

Doctora

PATRICIA VARELA CIFUENTES

JUEZ SEGUNDO (2º) ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO

Manizales (Caldas)

Ref.: **PROCESO DE REPARACIÓN DIRECTA.**
ACTORES: MARÍA RUBIA CANDAMIL de
CANDAMIL y Otros. Rad: 17001-33-33-002-
2019-00077-00.

BENJAMÍN HERRERA AGUDELO, identificado con C.C. 10.070.054 expedida en Pereira, T.P. 16.250 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, apoderado de los actores en el proceso de la referencia, con todo respeto **REASUMO EL PODER** y me permito **ALEGAR DE CONCLUSIÓN**.

I. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El Departamento de Caldas, Seguros del Estado y Axa Colpatria Seguros S.A, se opusieron a las pretensiones argumentando: (i) que jamás recibieron solicitud o reporte, acerca de irregularidad en el sitio del accidente; (ii) fue propuesta como excepción, el hecho del tercero, debido al comportamiento del conductor, por desplazarse en condiciones climáticas adversas, con sobrecupo, constituyendo este comportamiento la causa del desbandamiento vial; (iii) el Departamento propuso como



excepción, falta de legitimación en la causa por activa, por la carencia del poder de Juan David Quintero Osorio, integrante del segundo grupo familiar; y, (iv) finalmente, fuerza mayor o caso fortuito.

II. HIPÓTESIS DEL CASO CONCRETO

Hipótesis de la legitimada por pasiva. (i) el hecho se debió a fuerza mayor o caso fortuito por el desprendimiento repentino de un sector de la vía; (ii) hecho del tercero, derivado del comportamiento del conductor, dado la pésima visibilidad y el sobrecupo; (iii) El Departamento de Caldas no tenía conocimiento del riesgo.

Hipótesis de la legitimada por activa. El accidente se debió al inadecuado mantenimiento de la malla vial.

Primera hipótesis de la parte demandada: el desprendimiento de tierra, no era imprevisible ni irresistible

La parte demandada alegó como excepción la *Fuerza Mayor*, fundamentándose en el desmoronamiento intempestivo del carretable, produciéndose en consecuencia el volcamiento del vehículo, parqueado minutos antes.

La causal exceptiva, debió demostrarse por quien la planteó, resultando evidente la orfandad probatoria, incumplimiento que trae como consecuencia su descarte por el Juez contencioso.



Para descartar esta propuesta defensiva, la parte actora suplica aplicación de la *Doctrina Probable*, que ha determinado para su examen, el respeto a los principios técnicos, presupuesto del mantenimiento vial, la identificación y actualización del riesgo, la adopción de medidas destinadas a evitar el daño, razón para que no pueda calificarse apriorísticamente, el desprendimiento de tierra, como un hecho de la naturaleza.

De las múltiples sentencias proferidas por el nuestro máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo, destacamos algunas de ellas, a efecto de demostrar el incumplimiento probatorio, por parte de quien la propuso:

1. En sentencia del 26 de junio de 2014¹, haciendo referencia a los hechos de la naturaleza, precisó la Alta Corporación, que no pueden ser calificados apriorísticamente de fuerza mayor, por corresponder a la administración el deber de evitarlos o mitigarlos conforme a los sistemas de atención y prevención de desastres:

“No obstante, los eventos de la naturaleza deben ser evitados hasta donde ello resulte posible y mitigados para evitar la pérdida de vidas, lesiones y siniestros económicos que no pocas veces ponen en situación de vulnerabilidad a quienes las padecen y a sus familias, pues compromete bienes básicos para el normal desenvolvimiento social. Así los sistemas de atención y prevención de desastres hacen parte de las obligaciones positivas que las autoridades públicas del orden nacional, regional y local tienen que satisfacer con el fin de no escatimar esfuerzos para como se ha dicho evitar su ocurrencia o minimizar sus efectos y en todo caso, tener capacidad para socorrer efectivamente a los afectados.”

¹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia del 26 de junio de 2014. Rad: 17001-23-31-000-1999-00473-01 (26.312). Actor: Sandra Patricia Sánchez Valencia.



(...)

“4.2.2.3 La Corporación ha venido sosteniendo para estructurar la responsabilidad estatal, de cara a eventos originados en las fuerzas de la naturaleza:

“Comoquiera que los desastres naturales² se consideran, en principio, como constitutivos de fuerza mayor³, la imputación de responsabilidad al Estado por los daños antijurídicos derivados de la ocurrencia de fenómenos de éste tipo, dependerá de que se establezca su previsibilidad y resistibilidad en conjunto con la inactividad del Estado que, conocedor de la potencial ocurrencia del fenómeno natural, no ejecuta acción alguna tendiente a conjurarlo, encontrándose obligado a ello, responsabilidad que también resulta comprometida si se establece que con su conducta activa, el Estado expuso a los administrados al fenómeno natural.”

*“La Sala, en reiterada jurisprudencia⁴, al estudiar la responsabilidad patrimonial del Estado por los daños provenientes de la ocurrencia de fenómenos naturales, tales como el desbordamiento de ríos y quebradas, **deslizamientos de tierra, desprendimiento de rocas, inundaciones por lluvias, entre otros, ha deducido tal responsabilidad frente a la demostración de que las entidades demandadas incumplieron con su deber de vigilancia y cuidado y se abstuvieron de adoptar las medidas de prevención requeridas para cada caso concreto, a pesar de haber tenido conocimiento previo de la posible ocurrencia del hecho natural.**”* (Destacado fuera de texto)

² Cita original: Así cataloga el artículo 2 de la Ley 46 de 1988 a los fenómenos naturales que causan daño o alteran de manera grave las condiciones normales de vida en un área geográfica determinada, causadas por fenómenos naturales y por efectos catastróficos de la acción del hombre en forma accidental, que requiera por ello de la especial atención de los organismos del Estado y de otras entidades de carácter humanitario o de servicio social.

³ Cita original: Ley 95 de 1890, artículo 1: Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el aprestamiento de enemigos, los autos de autoridad ejércitos por un funcionario público, etc.

⁴ Cita original: Ver entre otras: Consejo de Estado, C.C.A., Sección Tercera, sentencias de febrero 26 de 1998, exp. 10846, C.P. Jesús María Carrillo; 14 de mayo de 1998, exp. 12175, C.P. Daniel Suárez Hernández; diciembre 11 de 1998, exp. 19009, C.P. Ricardo Hoyos Duque; 20 de septiembre de 2001, exp. 13732, C.P. Alíer Hernández Enríquez; septiembre 20 de 2007, exp. 16014, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; marzo 1 de 2011, exp. 18829, con ponencia de quien proyecta este fallo; mayo 25 de 2011, exp. 21929, C.P. Olga Valle de de La Hoz y agosto 22 de 2011, exp. 20107, C.P. Danilo Rojas Betancourth.



Determinó en esa oportunidad, que a CORPOCALDAS le corresponde desempeñar tareas relacionadas con la construcción de obras para la defensa de los suelos amenazados por la erosión y deslizamientos, desarrollando acciones orientadas a disminuir los riesgos causados por fenómenos naturales⁵.

Con la Ley 99 de 1993, resaltó el deber de las Corporaciones Autónomas Regionales: (i) *“...de realizar actividades de análisis, seguimiento, prevención y control de*

⁵ El artículo 4 de la Ley 22 de 1991 señala: “ La Corporación tendrá las siguientes funciones: a) Promover la construcción y coordinación de obras conducentes a la defensa de los suelos amenazados por la erosión y deslizamientos y realizar el mantenimiento, modificación o mejoramiento de las obras ejecutadas por la Corporación Regional Autónoma para la Defensa de las Ciudades de Manizales, alamina y Aranzazu, "Cramsa"; b) Promover y ejecutar obras de irrigación, drenaje, reforestación y recuperación de tierras, regulación de fuentes de agua, defensa contra las inundaciones, control de la calidad de las aguas y para el manejo integral de cuencas hidrográficas, aguas subterráneas; c) Reglamentar, administrar, conservar y fomentar los recursos naturales y del medio ambiente de conformidad con el Código de Recursos Naturales y Protección del Medio Ambiente; d) Ejecutar los planes, programas y proyectos que indique el "Plan de Recursos Naturales"; e) Coejecutar programas, en apoyo de entidades nacionales y territoriales, relacionadas con el desarrollo del sector agropecuario y el Plan de Rehabilitación; f) Determinar en coordinación con el Departamento y los Municipios de Caldas, el plan de usos del suelo que contemple normas sobre desarrollos urbanos, agropecuarios, industriales, turísticos, pesqueros, mineros, de reforestación, de cuencas hidrográficas y de reserva ecológica; g) Adelantar directamente, o por medio de contratos, los estudios complementarios, para el desarrollo integral de las zonas en las cuales opera; h) Realizar campañas educativas de promoción de la comunidad y de conservación de los recursos naturales, en coordinación con las entidades legalmente competentes; i) Participar en la organización de entidades descentralizadas destinada a mejorar la prestación de servicios públicos y a fomentar el desarrollo de la región; j) Suplir las deficiencias de entidades nacionales cuando en el territorio de su jurisdicción éstas no dispongan de la infraestructura institucional requerida ni se justifique su montaje; k) Establecer y cobrar tasas y tarifas por los servicios que preste; l) Promover, y si fuera necesario, financiar y ejecutar programas de reforestación; m) Reglamentar, administrar, conservar, manejar y fomentar los recursos naturales renovables y del medio ambiente y aplicar el Código de lo Recursos Naturales y Protección del Medio Ambiente; n) Participar en la organización de entidades descentralizadas indirectas o de segundo grado, destinadas a mejorar la prestación de servicios públicos y a fomentar el desarrollo de la región; o) Determinar los programas de obras de la Corporación que deban realizarse por el sistema de valorización; p) Asesorar a los municipios ubicados en el territorio de su jurisdicción en el cumplimiento de sus funciones, en la elaboración de planes de desarrollo y en las gestiones que deban adelantar ante otras entidades públicas y privadas; q) Ejercer las funciones que otras entidades públicas o privadas le deleguen; r) Desarrollar acciones que tiendan a disminuir los riesgos de desgracias causadas por fenómenos naturales y servir como entidad coejecutora de los planes de emergencia y rehabilitación en zonas donde hayan ocurrido calamidades públicas; s) Ejecutar y coordinar los planes y programas de interés social y regional que le confíe especialmente el Presidente de la República. PARAGRAFO. La competencia en materia de recursos naturales renovables será asumida en forma gradual por la Corporación dentro de los tres (3) años siguientes a la fecha de vigencia de la presente Ley. Para estos efectos y a medida que ello vaya ocurriendo, la corporación comunicará al Inderena las competencias que asuma y la fecha de asunción de las mismas. Transcurrido el lapso de tres (3) años se entenderá que la competencia se encuentra plenamente radicada en la Corporación”. Competencias que se reprodujeron en los estatutos de la entidad aprobados mediante Decreto 2712 de 1991.



