



Señor
JUEZ 2 ADMINISTRATIVO DE MANIZALES
E.S.D

PROCESO: REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE: PAULINA YULIANA QUINTERO Y OTROS
DEMANDADO: DEPARTAMENTO DE CALDAS
LLAMADO EN GTIA: AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.
RADICADO: 17001333300220190007700

JUAN DAVID GÓMEZ RODRÍGUEZ, identificado como aparece al pie de mi firma y actuando como apoderado judicial de **AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.**, dentro de la oportunidad procesal correspondiente, me permito presentar alegatos de conclusión de primera instancia, en los siguientes términos:

Desde ya le solicitamos al despacho proferir sentencia absolutoria en favor de la entidad demandada, **DEPARTAMENTO DE CALDAS**, toda vez que no se configuran los presupuestos procesales, ni sustanciales para declarar su responsabilidad en el asunto de la referencia.

MARCO NORMATIVO APLICABLE:

Es importante que, al momento de proferir una sentencia de fondo, el Juzgado 2 Administrativo de Manizales, tenga presente las siguientes normas de carácter procesal y sustancial, pues es este el marco normativo aplicable al caso concreto.

- El artículo 90 de la Constitución Política, señala:

Que refiere a que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

- El artículo 140 del Código Contencioso Administrativo, regulaba la acción de reparación directa, así:

Manifestando que la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

- Artículo 164 del Código General del Proceso que consagra el principio de necesidad de la prueba en los siguientes términos:

Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso



- Artículo 167 del Código General del Proceso que señala a quien le corresponde la carga de la prueba en un procesal judicial.
- Artículo 280 del Código General del Proceso, nos indica el contenido de toda decisión judicial, así:

El juez deberá tomar una decisión teniendo en cuenta las pruebas que pudieron ser examinadas dentro del proceso con su respectiva explicación y sus conclusiones

- Artículo 2341 del Código Civil, que nos consagra la responsabilidad civil subjetiva, reiterando que en aquellos casos donde se pretenda la declaratoria de responsabilidad con fundamento en una falla en la prestación del servicio, nos encontramos en el escenario de una culpa probada, así:

“El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”.

Teniendo claridad sobre las normas aplicables al caso concreto, se puede concluir que en el presente le correspondía a la parte demandante probar todos los elementos estructurantes de la responsabilidad de la entidad estatal, esto es, **demostrar las condiciones de tiempo, modo y lugar** en las cuales se presentó el evento de tránsito, de lo contrario, tal y como ocurrió durante el trámite del proceso, las pretensiones de la demanda no deben prosperar.

HECHOS PROBADOS EN EL PROCESO:

De las pruebas que válidamente se practicaron en el proceso, se puede concluir que los siguientes hechos quedaron acreditados, así:

- **Quedó probado que no existen requerimientos realizados por la comunidad del sector, donde se solicite el mantenimiento de la vía o donde se indique la exposición de un riesgo a la comunidad.**

Es importante mencionar que en el transcurso de las diez audiencias que se realizaron, en ningún momento se informó que se hicieron acciones, peticiones o solicitudes a alguna de las entidades demandadas, con base a informar circunstancias de la vía.

Se debe de poner de presente que una de las formas de enterarse de las condiciones de la vía es el aviso de la comunidad, cosa que nunca ocurrió, además según Juan Carlos Giraldo Mejía, ingeniero civil, funcionario público indico que, ante unas condiciones climáticas muy adversas, el conductor desafortunadamente se salió de la calzada. Además, indico que era suficiente las verificaciones que hicieron las profesionales tales como la ingeniera María del Pilar y a la Geóloga Diana teresa.

Juan Carlos Giraldo Mejía, Ingeniero Civil:

“Preguntado: ¿Qué labores se han realizado después del evento de tránsito?”

Respondió: Después de eso se ha hecho repetidamente se colocan señalizaciones, las cuales duran algunas veces poco, porque algunas veces la gente que pasa por allí retira las señalizaciones.

- **Quedó probado que el sector indicado en la demanda se encontraba en óptimas condiciones para la circulación de vehículos.**

Lo realmente claro es que el peso del vehículo, que iba en sobre cupo incidió en la materialización del evento de tránsito, no es lo mismo un vehículo que cumpla con los estándares viales, cumpla con lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito, que un vehículo que exceda su peso y su conductor de forma imprudente, negligente e imperita emprenda la marcha, con factores adversos tales como:

1. El peso.
 2. Las condiciones climáticas.
 3. Poca visibilidad.
 4. Las 75, 80 o más personas que iban en la escalera.
- **Quedó probado que el conductor del vehículo MARINO ANDRÉS LONDOÑO FLÓREZ emprendió el viaje, asumiendo las condiciones climáticas y permitiendo el sobre cupo de pasajeros.**

Es claro que si se analizan los videos con los cuales se cuenta, se puede identificar las condiciones climáticas, el número de personas que subieron al vehículo, además de las que subieron durante el transcurso del trayecto. Aunado a lo anterior el conductor del vehículo emprendió la marcha bajo su propio riesgo, cosa que también hicieron los pasajeros.

