir que él invadió voluntariamente, cuando salió del túnel y atravesó las que llama “culebras”, el carril contrario, y el accidente se presentó porque no pudo retomar oportunamente su propio carril, producto del que dice desperfecto mecánico. Vale decir, de haberse efectivamente presentado el dicho desperfecto, ya desechado por la Corte, es lo cierto que ello ocurrió, en palabras del acusado, después de invadir, en clara violación de normas de tránsito y de manera imprudente, el carril por el cual se desplazaba la motocicleta.

En fin, el estudio contextualizado de las pruebas arrojadas al expediente permite verificar que, en efecto, el procesado es responsable, a título de culpa, del doble homicidio que se le atribuyó en la acusación, sin que a su favor concurra alguna de las causales de exclusión de la misma, en particular, el caso fortuito alegado por la defensa.

Habrá de confirmarse, en consecuencia, la sentencia de condena proferida por el Tribunal de Cundinamarca, no sin antes advertir cómo la acusación y, en consecuencia, el fallador ad quem, pasaron por alto que se trata de dos las víctimas, razón por la cual, la atribución penal necesariamente remite a un concurso de conductas punibles y no al delito unitario entendido siempre por la Fiscalía.

Desde luego, por ocasión del principio de no reforma en peor, nada puede hacerse en esta

sede para remediar el yerro.

En mérito de lo expuesto, LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN PENAL, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E

Confirmar la sentencia del 2 de julio de 2019, proferida por el Tribunal Superior de Cundinamarca, por medio de la cual condenó a ANDERSON HERNÁN MORENO CASTRO, por el delito de homicidio culposo.

Contra esta decisión no procede recurso alguno.

Cópiese, notifíquese y cúmplase.

PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR

JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA

GERSON CHAVERRA CASTRO

EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER

LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA

JAIMA HUMBERTO MORENO ACERO

FABIO OSPITIA GARZÓN

EYDER PATIÑO CABRERA

HUGO QUINTERO BERNATE

Nubia Yolanda Nova García

Secretaria