desastres. Vale destacar la asignación del desarrollo de programas de adecuación de áreas urbanas en zonas de alto riesgo, tales como control de erosión, manejo de cauces y reforestación en coordinación con las administraciones municipales y distritales.”; (ii) de actuar coordinadamente con las autoridades del sistema de atención y prevención de desastres, determinando zonas de alto riesgo, uso de suelos, efectuar inventarios con los alcaldes de los lugares caracterizados por su inestabilidad.⁶

2. En sentencia del 08 de marzo de 2017⁷, el H. Consejo de Estado determinó que los desastres naturales **no constituyen fuerza mayor**, porque si bien, en un tiempo eran impensables, por encontrarse ligados a eventos de la naturaleza, ahora se encuentran vinculados al desarrollo de la sociedad, razón para que se analice en virtud de los acontecimientos, cuando se presenta un obstáculo insuperable, es decir, debe tener carácter de imprevisible, que sea improbable su ocurrencia, porque lo contrario, impone extremar medidas de seguridad.

3. No puede quedar de lado la aplicación del principio de precaución⁸, aplicable cuando concurren los siguientes elementos: (i) que exista peligro de daño; (ii) que este sea grave e irreversible; (iii) que exista un principio de certeza científica, así no sea esta absoluta; (iv) que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente; (v) que el acto en que se adopte la decisión sea motivado.

⁶ Aparte 4.2.2.6.

⁷ Corte Suprema de Justicia. Sentencia SL7459-2017 del 08 de marzo de 2017. Rad: 38.705. Actor: Angela Maritza Mena Palomeque. M.P: Fernando Castillo Cadena.

⁸ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 14 de marzo de 2019. Rad: 63001-23-33-000-2014-00222-01 (A.P.). Actor: Roberto Arias Estefan. C.P: Oswaldo Giraldo López.



Destacó igualmente la decisión, las voces del Decreto 93 de 1998 *“Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres”*, que tiene por objeto orientar al Estado y a la sociedad en la prevención y mitigación de riesgos, constituyendo objetivos: (i) la reducción de riesgos y prevención de desastres; (ii) la respuesta efectiva en caso de desastres; (iii) la recuperación rápida de zonas afectadas.

Para los efectos anteriores, deberá tenerse en cuenta: (i) la **coordinación entre las diferentes entidades para que exista *“armonía, consistencia, coherencia y continuidad en las actividades a su interior en relación con las demás instancias sectoriales y territoriales, para efectos de la prevención y atención de desastres”***; (ii) la participación de las diferentes entidades competentes, para que se hagan efectivos los procedimientos de participación ciudadana.

Constituyen estrategias del Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres: (i) el conocimiento sobre riesgos de origen natural y antrópico; (ii) la evaluación de riesgos (art. 7); (iii) los programas para su incorporación; (iv) elaborar inventarios a nivel municipal para impulsar los programas de reubicación, mejoramiento y protección de vivienda.

La Ley 1523 de 2012, por medio de la cual fuera adoptada la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, dispuso que esta gestión es responsabilidad de todas las autoridades y de los habitantes del territorio Colombiano (art. 2), debiendo orientarse por varios principios entre los que se encuentra el de protección, solidaridad, interés público o social, el de



precaución, gradualidad, coordinación, subsidiariedad⁹, el de oportuna información¹⁰.

También definió **alerta** “Estado que se declara con anterioridad a la manifestación de un evento peligroso...”; **amenaza** “Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado, o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales.”; **análisis y evaluación del riesgo**, en donde se analiza la amenaza y la vulnerabilidad, así como sus efectos; **conocimiento del riesgo**, que constituye identificarlo en sus diferentes escenarios, análisis y evaluación, monitoreo, seguimiento; **gestión del riesgo**, orientado a su impedir el daño, a reducirlo o controlarlo; **intervención**, que es el tratamiento del riesgo; **mitigación**, consistente en reducir o disminuir los daños y pérdidas que se puedan presentar; **prevención del riesgo**, que son las medidas y acciones de intervención dispuestas con anticipación con el fin de evitar que se genere el riesgo; **reducción del riesgo** (art. 4).

La norma trazó varios objetivos (art. 6), sus integrantes (art. 8), destacando en el art. 12, que los gobernadores y alcaldes son conductores del sistema en su nivel territorial.

⁹ “La subsidiariedad positiva, impone a las autoridades de rango superior el deber de acudir en ayuda de las autoridades de rango inferior, cuando estas últimas, no tengan los medios para enfrentar el riesgo y su materialización en desastre o cuando esté en riesgo un valor, un interés o un bien jurídico relevante para la autoridad superior que acude en ayuda de la entidad afectada.”

¹⁰ Que impone “mantener debidamente informadas a todas las personas naturales y jurídicas sobre: Posibilidades de riesgo, gestión de desastres, acciones de rehabilitación y construcción...”.



4. En antigua Sentencia del 20 de mayo de 1993¹¹, fue responsabilizada la Nación colombiana, por el errado diseño del talud y la falta de acciones en el control y manejo de aguas en la corona, por cuanto el mantenimiento vial comprende disponer *“...de todas las medidas de previsión para evitar o por lo menos advertir debidamente la existencia de zonas de derrumbe...”*.

5. El 28 de febrero de 2003¹², con mayor precisión, señaló el H. Consejo de Estado, que para que pueda hablarse de fuerza mayor, resulta indispensable que *“...el hecho no haya podido estar dentro de lo que normalmente se podría prever, con base en los elementos de juicio que se poseían en el momento; y es lo cierto que, dadas las condiciones geológicas y climatológicas de la región, con relación a la peligrosidad que representa el tránsito y permanencia en la carretera Bogotá-Villavicencio, esa es una característica permanente, siendo un hecho notorio los inveterados problemas de estabilidad que esta vía ha presentado desde su misma construcción”*. (Lo resaltado es nuestro). *“Especialmente en el presente caso, no puede la parte demandada escudarse en la eximente de responsabilidad de fuerza mayor, toda vez que justo en el sitio en el que se produjo la avalancha de lodo y piedras ya se habían presentado problemas, por lo que no podría alegar que no se esperaban nuevos episodios de deslizamientos, derrumbes, etc.”*.

6. Luego, en Sentencia del 29 de abril de 2005¹³, la H. Corte precisó, que la fuerza mayor, debe examinarse atendiendo las circunstancias del caso concreto, por no tratarse de una *“...calificación mecánica del acontecimiento...”*, toda vez que la *irresistibilidad o inevitabilidad*, se predica de los efectos del fenómeno y no del fenómeno mismo, por cuanto *“...el demandando podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos*

¹¹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Exp: 7773. Actor: Sixta Tulia Mosque Núñez. C.D. Dr. Daniel Suárez Hernández.

¹² Consejo de Estado. Sección Tercera. Exp: 12554. Actor: Juan Bautista Alférez Tacha. C.P: Dr. Ramiro Saavedra Becerra.

¹³ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 29 de abril de 2005. Exp: 02829-92. M.P: Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo.



*dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo irresistible...*¹⁴, concluyendo que lo imprevisible, es aquello que no es posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

7. En Sentencia del 26 de abril de 2006¹⁵, de manera categórica señaló la máxima Corporación del Contencioso Administrativo que, el derrumbamiento de una ladera, **no constituye fuerza mayor, por tratarse de un hecho que no puede calificarse de ajeno a la actividad.**

8. En sentencia¹⁶ precisó el H. Consejo de Estado, que si bien es cierto los desastres naturales son considerados en principio constitutivos de *Fuerza Mayor*, la imputabilidad de responsabilidad del Estado por los daños antijurídicos derivados de la ocurrencia de estos fenómenos *“...dependerá de que se establezca su previsibilidad y resistibilidad en conjunto con la inactividad del Estado que, condecor de la potencial ocurrencia del fenómeno natural no ejecuta acción alguna tendiente a conjurarlo, encontrándose obligado a ello, responsabilidad que también resulta comprometida si se establece que con su conducta activa, el Estado expuso a los administrados al fenómeno natural...”*.