- **Quedó probado que existe una conducta peligrosa asumida por los pasajeros del vehículo, en especial conociendo las condiciones climáticas y de sobre cupo del vehículo y con base a esta transgresión al Código Nacional de Tránsito se le impuso sanción al conductor.**

Alejandro Alberto Henao, Técnico en tránsito y seguridad vial:

“Preguntado: ¿Cuáles eran las condiciones climáticas?”

Respondió: Una mañana fría, nubosa, estaba lloviendo, era el clima de la mañana.

Alejandro Alberto Henao, Técnico en tránsito y seguridad vial:

“Preguntado: ¿Esta neblina afectaba la visión del conductor?”

Respondió: En la entrevista como tal efectivamente el lo confirma esa parada en ese sector, porque no tenía visibilidad.

“Preguntado: ¿Esta vía es de alto flujo vehicular?”

Respondió: Sí, transitan buses, todo el día, cada hora, es de alto flujo.

“Preguntado: ¿Qué normas del Código Nacional de Tránsito transgrede el conductor de la chiva, al ir con sobrecupo?”

Respondió: Transgrediera en la resolución 3027 donde se impone un comparendo por sobre cupo lo cual le acarrea a el una multa monetaria ante el tránsito.

- **No existe prueba de haberse presentado una falla en la prestación del servicio por parte de las entidades demandadas, en especial, del DEPARTAMENTO DE CALDAS.**
- **Quedó demostrado que la parte actora no logro demostrar ninguna falla en la prestación del servicio por parte del DEPARTAMENTO DE CALDAS.**
- **Quedo demostrado la susceptibilidad geológica de la vía.**

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿A partir de la plancha geológica y del análisis en campo, detálle nos que hicieron en este estudio?”

Respondió: se hizo la revisión de información secundaria , se revisó el fallamiento, esta zona a nivel geológico es conocido que nos atraviesa fallas de importancia en el país que son fallas del sistema romeral, quiero ponerlo como en términos más que se pueda entender; en el país nos atraviesa como si fueran línea, atraviesan ciertas estructuras y esas estructuras tienen a su paso por Manizales , Salamina, Pacora, Aguadas y tienen mucha incidencia en nuestra geografía porque son las que levantan cordilleras, levantan montañas y nos generan como evidencia de ese fallamiento deslizamientos, creo señora juez que es conocido para todos en Manizales la zona de la carca el tablazo. Toda esa zona una falla geológica hace parte de una línea es como si fuera una gran sutura que pasa por gran parte del país y en esa zona tenemos un fallamiento muy fuerte y se ha presentado muchísimos daños, una falla no es un sitio pequeño, son fallas muy grandes, muy amplias que atraviesan gran parte del país entonces desde la geología y la ingeniería civil se hizo una revisión de las fotografías por Google Earth y luego con la revisión de campo encontramos que efectivamente esta zona tiene rocas de origen metamórfico y las rocas las dividimos en 3, a nivel de familias grandes tenemos rocas sedimentarias, rocas metamórficas y rocas ígneas, en este caso estamos hablando de rocas metamórficas que han sido afectadas por fallamiento, ese mismo movimiento, ese mismo fallamiento del que le estoy mencionando, son fallas grandes y se describe en el informe el tipo de rocas que se encuentran y esa zona de falla nos genera una susceptibilidad a que en ciertas zonas tengamos movimientos en masa, deslizamiento, a nivel profesional estaríamos hablando de zonas con susceptibilidad a presentar movimientos en masa y procesos erosivos”

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿Características del sitio, su estabilidad, sus condiciones de infraestructura, que observe usted?”

Respondió: Importante que toda esa zona, todo ese corredor que me dirige con dirección a Aguadas , tiene un fallamiento que es muy importante que me genera muchos daños en la vía, estas vías son muy antiguas, son trazadas hace más de cincuenta años y nos ha tocado

convivir con los múltiples daños que se tienen, tenemos muchos sitios durante el recorrido casi desde salaminas hacía adelante uno comienza a encontrar muchísimos daños en la vía, caídas de rocas, deslizamientos, procesos erosivos grandes y eso es como lo normal que se observa en la vía. Ahora con respecto al punto específico como le mencionaba antes tiene una susceptibilidad a presentar ese tipo de daños, por eso entonces seguramente se presentó esa pérdida de banca asociada a un movimiento en masa que me genera esa pérdida de banca que tiene en general toda esa zona.

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿Qué condiciones o circunstancias son detonantes de esas situaciones que pueden presentarse que usted acaba de describirnos en la zona?”