Conforme a la misma Sentencia la administración *“...deberá acreditar que aquel no podía ser previsto por ella...”*, toda vez que por avances tecnológicos, *“...muchos de los desastres naturales pueden ser pronosticados con antelación...”*, sin que ello constituya una simple posibilidad...*“sino la posibilidad concreta y real de que el mismo pudiera ser anticipado...”*, distinguiendo lo que es el evento de sus

¹⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección A. Rad: 66001-23-31-000-2003-00344-01. C.P: Hernán Andrade Rincón.

¹⁵ Consejo de Estado. Sección Tercera. Rad:73000123310001997067290117529. Actor: Dolores Lombana de Ureña. C.P: Dr. María Elena Giraldo Gómez.

¹⁶ Sección Tercera, Subsección B. Sentencia de 27 de octubre de 2011. Exp:20639. MP: Ruth Stella Correa Palacio.



consecuencias, porque si bien es cierto el suceso puede ser imprevisible, los daños concretos pueden no serlo.

La *irresistibilidad* del suceso, debe estudiarse conforme a la valoración de avances de la técnica y de los recursos que puedan disponerse para conjurar este tipo de eventos, porque “La magnitud del desastre natural puede superar la capacidad técnica y/o económica del Estado para resistirlo , pero su previsibilidad impone la adopción de medidas para atenuar el daño, si no es posible en relación con los bienes, por lo menos sí frente a la vida y la integridad física de sus moradores, que como lo ha retirado la sala en otras oportunidades, con un adecuado sistema de alarmas, o siendo evacuados oportunamente de las zonas de riesgo, pueden ser protegidos”.

Conclusiones de la *Doctrina Probable*, constitutiva de Antecedente Jurisprudencial: (i) el mantenimiento vial implica disponer de medidas preventivas destinadas a evitar o advertir la existencia de zonas de riesgo; (ii) la irresistibilidad o inevitabilidad es predicable de los efectos del fenómeno, por cuanto pueden llegar a evitarse o a impedirse, aunque el hecho mismo sea irresistible. Es decir, que lo previsible, son las consecuencias del fenómeno natural, debiendo ejecutar acciones tendientes a conjurarlo o a matizarlo, a efecto de evitar el daño, conforme a los sistemas de prevención de atención y desastres; (iii) la administración tiene la carga probatoria de demostrar que el fenómeno natural no podía ser previsto; (iv) los avances tecnológicos permiten pronosticar con antelación, los efectos de los desastres naturales; (v) las condiciones geológicas y climatológicas de una región, llevan a determinar su peligrosidad; por consiguiente, el Estado compromete la responsabilidad, cuando con su



conducta pasiva expone a los administrados a las consecuencias del fenómeno natural; (iv) constituye deber Estatal establecer la previsibilidad del hecho y por consiguiente actuar a efecto de resistirlo como hecho mismo o en sus consecuencias; (v) correspondía al Departamento cumplir con el deber de vigilancia y cuidado, además de actuar coordinadamente con CORPOCALDAS a efecto de establecer zonas de alto riesgo; (vi) cuando la zona es de alto riesgo, resulta obligatorio extremar medidas de seguridad, conforme al principio de precaución; (vii) El Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, impone la reducción de riesgos y prevención de desastres; (viii) **el hecho calificado como de fuerza mayor o caso fortuito, debe ser ajeno a la actividad;** (ix) corresponde a la administración inventariar las zonas de alto riesgo; (x) corresponde al operador jurídico analizar la improbabilidad de la ocurrencia del hecho de la naturaleza; (xi) corresponde al operador jurídico, analizar las circunstancias del caso concreto, a efecto de determinar la existencia o no de la *fuerza mayor*.

Conforme a la *Doctrina Probable*, dable es revisar si el Departamento de Caldas, desarrolló actividades o estrategias tendientes a la **identificación, conocimiento y evaluación del riesgo**, con las cuales hubiese evitado la tragedia, si hubiese coordinado con los diferentes entes estatales, el cumplimiento del *deber positivo de protección*.

Sí los hechos ocurrieron en el 2017, destacándose el deplorable estado de todo el carretable, no pueden pasar de lado, los antecedentes señalados en el año 2007, referenciados por el Ingeniero Jorge Alonso Aristizábal,



de la mano con un acta del Concejo Municipal del año 2016, y otras pruebas así:

1. **El informe técnico suscrito por el ingeniero Jorge Alonso Aristizábal**, elaborado en el año 2007 -10 años antes-, con el propósito de pavimentar el carretable, dejó establecido: (i) el carretable examinado entre los municipios de Pácora y Aguadas, corresponde a 12 kilómetros; (ii) en ese kilometraje fueron detectados **veintiséis (26) puntos críticos** en las abscisas 1 + 152mts, 2 + 152mts, 2 + 452mts (en talud superior e inferior), 2 + 952mts, 3 + 252mts, 4 + 525mts, 4 + 652mts, 4 + 952mts, 7 + 352mts, 8 + 052mts, 9 + 352mts (650mts antes de los hechos), 10 + 052mts (48mts antes de los hechos), 10 + 152mts (50mts después del lugar de los hechos), 10 + 252mts (150mts después del lugar de los hechos), 10 + 452mts, 10 + 502mts (talud inferior y superior), 10 + 652mts, 11 + 052mts, 11 + 252mts, 11 + 352mts, 11 + 832mts, 12 + 152mts, 12 + 272mts, 12 + 452mts.
2. El anterior informe, debe concordarse con el **Acta No. 67 del Concejo Municipal de Aguadas (Caldas), de 04 de noviembre de 2016**, en la que se indica: (i) la intervención del Arquitecto Jorge Alejandro Murillo Muñoz, secretario de obras públicas del municipio de Aguadas; y, (ii) del concejal Héctor Javier Villa, quienes dejaron constancia de su preocupación por el estado de la vía Salamina-Pácora-Aguadas, quedando comprometido el secretario a consultar con la Secretaría de Infraestructura, para saber qué inversiones van a realizar y mirar si priorizan -Folio 910 y ss-
3. Las dos referencias probatorias anteriores, van de la mano con el **oficio de septiembre 12 de 2017**, mediante el cual el alcalde del municipio de Aguadas -Caldas-, solicitó a **CORPOCALDAS** “...visita técnica en la Vereda La Blanquita (sector Aguadas – Pácora), con el fin de buscar soluciones técnicas a los



movimientos masivos de tierra que se han presentado en ese sector y ponen en riesgo la Institución Educativa “La Blanquita” y la misma” -fl. 909-.

4. El ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, encargado del mantenimiento periódico de las vías en la zona norte del departamento, no hizo lo propio para determinar la causa del deslizamiento, el mismo día de los hechos (Récor ds 56:17 al 57:29 y 1:15:20), no acudió a especialistas, -geólogo o geotecnista-, porque según su criterio era “...fácil advertir la razón por la que ocurrió el accidente...” (Récor ds 1:05:14 y 1:05:47), “...ante las situaciones climáticas muy adversas, el conductor desafortunadamente se salió de la calzada que existía en el sitio...” (Récor d 1:06:09), bastando simplemente los sentidos para establecer la causa (Récor ds 1:05:14 y 1:44:16). Sin embargo, al ser interrogado por el Operador jurídico, acerca de la causa de la pérdida de la banca, eludió la respuesta (Récor d 1:07:11). No hizo levantamiento topográfico, por carecer de personal e implementos para ello (Récor ds 1:12:07 y 1:52:19).

5. El informe de tránsito suscrito por el funcionario Alejandro Alberto Henao, dio fe del estado de la vía y del lugar del derrumbamiento por donde rodó la chiva, determinando como hipótesis, que la banca había cedido y además: (i) hizo presencia de manera inmediata en el lugar de los hechos, observando el estado de la vía y el lugar por donde se precipitó la chiva, cunetas tapadas, pavimento quebrado, fisuras, produciéndose el desbordamiento (Récor ds 1:36:11, 1:36:56, 1:37:52), el cabezote colapsado, las obras de escorrentía colapsadas (Récor d 1:40:33); (ii) explicó la hipótesis del accidente “...la vía se desmoronó y se fue al precipicio en conjunto con la escalera, con la chiva...” (Récor d 1:55:01), “...ese pedazo que falta ahí, es el desbordamiento de la vía y donde la escalera estaba posicionada y al presentarse ese desbordamiento de vía, la chiva produce



dicho rodamiento...” (Récord 1:58:02); (iii) insistió en el tema de la hipótesis “...esa hipótesis se saca, porque yo hice presencia al momento de que fui llamado y donde se evidencia la vía presentó el desbancamiento, el desborde de vía, entonces ahí podemos evidenciar el lugar de los hechos y el sector hacia donde rodó la chiva...” (Récord 2:01:01); (iv) explicó que al desborde de la vía se añade la presencia de pantano, fisuras, pedazos de asfalto, obras tapadas, que no dejaban fluir el agua, afectando la malla por humedad; (v) refirió sus labores de patrullaje, especificando los vehículos que transitaban por la vía (Récord 2:14:40), considerándola de alto flujo, por conectar dos ciudades del departamento por donde transitan varios buses de servicio público (Récord 2:39:20); (vi) relacionó las manifestaciones de algunos ocupantes de la chiva, consistente en que había mucha niebla, decidiendo parquearse a un costado “...y unos minutos más tarde fue que sintió que la escalera se fue como ladeando hasta llegar al punto que se precipitó al abismo.” (Récord 2:30:45).

6. **Jaime Salazar Gallego, ocupante de la “chiva”,** en audiencia de pruebas indicó: (i) en un momento del recorrido el conductor se bajó, limpió el parabrisas, continuaron el recorrido hasta el sector denominado “La Blanquita”, ya la visibilidad era escasa (récord 1:32:21), transcurriendo un minuto desde el momento que se orilló, se escuchó un golpe, rodando al abismo (récords 1:34:28, 1:36:02).

7. Por último, **Samir Eulises García Herrera** (Récords 3:24:09, 3:11:45) **María Luisa Henao** -entrevista- y **Francy Elena Valencia Ospina** -entrevista-, señalaron que la vía cedió, luego de parquearse la chiva.



Al concordar la *doctrina probable*, con el material probatorio, imperativo resulta concluir, que el Departamento de Caldas fue alertado, 10 años antes del accidente, acerca de las múltiples situaciones de riesgo, imperantes en la vía, especialmente en las coronas del talud de la zona denominada “La Blanquita”, debido a la inexistencia de obras para el manejo de aguas, corriendo abruptamente por laderas y sobre la malla vial, causando en consecuencia erosión, que hacía previsible cualquier siniestro (Ver informe y sustentación del Ingeniero Jorge Alonso Aristizábal Arias).

El Departamento de Caldas fue completamente inactivo, sus apoderados no demostraron lo contrario, quedando acreditado que sobre la vía no se efectuó obra alguna antes ni después del suceso, no fueron aportados estudios técnicos, tal como lo confirmaron los profesionales que firmaron el dictamen pericial y el ingeniero encargado de la Secretaría de Infraestructura.

En las condiciones anteriores, el derrumbamiento no era ajeno a la actividad vial, toda vez que normalmente las vías se fisuran, sufren derrumbamientos las laderas, se colapsan las obras de agua, debiendo actuar la administración, por cuanto sus usuarios transitan bajo la creencia de la inexistencia de riesgos.

Predicaron los ingenieros al servicio del Departamento, que la causa del deslizamiento, debió determinarse casi de manera concomitante con el hecho, prueba por demás imposible, advirtiendo que el Juez no puede



separarse de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el hecho, a efecto de juzgar la responsabilidad.

Imposible admitir, conforme a lo expuesto, la *fuerza mayor* o el *caso fortuito*, tema que se verá reforzado más adelante con la determinación del lugar donde se registró el accidente como de “crítico o de alto riesgo”.

El accidente se debió al mal estado de la vía en el lugar donde se parqueó, por efecto de mala visibilidad, el vehículo automotor, produciéndose el desbandamiento, comportamiento que no puede ser calificado como de presupuesto de la excepción planteada.

En conclusión, la vía estuvo en deplorable estado desde antes del año 2007, persistiendo la anormalidad, conforme a la línea de tiempo reseñada.

Segunda hipótesis de la parte demandada: el accidente de tránsito se debió al comportamiento del conductor, dada la pésima visibilidad, el sobrecupo, con la imposibilidad de maniobrar la “chiva”

Se trata de un simple argumento defensivo, resultando imposible aceptar que si la “chiva”, llevaba un sobrecupo de 30 pasajeros equivalente a 2100kg, el carreteable se fisurara y derrumbara por el parqueo del automotor, porque sería tanto como admitir que quienes la construyeron y conservaron, no tuvieron en cuenta la capacidad de soporte; y, en



segundo término, que por esta circunstancia el conductor se encontraba en dificultad de maniobrar el automotor.

La hipótesis defensiva, procuraron sostenerla los funcionarios del Departamento, resultando inaceptable: (i) que el ingeniero encargado del mantenimiento vial, no supiera pronunciarse acerca de la capacidad de soporte, exponiendo simplemente que la sobrecarga podría afectar la vía; (ii) las dos (02) ingenieras adscritas al Departamento, Diana Teresa Valencia Largo y María del Pilar Gómez, quienes suscribieron el dictamen aportado por esa parte, no obstante encontrarse tituladas como ingenieras y geólogas, con varias especialidades, manifestaron requerir estudios de suelos para explicar el tema.

De otro lado, el dictamen de la parte demandada, explicó la capacidad de soporte y de qué manera puede ser influenciado por las aguas, descartando que el peso del vehículo afectara la estabilidad.

Dos pruebas resultan trascendentales para hacer a un lado el argumento defensivo: (i) el agente de tránsito Alejandro Alberto Henao señaló, que la sobrecarga no pudo incidir en el accidente, dada la utilización del carretable, por muchos vehículos de igual tamaño y volquetas, afirmando que la vía estaba construida para soportar diferentes pesos (récord 2:41:36); (ii) el ingeniero Jorge Alonso Aristizábal, contratado para adelantar los estudios previos a la pavimentación, explicó con suficiencia el tema (récords 1:16:02, 1:18:12 y 1:19:04), concluyendo que la vía no estaba pavimentada y



que la capacidad de soporte se encuentra asociada a la cimentación y a la circulación vehicular.

Por último, se recuerda que el accidente **no se registró por la manipulación indebida del conductor, sino por el desprendimiento de la vía, luego el sobrecupo y la maniobrabilidad, nada tuvieron que ver**, tal como lo explicó con suficiencia el agente de tránsito (réCORDS 2.42.42 y 2.43.22), y lo relacionan las siguientes pruebas:

1. **En el informe suscrito por el Ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, encargado del mantenimiento vial en el Departamento, al preguntársele por la capacidad de soporte, dijo desconocer el tema, atreviéndose a sostener que una sobrecarga podía afectar la vía (RéCORD 1:42:44).**
2. **El dictamen aportado por la parte demandante, determinó que la mencionada capacidad de soporte, se calcula para soportar las cargas (RéCORD 2:03:48), pudiendo ser influenciado por la socavación (RéCORD 1:42:17), la falta de obras para el manejo de aguas (RéCORD 2:05:33). Al preguntársele al Geólogo, si el peso del vehículo, podía afectar la inestabilidad vial, respondió que todo dependía de los estudios de quienes construyeron la vía, los parámetros técnicos *“pero de acuerdo al relato de los hechos no debía colapsar”* (RéCORD 2.19.48).**
3. **Diana Teresa Valencia Largo, quien suscribiera el informe técnico de la parte demandada, se negó a pronunciarse en relación con este tema, argumentando la necesidad de estudios de suelos (RéCORD 3:41:17), aclarando**



que la capacidad de soporte es diferente, cuando se trata de una vía secundaria a una terciaria (Récords 3:42:24, 2:42:56).

4. **La ingeniera María del Pilar Gómez**, se pronunció en similar sentido a su colega anterior, argumentando la necesidad de estudios técnicos (Récord 07:05).

5. **Samir Eulises García Herrera**, ocupante de la “chiva” el día de los hechos, aceptó lo relativo al sobrecupo, explicando que era un tema rutinario y cultural (Récords 3:24:33, 3:25:25, 3:25:39, 3:36:03).

6. **Ubeimar Valencia Hurtado**, aceptó encontrarse ubicado en el capacete (Récords 2.24.29, 2.24.42, 2.32.02, 2.32.09), calificando el sobrecupo como un tema cultural (Récords 2.33.54, 2.34.45, 2.44.42, 2.45.40), sin haber sido amonestados por el conductor (Récords 2.56.20, 2.58.47, 2.59.37).

7. **Alejandro Alberto Henao**, agente de tránsito indicó: (i) que el transporte en chivas es un tema común, emblemático, utilizado para transporte de personas y productos, como el café (Récord 2.16.03), complicado de controlar, por la presencia de un solo policía, procurando concientizar a los conductores (Récord 2.18:17), aplicando algunos correctivos (Récord 2:19:22), sin ser erradicado totalmente, emitiendo un comparendo el día de los hechos (Récords 2.21:53); (ii) al preguntársele si el sobrecupo había incidido en el accidente, respondió negativamente, debido al paso de muchos vehículos, como volquetas, con extremado peso, sosteniendo que *“...la vía debe soportar, o debe estar construida para soportar diferentes pesos como tal,*



entonces pienso que no influyó...” (Récord 2:41:36); (iii) que el comportamiento del conductor, estuvo ajustado, sin poder invadir el carril contrario (Récords 2.42.42); (iv) al preguntarle uno de los legitimados por pasiva, ¿por qué no tuvo en cuenta las fisuras, desplazándose por otro carril?, respondió: “...como conductor es muy complejo, porque si es que es así, entonces no hubiera podido transitar por toda la vía, porque muchas partes de la vía estaban fisuradas, digamos que el conductor no va a ver la magnitud o no va a poder deducir si por ese lugar se va a desprender la vía o no, el conductor se confía de su vía, de su pavimento... y quizás el conductor de la altitud donde está manejando, él no puede determinar si la vía está fisurada o no , porque no son fisuras abiertas, son fisuras cerradas, lo cual no se va a poder determinar desde la cabina y más una chiva que es un vehículo grande.” (Récord 2.43.22)

8. El ingeniero Jorge Alonso Aristizábal Arias, quien realizara el estudio para la pavimentación vial, señaló en audiencia de pruebas: (i) que la capacidad portante se encuentra asociada a la cimentación de las edificaciones, en este caso al pavimento de la vía, teniendo en cuenta el orden de la vía, el tipo de vehículos, el número de ejes (Récord 1:16:02, 1.17.09); (ii) insistió que la capacidad portante se evalúa, para el caso de la pavimentación, a efecto de evitar el daño de un día para otro, razón para que cuando no se encuentre pavimentada, transite toda clase de vehículos (Récord 1.18.12), dejando constancia que este carretable no estaba totalmente pavimentado (Récord 1.19.04).