Respondió: A nivel de Caldas nosotros siempre trabajamos dos cosas que son más fuertes que son el factor climático o el factor lluvias y el otro el factor sismo, uno siempre evalúa que pasaría si me sucede un sismo o que me pasaría si tengo unas lluvias fuertes, para el caso del sitio específico tuvimos lluvias fuertes y ni siquiera de un día específico, tuvimos muchos días de lluvia, se hizo la revisión histórica de ese tipo de actos y se encontró que llevábamos varios días con sus respectivas noches de lluvia, ese factor es un factor detonante de ese tipo de fenómenos, en este caso los dos factores detonantes son sismo y lluvia, pero para este caso el tema es lluvia, las fuertes precipitaciones fueron el detonante.

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿Usted nos habló del sistema Romeral, le pregunto: usted coincide en que las afectaciones de la zona es por la naturaleza de la misma, por la lluvia, por la tierra?”

Respondió: Claro que sí, nuestra topografía, nuestras unidades geológicas, nuestra historia geológica a nivel de lo que es estos departamentos, Eje Cafetero y Antioquia pues realmente que nos complican los escenarios, nosotros somos la sumatoria de una cantidad de unidades de rocas que el mismo terreno nos fue juntando en el tiempo, a veces en Manizales escuchamos la unidad geológica Cajamarca, unidad geológica quebrada grande, el complejo Cajamarca, hablamos de rocas con historia y con orígenes muy diferentes cada una de esas unidades cada vez que se me unían me genera un fallamiento y uno de esos fallamientos importantes es el que nosotros tenemos con la falla de romeral

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿El peso de la chiva incidió en el movimiento de tierra?”

Respondió: Yo quiero hacerles referencia que en el tema vial he tenido mucha experiencia y también yo creo que ahí tienen también adicional a que me he acercado también en los diferentes momentos por las entidades en las cuales he trabajado también he hecho pues varios cursos de seguridad vial, de auditoría vial, bueno, es importante que cuando usted tiene un vehículo, usted tiene una restricción de que cantidad de persona o cuanto peso más bien debe soportar o va soportar en su vehículo, si usted supera ese nivel, entonces ya las condiciones para las que ese vehículo fue diseñado ya no se comporta igual, si yo tengo un vehículo que me va a mover una tonelada por decir algo y resulta que hoy me dio porque voy a mover unos bloques de madera y entonces ya no me pesa una tonelada, sino que me pesa una tonelada y media o dos toneladas, puede ser que el vehículo lo soporte,



pero cuando yo voy a movilizarme, entonces seguramente en cualquier momento el peso que yo llevo dentro del vehículo en una curva puede estar generando que se desestabilice el vehículo, este ejemplo funciona también con el sobre cupo del bus escalera o la chiva, porque yo no acomodo la gente o le digo háganse diez en este sitio, diez en este sitio y vamos a equilibrar el peso, normalmente cuando usted se sube a un bus escalera lo que tiene es que todo el mundo se sube como Dios los permita acomodarse, se distribuyen como quieran, entonces ahí no tengo distribución del peso.

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿El conductor del vehículo debería de saber el peso que soporta el mismo vehículo?”

Respondió: Claro que sí, digamos que usted puede que en el carro particular puede que no, pero cuando usted es el encargado de movilizar personas, ósea estamos hablando de un transporte público usted si lo debe de conocer, de pronto si ahora nos preguntamos si hacemos la pregunta de usted cuantas personas lleva en su carro particular, usted sabe que son cinco personas y si mi vehículo es para cinco personas y le monte dos más voy en sobre cupo, pero eso si lo debe de conocer un transportador de un vehículo de transporte público.

Diana Teresa Valencia Largo, Geóloga, especialista en prevención:

“Preguntado: ¿El conductor del vehículo debería de saber el peso que soporta el mismo vehículo?”

Respondió: Claro

Por lo anterior, le reitero al Juzgado 2 Administrativo de Manizales que se profiriera sentencia absolutoria.

Por último, frente al elemento daño, no haremos ninguna consideración, pues al no existir falla en la prestación del servicio, ni nexo de causalidad, es claro que los padecimientos que pudieron haber sufrido los demandantes, no pueden ser considerados un daño antijurídico y por ende no es un daño indemnizable, además reiteramos que en el proceso no existe ningún elemento de prueba que permita concluir con certeza la existencia y extensión de los perjuicios pretendidos.

FRENTE AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA FORMULADO A AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.:

Teniendo en cuenta lo expresado frente a las pretensiones de la demanda principal, en el sentido de afirmar que las mismas no puede prosperar frente a DEPARTAMENTO DE CALDAS, es claro que las pretensiones reversitas formuladas en contra de mi representada, **AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.**, con fundamento en el contrato de seguro de responsabilidad civil, contenido en la póliza número 1000164, con vigencia del 15 de febrero de 2017 al 01 de julio de 2017, no deberán ser objeto de estudio, pues la naturaleza del llamamiento en garantía es que las pretensiones frente a la entidad llamante



prosperen, motivo por el cual me abstendré de hacer consideración alguna frente al contrato de seguro ya señalado.