Se concluye, que no puede ser calificado de casual ni constitutivo de fuerza mayor, que el lugar donde se parqueara la “chiva”, se derrumbara en una gran extensión, precipitando el automotor al abismo, por encontrarse habilitado el carretable para el tránsito de este tipo de vehículos.



Tercera hipótesis de la legitimada por pasiva: el Departamento no tenía conocimiento del riesgo

El secretario de Infraestructura, de la mano con las ingenieras contratadas para elaborar el dictamen aportado por la parte demandada, han recitado en coro, que el Departamento jamás tuvo conocimiento del riesgo, debido a la falta de alerta de las Juntas de Acción Comunal, de los transportadores y de los “peones caminadores”.

Lo anterior quiere decir, que el propietario de la vía, encargado de la administración, conservación y mantenimiento, debía permanecer inactivo, hasta cuando alguien lo alertara de algún riesgo, hipótesis traída de los cabellos, por desconocer:

1. El informe técnico del **Ingeniero Jorge Alonso Aristizábal**, diez años antes de la tragedia, había advertido la presencia de 16 puntos críticos, razón suficiente para que el Departamento actuara.
2. El municipio de Aguadas solicitó a CORPOCALDAS, su intervención para evaluar los riesgos del sector denominado “La Blanquita”, dada su alta vulnerabilidad. ¿Dónde quedó la respuesta? ¿Por qué no la aportaron? ¿Actuó CORPOCALDAS? ¿Se comunicaron Departamento, municipio y CORPOCALDAS, conforme al deber de coordinación?
3. Las Leyes 1228 de 2008 y 2976 de 2010, reglamentaron las fajas mínimas de retiro obligatorio, para las de primer orden -60mts-, para las



de segundo orden -45mts- y para las de tercer orden -30mts-, metraje que se toma desde la mitad del eje vial, declarándolas zonas de interés público (art. 2) ¿Por qué no demostró el Departamento la inspección y vigilancia de las laderas? ¿Por qué no cumplió la norma? ¿Dónde están los estudios? ¿Qué pasó con el inventario de riesgos? ¿Dónde está la evaluación del riesgo? **La zona lateral es de interés público, correspondiendo al Departamento su vigilancia y conservación, sin que se observe ninguna actividad, como para que puedan predicar la falla relativa del servicio o la incapacidad económica.**

4. El Manual de Gestión Vial Integral, elaborado por el INVÍAS, determina, como norma de imperativo cumplimiento, entre las metas de administración vial, los mantenimientos rutinarios y periódicos, la vigilancia, control y seguimiento de la malla vial, la elaboración de informes de gestión mensual, trimestral y anual, la evaluación del riesgo, prevención de emergencias viales, entre otras, **sin que se observe su cumplimiento**, bajo el argumento de que la norma no rige para el Departamento. Si lo anterior fuera cierto, ¿dónde está el manual elaborado por el Departamento de Caldas? ¿por qué no fue aportado? ¿por qué en los diferentes interrogatorios los ingenieros eludieron el tema? ¿por qué se ampararon en el tema presupuestal, en el número de vías y en otros factores no exceptivos de responsabilidad?

5. El ingeniero Jorge Alonso Aristizábal, explicó cómo se ejerce la inspección y vigilancia, destacando que en las de orden nacional, como Pacífico 3 y las que se encuentran a cargo de Autopistas del Café, el



inspector vial debe pasar revista diariamente a la malla, a efectos de garantizar su transitabilidad.

El conocimiento del riesgo, no depende única y exclusivamente de los informes de la comunidad, sino del cumplimiento de las funciones que le corresponden al propietario, máxime si se recuerda que la Jurisprudencia ha calificado esta actividad como riesgosa o peligrosa, dada la potencialidad del daño.

Los riesgos viales, deben ser detectados y conjurados por los propietarios de la malla vial, conforme a estudios especiales, elaborando un panorama de riesgos, conforme a los principios de *prevención y precaución*.

No puede olvidarse que las vías deben permanecer en excelentes condiciones para el uso de todos los usuarios, de acuerdo a sus necesidades, es decir, reparadas, señalizadas, con extremas medidas de seguridad.

III. HIPÓTESIS ÚNICA DE LA LEGITIMADA POR ACTIVA:
EL ACCIDENTE SE DEBIÓ AL INADECUADO MANTENIMIENTO DE LA
MALLA VIAL

La vía que de Pácora conduce a Aguadas, jamás gozó de un buen mantenimiento, encontrándose varios sitios bajo la calificación de “*críticos*”, bien por registrar ausencia de obras en la conducción de aguas,



en la corona del talud, o en las partes laterales de la vía, o por fisuras o derrumbamientos u otras anomalías.

Específicamente, el sector de “La Blanquita”, ha tenido connotaciones especiales, irradiadas en el lugar donde se registró el hecho -K10+100m-, habiéndose demostrado que el Departamento tenía **conocimiento de la anomalía**, sin tener que esperar las supuestas informaciones de conductores, peatones, miembros de Juntas, dado el deber funcional.

Al Departamento como propietario, le correspondía y corresponde la administración y mantenimiento, obligación que conlleva la de efectuar estudios, realizar inspecciones permanentes, destinar presupuesto, ejecutar obras, conforme al Manual de Mantenimiento de Carreteras, Volumen No. 2, elaborado por el INVÍAS, o en su defecto, el elaborado por la Gobernación del Departamento de Caldas, cuyo aporte le correspondía con fundamento en el principio de la *carga probatoria*.

La hipótesis de la parte demandante, quedó demostrada en el debate probatorio, por lo siguiente: **(i)** las pruebas acreditaron que el lugar donde se registró el accidente, fue calificado de “*crítico*”; **(ii)** el deslizamiento o derrumbamiento se produjo por el inadecuado mantenimiento vial; **(iii)** la falta de mantenimiento, también resulta acreditada, con la falta de reparación de la anomalía, durante 04 años, luego de registrado el accidente; **(iv)** el daño del cabezote o transversal, confirman el deficiente mantenimiento; **(v)** la falta de bermas, demuestran la indolencia estatal.



- (i) Al unísono parte demandante y demandada, calificaron el lugar donde se registró el accidente como de “crítico” o de “alto riesgo”

Para dar por acreditado el hecho anterior, acudiremos: (i) a los dictámenes aportados por las partes, con la respectiva intervención de los ingenieros que lo elaboraron; (ii) los testimonios de Samir Eulises García Herrera, Ubeimar Valencia Hurtado y Jaime Salazar Gallego quienes viajaban en la “chiva” para el día de los acontecimientos; (iii) el informe técnico suscrito diez años antes de la tragedia, por el ingeniero Jorge Alonso Aristizábal Arias; (iv) declaración del subintendente Luis Alberto Montoya; (v) certificación u oficio dirigido de la alcaldía de Aguadas a CORPOCALDAS; y, (vi) informe de accidente de tránsito con la respectiva declaración del señor Alejandro Alberto Henao.

1. El dictamen aportado por la parte demandante, fue realizado 06 meses después de los hechos, mediante prueba de campo con la intervención del ingeniero **Andrés Felipe Zuluaga Castrillón**, quien en la audiencia de pruebas, determinó: (i) la presencia de deslizamientos, socavaciones laterales, grietas de tensión, afluentes y nacimientos de agua sin el correspondiente manejo, afectando la estabilidad, generando en época de lluvias, movimientos en masa; (ii) presencia de coluviones, los cuales no son aptos para ubicar estructuras, por evidenciar que en el pasado se presentaron movimientos en masa (ver imagen 01, Récord 1.36.57 y 1.37.49); (iii) el sector fue calificado como propenso a movimientos en masa, con reptación por presencia de ganado; (iv) la zona fue calificada como de “alto riesgo” mitigable, propensa a deslizamientos, tal como lo evidencia



el registro de hechos antiguos (Récord 1.02.27, 1.14, 52); **(v)** el deslizamiento era evidente, *“era algo muy grande a simple vista”* (Récord 1.12.59), los materiales coluviales se encontraban *“altamente alterados”*, haciendo propensa la zona a deslizamientos (Récord 1.02.27, 1.14.52); **(vi)** la zona se encuentra impactada por la falla *“Salamina”*, con alto grado de sismicidad (Récord 1.23.15, 1.24.28), además de ser una zona inestable, por la presencia de coluviones (Récord 1.26.33, 1.28.33); **(vii) recomendaron:** **(i)** monitoreo continuo en la zona del deslizamiento y en los sectores aledaños, dada la progresividad de los coluviones, ubicados por encima y por debajo de la vía, máxime si se tiene en cuenta que la parte inferior pasa la quebrada *“Caracas”* (Ver imagen 03) generando socavación constante, disminuyendo la capacidad de soporte de la parte inferior de la ladera, contribuyendo a que se registren nuevos deslizamientos, explicación confirmada en Récord 1.02.27, 1.14.52 y 2.07.05 de la audiencia de pruebas; **(ii)** elaborar estudio de suelos, a efecto de obtener mayor información de las características geotécnicas de los materiales; **(iii)** mantener con el mayor porcentaje de humedad los suelos, realizando canales y biofiltros que conduzcan el agua hacia las transversales, que deben estar ubicadas en la parte inferior de la vía, evitando infiltraciones que generen problemas de estabilidad; **(iv)** realizar obras de drenaje a efecto de evitar la ampliación y aceleración del deslizamiento ocurrido.

2. En el dictamen elaborado por las profesionales Diana Teresa Valencia Largo y María del Pilar Gómez Valencia, aportado por la parte demandada, consta que la zona se encuentra conformada por tres sistemas de fallas, con influencia de movimientos tectónicos, cicatrices de procesos antiguos, evidenciándose reptación y erosión por sobrepastoreo.

Recomendaron estudios de suelos, tema confirmado por la Ingeniera Diana Teresa Valencia Largo en audiencia de pruebas, al señalar que lo



recomendado era para mejorar las condiciones de tránsito, para la estabilización (Récord 3.45.33, 3.46.00, 3.46.32).

2.1. La ingeniera **Diana Teresa Valencia Largo**, en audiencia de pruebas al sustentar el dictamen señaló que se trata de: **(i)** una zona impactada por fallas geológicas, (Récord 09.17), con influencia en el sector de “La Blanquita” (Récord 16.54), lugar en el que ha persistido un fallamiento, con el que han convivido durante varios años, calificándolo como de *“una susceptibilidad a presentar este tipo de daños, por eso entonces que seguramente se presentó esa pérdida de la banca... pero esa susceptibilidad que tiene en general toda la zona, si, yo me recorro todo ese punto hasta la escuela La Blanquita toda esa zona tiene la misma problemática, o sea, no solo es el punto de la escuela, es la zona de la escuela La Blanquita, que yo creo que ustedes han conocido ese punto también por las problemáticas que ha presentado y que en muchas ocasiones ha tenido que ser evaluada”* (Récord 21.08) **(ii)** que en anteriores oportunidades realizaron visitas a la escuela “La Blanquita”, pero no al punto específico del hecho (Récord 1.13.36), explicando que ha sido intervenido *“hace como dos o tres años con una obra grande”* (Récord 1.44.42), zona caracterizada de alto riesgo, con obras de estabilización (Récord 1.50.50), ubicado a 20mts de la vía, calificándola de *“zona vulnerable”* (Récord 1.52.54), negándose a precisar el momento de la intervención (Récord 2.00.00); **(iii)** la falla del sector “La Blanquita”, se proyecta hacia los taludes inferior y superior, razón para que fueran intervenidos ambos (Récord 1.53.39, 1.53.55 y ss); **(iv)** al precisarla, si el punto crítico se proyectaba hacia la escuela, eludió la respuesta (Récord 1.56.15), y al insistirle, si el lugar donde ocurrió el hecho incluía el sector crítico, **contestó evasivamente**, argumentando que debía revisarse el mapeo o dirigir un oficio a la gobernación (Récord 1.58.02), *“sería hacer la revisión si ese sitio se encuentra incluido dentro de los sitios críticos”* (Récord 1.58.53);



(v) al insistirse acerca de la distancia del lugar del hecho a la escuela “La Blanquita”, lo precisó en 500m (Récord 2.00.39), **reiterando que el sector se encuentra calificado como de alta susceptibilidad** (Récords 1.31.34, 2.41.37), por tratarse de un lugar o zona donde se suman diferentes unidades litológicas y rocosas (Récord 2.36.30); (vi) eludió la respuesta al preguntársele por el ancho vial de la zona afectada, amparándose en las grietas (récords 3.28.59, 3.29.14, 3.30.30, 3.32.05, 3.32.14).

2.2. María del Pilar Gómez Valencia, ingeniera especialista en vías y transporte, en cálculos estructurales de pavimento, manifestó haberse desplazado al lugar cuatro años después, a efecto de elaborar informe, para contestar la demanda, señalando que la visita de campo resultaba suficiente (Récords 19.38 y 19.34) y además: (i) que en el estudio visual del terreno se tuvieron en cuenta cicatrices antiguas, humedades, reptaciones, erosiones, sobrepastoreo (Récord 53.02) a efecto de establecer la susceptibilidad a movimientos en masa (Récord 55.13); (ii) que las aguas de infiltración y escorrentía juegan un papel importante por incrementar la humedad y el riesgo de deslizamiento, debiendo ser conducidas adecuadamente a obras de depósito, a efecto de impedir el daño del pavimento (Récord 53.55, 54.02); (iii) admitió haber visitado el sector de “La Blanquita”, sin determinar la distancia, precisando que queda cerca al lugar del accidente, sin encontrarse priorizado (récords 1.01.46, 1.04.59, 1.02.11).

3. Samir Eulises García Herrera, en entrevista señaló que por donde rodó la chiva, bajaba agua de un potrero, luego en audiencia de pruebas: (i) calificó las condiciones de la vía de mala, con alcantarillas tapadas,



circulando el agua por la malla vial (Récord 3.12.54), con vegetación (Récord 3.13.54), el agua no circulaba por debajo de la vía (Récord 3.14.54, 3.15.36, 3.16.30, 3.16.48, 3.19.48); **(ii)** luego del accidente fue al lugar, observando en la parte del deslizamiento, gravilla movida, escombros, tubos (Récord 3.20.44), sin ser reparada (Récord 3.21.30), el agua seguía corriendo por encima de la vía porque las zanjas estaban tapadas (Récords 3.32.28, 3.33.01).

4. Ubeimar Valencia Hurtado, ante el contencioso indicó que la vía se veía transitable, pero por debajo tenía problemas (Récord 2.27.34), no tenía tierra que la sostuviera, *“estaba el mero concreto”* (Récord 2.27.47).

5. Jaime Salazar Gallego, ante el contencioso indicó: **(i)** media cuadra antes donde se registró el accidente, las cunetas se encontraban tapadas con lodo, piedras, la quebrada que pasaba por el lugar no daba abasto, deslizándose por el borde de la vía (récord 1:38:53), afirmación que hace por el paso frecuente (récord 1:39:58); insistió en que las cunetas estaban tapadas (récord 1:51:25), situación que afirma por desempeñarse como oficial de construcción (récord 1:51:58); **(ii)** que al día siguiente, observó en el lugar, gravilla regada, tubos viejos de alcantarilla, pantano (Récord 1:54:12, 1:54:54, 1:55:22).

6. Del estudio de rehabilitación vial firmado por el ingeniero Jorge Alonso Aristizábal Arias, con el propósito de realizar diseños de estructura para la pavimentación, que garantizara una transitabilidad permanente durante 10 años, se retiene:



6.1. En la abscisa **9 + 352mts -650mts antes del lugar de los hechos**- observó: **(i)** deslizamiento de 10m de longitud por pérdida del soporte en la base debido a los banqueos en la construcción vial; **(ii)** también hay ausencia de obras para el manejo de aguas de escorrentía en la corona del talud; **(iii)** se recomienda revegetalizar.

6.2. En la abscisa **10 + 052mts -48mts antes del lugar de los hechos**- observó: **(i)** deslizamiento con efectos en terrenos y vía, longitud 16mts, profundidad menor a 1mt; **(ii)** causa pérdida de soporte en la base por excavación durante la construcción vial, generando **INESTABILIDAD**; **(iii)** causa: ausencia de obras para el manejo de aguas de escorrentía en la corona del talud; **(iv)** recomendaciones: revegetalizar y perfilar el escarpe.

6.3. En la abscisa **10 + 152mts -a 50mts después del lugar de los hechos**- observó: **(i)** deslizamiento con efectos en terrenos y vías, longitud de 30mts; **(ii)** causas: pérdida de soporte en la base por excavación durante la construcción vial; **(iii)** ausencia de obras para el manejo de aguas de escorrentía en la corona del talud; **(iv)** como elemento detonante pérdida de soporte en la base por el abanalamiento de la vía; **(v)** se recomendó construir canal en corona, perfilar los escarpes, **construir un muro en galeones de 4m de altura empotrado 1m por debajo de la rasante vial.**

6.4. En la abscisa **10 + 252mts -150mts después del lugar de los hechos**- observó: **(i)** deslizamiento de 10mts de longitud, por 30mts de amplitud, profundidad 2mts, cuya causa fue determinada por la pérdida de soporte en la base por excavación atribuible a los banqueos durante la construcción



vial; (ii) ausencia de obras para el manejo de aguas de escorrentía en la corona del talud; (iii) se recomienda revegetalizar con especies nativas, construir canales de corona y perfilamiento de escarpes.