Ahora, en caso de que las pretensiones de la demanda prosperen, el despacho debe tener presente que la relación entre la entidad llamante en garantía y mi representada deberá resolverse con plena sujeción al contrato de seguro, haciendo énfasis especial en las excepciones planteadas al momento de contestar la demanda y el llamamiento en garantía, que son:

- **CONTRATO DE SEGURO BAJO LA MODALIDAD DE COASEGURO.**

Tal y como consta en el contrato de seguro contenido en la póliza número 1000164 que sirvió de base al presente llamamiento en garantía, es claro que el mismo se celebró bajo la modalidad de coaseguro entre las compañías aseguradoras: AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., ALLIANZ SEGUROS y SEGUROS DEL ESTADO, las cuales fueron vinculadas al proceso por la entidad asegurada.

La modalidad de coaseguro está permitida y regulada en el artículo 1095 del Código de Comercio en los siguientes términos:

“Artículo 1095. Las normas que anteceden se aplicarán igualmente al coaseguro, en virtud del cual dos o más aseguradores, a petición del asegurado o con su aquiescencia previa, acuerdan distribuirse entre ellos determinado seguro”.

Igualmente, el artículo 1092 del mismo estatuto, aplicable al coaseguro, señala como debe procederse en caso de siniestro, así:

“Artículo 1092. En el caso de pluralidad o de coexistencia de seguros, los aseguradores deberán soportar la indemnización debida al asegurado en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que el asegurado haya actuado de buena fe. La mala fe en la contratación de éstos produce nulidad”.

Lo anterior, con el fin de precisarle al despacho que, en caso de condena frente a las compañías aseguradoras, la misma deberá hacerse de forma conjunta y limitarse únicamente al porcentaje de participación de cada una de ellas en el contrato de seguro celebrado, es decir, entre las compañías aseguradoras no existe una relación solidaria en los términos del artículo 825 del Código de Comercio, criterio que ha sido sostenido por la doctrina vigente.

En el presente asunto el riesgo fue asumido en los siguientes porcentajes:

- Allianz Seguros S.A.: 30%
- Seguros del Estado S.A.: 30%
- **AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.: 40%**

En consecuencia, en el evento en que las pretensiones de la demanda prosperen a favor de la entidad asegurada, es claro que el valor de la condena que se impondría



a mi representada tendría que ser equivalente al 40% del valor de la misma, pues este fue el riesgo que asumió en el contrato de seguro, de conformidad con la normatividad aplicable y los criterios ya explicados.

▪ **LÍMITE DEL VALOR ASEGURADO:**

El seguro de responsabilidad civil contenido en la póliza número 1000164, tiene pactado un límite del valor asegurado de \$4.000.000.000, para el amparo de predios, labores y operaciones, incluyendo incendio y explosión, el cual debe ser afectado en caso de una eventual condena.

Lo anterior significa que, en caso de una eventual condena en contra de mi representada, la misma no podría exceder dicha suma, de confirmad con lo establecido en el artículo 1079 del Código de Comercio.

▪ **DISPONIBILIDAD DEL VALOR ASEGURADO:**

Además, es importante tener presente que, en caso de considerar responsable a mi representada, es necesario que, al momento de la sentencia, el despacho verifique si efectivamente existe disponibilidad del valor asegurado, situación que no puede ser indicada en este momento procesal, pues no se tiene certeza de la fecha en que dicho proceso va a ser juzgado.

En caso de no accederse a esta situación, el despacho deberá condicionar la condena a la existencia y/o disponibilidad del valor asegurado, pues de lo contrario se estarían violando disposiciones contractuales y se estaría alterando el equilibrio contractual, sin motivo alguno.

▪ **DEDUCIBLE**

En el contrato de seguro que sirvió de base para el presente llamamiento en garantía, se pactó como deducible para el amparo de predios, labores y operaciones en la suma equivalente al 10% del valor de la pérdida.

Es importante que el despacho tenga presente que de conformidad con el artículo 1103 del Código de Comercio, el deducible es la suma que debe ser asumida por el asegurado en caso de presentarse un siniestro.

SOLICITUD

Teniendo en cuenta los hechos probados y las consideraciones realizadas en este escrito, solicitamos al despacho proferir sentencia absolutoria en favor de la entidad llamante en garantía.

Señor Juez,



JUAN DAVID GÓMEZ RODRÍGUEZ

C.C. No. 1.128.270.735

T.P. 189.372 del C.S. de la J.