6.5. En audiencia de pruebas del 12 de junio de 2024, el ingeniero Jorge Alonso Aristizábal, señaló: (i) que se trata de una vía típica, destapada, cuyo estudio estaba destinado a la rehabilitación (Récord 13:16) carente de estructura (Récord 14:25); (ii) explicó cuáles eran las obras que debían construirse en la corona del talud -zanjas, trincheras filtrantes, zanjias colectoras, canales bajantes- (Récord 18:47), necesarias para el encausamiento de aguas a efecto de prevenir la inestabilidad (Récord 19:19), que de no ejecutarse, sobrevienen los deslizamientos (Récord 19:51), dada la circulación desorganizada de las aguas (Récord 21:07,11:28); (iii) explicó la importancia de cunetas vehiculares, para el manejo de agua de escorrentía, las consecuencias, generando cárcavas o zanjias, por corres desordenadamente por la ladera, con igual consecuencia cuando las obras de arte están colapsadas (Récords 22:03, 22:15, 22:40, 23:00); (iv) fueron recomendados estudios geológicos y geotécnicos especiales en algunas zonas debido a la magnitud de los deslizamientos (Récord 23:39); (v) hizo referencia al hundimiento de la vía en la abscisa 4+552mts, por la ausencia de obras de manejo de aguas de escorrentía, cayendo sobre la ladera (Récord 28:00), explicando las consecuencias de la circulación inadecuada de las aguas, generando fenómenos de inestabilidad (Récord 28:47); (vi) explicó la importancia de la transversal, recibiendo aguas para transportarlas al otro lado (Récord 33:25, 33:48, 34:26, 35:03) las consecuencias de su inexistencia (Récord 35:52), produciendo fenómenos de erosión en el talud inferior (Récord



35:58), porque a medida que van circulando las aguas, se van generando canales, luego cárcavas, generando condiciones de inestabilidad (Récord 36:21); **(vii)** de manera concreta, en la abscisa 4+552mts, por la falta de la transversal, se perdió un segmento de la vía (Récord 37:19, 38:01); **(ix)** destaca este apoderado la falta de la página 45 del informe, remitido de manera incompleta por la gobernación de Caldas, aportada en la audiencia de contradicción (Récord 48:33 y Ss.); **(x)** en la zona del hecho km 10+052mts, describió la morfometría de la anomalía (Récord 51:59), las razones de la pérdida de soporte (Récord 32:36), el alto grado de meteorización de las rocas, facilitando procesos erosivos, penetrando el agua por las fisuras (Récord 53:29), insistiendo que si la roca se encuentra fracturada, genera infiltración (Récord 54:48), hizo referencia a la inexistencia de obras en la corona del talud, facilitando el ingreso de las aguas a la parte lateral (Récord 56:18, 57:04); **(xi)** en zona posterior al hecho km 10+152mts, señaló que se trata de un fenómeno similar al anterior, por la construcción de la vía, con el corte de taludes (Récord 58:26); **(xii)** al preguntársele por las dos abscisas que incluyen el lugar del suceso 10+052mts a la 10+152mts, con 100mts de diferencia, señaló que los dos lugares se encuentran afectados de inestabilidad (Récord 59:44), tienen las mismas causas, aunque advierte que no lo puede generalizar, hacia los taludes aledaños (Récord 1:00:51); **(xiii)** explicó por qué recomendó la construcción de obras en esas dos abscisas en la corona del talud (Récord 1:02:36); **(xiv)** señaló que en esos abscisados se presentaron fenómenos de inestabilidad (Récord 1:03:17), recomendándose en uno de ellos la construcción de un muro en la base del talud (Récord 1:03:54); **(xv)** indicó las obras que hipotéticamente debían construirse, cuando resulta afectada



la parte inferior de la vía, resultando en algunas oportunidades necesario muros de contención (Récord 1:07:12); (xvi) indicó que las vías deben ser monitoreadas periódicamente, aunque otras como las autopistas, las monitorean diariamente por razones contractuales (Récord 1:10:13, 1.11.54), a efecto de garantizar la funcionalidad (Récord 1.12.13).

En conclusión, el kilómetro 10+100mts, se encuentra dentro del abscisado 9+352mts al 10+252mts, caracterizado como zona crítica, desde el año 2007, destacando la inexistencia de obras relativas al manejo de aguas en las coronas y en las cunetas viales, con las graves consecuencias que de ello se desprenden, amén de las importantísimas recomendaciones acerca de estudios técnicos, de los cuales no se tiene referencia alguna de su cumplimiento, así como la importancia de la transversal, colapsada el día de los hechos.

7. El 12 de septiembre de 2016, el **Alcalde del municipio de Aguadas – Caldas**, solicitó a Corpocaldas “...visita técnica en la Vereda La Blanquita (sector Aguadas – Pácora), con el fin de buscar soluciones técnicas a los movimientos masivos de tierra que se han presentado en ese sector y ponen en riesgo la Institución Educativa “La Blanquita” y la misma”. -Fl. 909-

8. El Subintendente **Luis Alberto Montoya Nieto**, indicó que luego del accidente visitó el lugar verificando lo ocurrido (récordeos 44:56,44:58), observando en la parte baja asfalto, pantano, barro, un tronco que se encontraba al lado y humedad (récordeos 46:08, 46:40).



9. El informe de accidente de tránsito, suscrito por Alejandro Alberto Henao, acredita mediante fotografías el lugar del accidente y la hipótesis por haber cedido la banca. En audiencia de pruebas señaló: (i) que la vía presentaba pavimento quebrado, mucho pantano, cunetas tapadas, pavimento fisurado (Récord 1.36.11), había escombros, cabezotes en la vía, *“también como una especie de socavón o no tenía firmeza la vía, por la parte de abajo, como estilo coco o hueco”* (Récord 1.37.42); (ii) los recolectores de agua estaban tapados, con tierra, basura y arena (Récord 1.40.50, 1.42.32) (iii) la vía en mal estado, presencia de volcanes, taponando cunetas, desbordamientos (Récord 1.42.32), afirmación que hace por el uso periódico del carreteable (Récord 1.43.36); (iv) la ausencia de obras de escorrentía, trae como consecuencia la humedad y el desbordamiento (Récord 1.49.52); (v) las fisuras eran una generalidad de la vía (Récord 2.00.04), coincidiendo con el lugar por donde se rodó la chiva (Récord 2.00.38).

10. Juan Carlos Giraldo Mejía, ingeniero adscrito al departamento y encargado del mantenimiento vial, señaló en el informe elaborado con ocasión de los hechos: (i) que los taludes inferior y superior en el lugar se encuentran caracterizados por fuertes pendientes *“donde se observan vestigios de procesos erosivos de diferentes edades”*, encontrándose afectado el sector por procesos erosivos, que impactan la estabilidad (Récord 1:57:41); (ii) recomendó visitar los diferentes puntos donde se presentan pérdidas parciales de banca, instalando señales preventivas y elaborando el presupuesto a efecto de recuperar el ancho normal de la banca.



Conclusión: Los diez (10) medios probatorios reseñados, demostraron el **estado crítico del sector**, destacándose en este sentido las pruebas aportadas por la parte demandante, como lo fue el informe técnico elaborado para contestar la demanda, los testimonios de las dos ingenieras; y, sobre todo, el elaborado y firmado por el ingeniero **Jorge Alonso Aristizábal Arias**, de los que resulta imperativo destacar: **(i)** el lugar preciso del accidente, no fue estudiado, ni se practicaron estudios geológicos o geotécnicos, **no obstante la presencia del secretario de Infraestructura, en el lugar de los hechos, unas horas después del suceso;** **(ii)** la zona fue calificada como altamente crítica, antes y después del km 10+ 100mts, sin que pueda plantearse o admitirse que el lugar preciso del hecho, se encontraba exento de esta condición; **(iii)** el informe fue elaborado 10 años antes, con la intención de pavimentar la vía, con una capacidad de soporte que garantizara el tránsito vial, **resultando imposible sostener que el sector se encontraba en óptimas condiciones, sin la realización de obras en los taludes o en las márgenes viales**, destinadas al encausamiento de las aguas; **(iv)** la prueba de la ejecución de obras viales, conforme a lo recomendado por el ingeniero, correspondía al Departamento de Caldas y por consiguiente el aporte de la prueba; **(v)** las diferentes recomendaciones confirman lo crítico del lugar; **(vi)** en el sector de “La Blanquita” son evidentes cicatrices de procesos erosivos antiguos, amén de fallas geológicas (récord 21:08 ingeniera María Teresa Valencia); **(vii)** el lugar fue calificado de *susceptible* a presentar este tipo de daños, razón para que se presentara la pérdida de la banca (récord 21:08 ingeniera María Teresa Valencia); **(viii)** que el sector de la Escuela “La Blanquita” ya ha sido intervenido con obras de estabilización; **(ix)** para el día de los hechos, las alcantarillas estaban



tapadas, circulando el agua por la malla vial; (x) el alcalde del municipio de Aguadas, había solicitado en el año 2016 la intervención de CORPOCALDAS, a efecto de buscar “...soluciones técnicas a los movimientos masivos de tierra, que se han presentado en ese sector...”; (xi) el informe de accidente de tránsito, fue prolijo en destacar las anomalías en el lugar.

(ii) El inadecuado mantenimiento vial, fue la causa del derrumbe

Uno de los temas importantes del debate, lo constituye determinar el daño de la malla vial al momento de estacionarse la “chiva”, ocasionando el volcamiento, hecho acreditado con las siguientes pruebas:

1. En el testimonio del subintendente Luis Alberto Montoya, fue destacada la dimensión del desprendimiento -8mts a 10mts por 1.20mts a 1.40mts- (Récord 39.02).
2. Jaime Salazar Gallego, indicó que la vía fue afectada en la berma en un ancho de 90cm (Récord 1.56.52, 1.57.35).
3. Ubeimar Valencia Hurtado, indicó (i) que la vía resultó afectada en 1.20mts del carril vial (Récord 2.43.01), (ii) la chiva se orilló por niebla, se escuchó el golpe, se ladeó, saliendo expulsados (récords 6:07, 2:26:31, 2:26:47); (iii) que se encuentra seguro que la “chiva” estaba parqueada completamente (récord 2.41.06).



4. **Samir Eulises García Herrera**, señaló: (i) que la vía resulto afectada en la berma en un ancho de 1mts (Récord 3.28.07) (ii) que donde paró el bus, se desprendió un pedazo de la vía rodando en cámara lenta, tirándose del techo del carro; (iii) que el accidente se produjo al transcurrir un minuto, luego de haberse parqueado (Récord 3:24:09); (iv) al llegar al lugar, el conductor se orilló, es cuando se produce el accidente (Récord 3:11:45).

5. **María Luisa Henao**, señaló en entrevista que sintió traquear el suelo y luego, y luego rodar la “chiva”.

6. **Silvia Milena Campo Galvis**, en entrevista indicó que el accidente ocurrió porque la vía estaba averiada.

7. **Francy Elena Valencia Ospina**, en entrevista indicó que las llantas de atrás se fueron, rodaron, la causa fue porque la vía estaba averiada.

8. El dictamen pericial aportado por la parte demandada, firmado por las ingenieras **María del Pilar Gómez y Diana Teresa Valencia Largo**, determinó que la pérdida de la banca fue de 90cm.

8.1. La perito **María del Pilar Gómez**, especialista en vías (Récord 2.52.02 y 03.20), señaló: (i) que cuatro años después, pudo verificar que la pérdida de la banca fue de 90cm de ancho (Récord 5.17, 6.11, 18.37), no concretando la longitud, supuestamente por no tenerla “clara” (Récord 37.04, 37.40, 38.20); (ii) que la discrepancia con el perito de la parte demandante, no constituye error, porque depende de cómo lo realice cada uno, pudiendo obedecer a factores como la maleza (récords 40:07, 40:53, 41:30); (iii) para que



determinar si el hecho se debió a un movimiento en masa, se requieren registros fotográficos de suelos, que muestren la capacidad portante del suelo (Récord 28.34); **(iv)** concluyó que lo que se presentó fue un movimiento en masa (Récord 32.57), y que, al estacionarse el vehículo en el lugar, al producirse la pérdida de la banca, el vehículo *“sufriría un derrumbamiento”* (Récord 44.44).

8.2. La ingeniera Diana Teresa Valencia Largo, geóloga, quien suscribiera el dictamen elaborado cuatro años después, confirmó: (i) que la pérdida de la banca fue de 90cm, con daño en el descole de la transversal (Récord 2.30.36), sin ninguna intervención, no obstante el paso del tiempo (Récord 2.03.50, 2.04.33), negándose concretar el ancho vial (Récord 3.48.45), aunque luego admitió que era de 90cm (Récord 28.35), sin que pudiera explicar por qué razón no fue tomado el ancho vial, desde donde se observan en las secuencias fotográficas especies vegetales (Récord 3.34.03); **(ii)** que la visita de campo no era suficiente para determinar la causa del fenómeno que originó la pérdida de la banca (Récord 3.11.45), pudiendo obedecer a múltiples factores (Récord 3.13.16), considerando para ello, insuficientes las fotografías (Récord 3.14.14), aunque concluyó que se trató de un proceso erosivo (Récord 3.15.31), con un factor detonante que fue la lluvia (Récord 3.16.01, 3.16.51); **(iii)** consideró que no podía precisarse el día de la pérdida de la banca, por haberse realizado la visita varios años después (Récords 37.06), señalando que la visita debe efectuarse al momento del acontecimiento (Récord 41.28) **(iv)** no determinaron en la visita cómo se encontraban las obras de drenaje (Récord 1.19.28, 1.11.50), considerando que pérdida de banca fue por las lluvias y por los sistemas rocosos, debiéndose



adelantar campañas preventivas (Récord 2.46.12, 2.44.00); (v) al preguntársele acerca de las consecuencias del movimiento en masa, con respecto al vehículo que se encontrara en modo de estacionamiento, luego de ser requerida en varias oportunidades, respondió “pues el vehículo se va a desestabilizar y puede salir afectado, perdiendo el control y rodar por la ladera” (Récord 2.15.54).

9. El informe topográfico suscrito por el profesional Eduardo López, dibujó la morfología del terreno, resultando sumamente significativas las fotografías tomadas cuatro o cinco meses después de los hechos. En la sustentación de la experticia, destacó que en el punto del derrumbe el ancho vial era de 4.80cm, con una longitud de 15mts (Récord 13.41); quedando habilitado 1.70mts del carril (Récords 16.49, 17.45, 18.14, 18.46).

10. El ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, encargado del mantenimiento periódico de las vías en la zona norte del Departamento (Récord 56.17 al 57.29 y 1.15.20), se desplazó al lugar el mismo día de los hechos -Km 10+100mts-, observando pérdida de la banca, quedando un ancho de 4.80mts, faltando 1.20mts.

10.1. En la audiencia testimonial, el ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, procurando favorecer a su empleador, el Departamento de Caldas, al interrogársele acerca del ancho vial, evasivamente contestó “no tengo idea, no soy capaz de explicar la pérdida que se presentó en el accidente o si ella ya había ocurrido antes” (Récord 1.25.59), admitiendo luego que la pérdida era de 1.20mts (Récord 1.26.10), recayendo en contradicción al sostener, posteriormente, que no podía precisar la dimensión de la pérdida de la banca (Récord 1.58.45).



11. El dictamen aportado por la parte demandante, **elaborado seis meses después de los hechos**, determinó: (i) que inicialmente consignaron que la afectación era de la mitad de la banca, tal como se observa en el material fotográfico con fragmentos de estructuras encargados del manejo de aguas, concluyendo que estas no cumplieron con la función o que no estaban en buen estado (ver imagen 02); (ii) que las cunetas se encontraban cubiertas de material vegetal, impidiendo cumplir su labor de infiltración (Récord 1.20.21); (iii) en la audiencia aclaró el perito **Andrés Felipe Zuluaga**, que debido a un mal entendido por efecto de redacción, la afectación fue de 1.40mts, sin que la visita seis (06) meses después impidiera visualizar el deslizamiento *“porque era pues algo muy grande a simple vista”* (Récord 1.12.59); (iv) precisó que los materiales coluviales se encontraban *“altamente alterados”*, haciendo propensa la zona a deslizamientos (Récord 1.02.27, 1.14.52); (v) sostuvieron los expertos que las lluvias y las aguas de escorrentía constituyeron factores determinantes para la pérdida de la banca, aunque se desconozca cómo se encontraban las estructuras antes del evento.

12. Del informe de tránsito suscrito por el Señor **Alejandro Alberto Henao**, del 22 de marzo de 2017, se retiene: (i) que entrevistó a Marino Andrés Londoño Flórez, conductor del vehículo, quien dijo que el clima estaba frío, había niebla, no dejaba ver la carretera, deteniéndose en un lugar de la vereda *“La Blanquita”*, porque no se podía ver, *“...sintió que la llanta trasera del vehículo se fue a un hoyo, seguidamente empezó a voltearse y se precipitó al abismo dando varias vueltas...”*; (ii) Alejandro Valencia manifestó que ocupaba el capacete, que no se podía ver por la neblina, el vehículo se desplazaba a



baja velocidad, la banca cedió; (iii) el informe fotográfico, evidencia el lugar por donde rodó el vehículo, la huella de 34 metros.

Conclusiones: (i) coincidieron los testigos directos, especialmente el guarda de tránsito, en señalar el colapso de las cunetas, el día de los hechos, circulando el agua por encima de la malla vial, deslizándose por las laderas, con las gravísimas consecuencias explicadas por los técnicos; (ii) coincidieron el secretario de Infraestructura del Departamento de Caldas, el agente de tránsito y los testigos, en determinar el colapso de la transversal, con las graves consecuencias explicadas por todos los técnicos, persistiendo la teoría del desplazamiento de las aguas por encima de la malla vial; (iii) descartada la hipótesis del Departamento, consistente en no poder determinar si el cabezote estaba dañado o se averió el día de los hechos, por cuanto si se encontraba sin servicio, las consecuencias eran graves, y si se dañó el día de los hechos, es porque sus condiciones no eran óptimas; (iv) el derrumbamiento o deslizamiento, se produjo como consecuencia de la erosión, debido a las cárcavas, consecuencia del no encausamiento de las aguas; (v) la erosión en el lugar, resultó acreditada con los testigos presenciales de los hechos y especialmente, por el guarda de tránsito, quienes señalaron la presencia del cabezote, pedazos de asfalto, pantano y el desprendimiento de 10 o 12 metros de longitud por 1 o 1.20mts de ancho; (vi) las fisuras en la malla vial, fueron especificadas en el informe policial de tránsito, explicadas en audiencia de pruebas, sin que pudiera el conductor ejercer su actividad, percibiendo la presencia de las mismas; (vii) las fisuras viales permiten infiltración de las aguas y en consecuencia, el daño erosivo.



(iii) La deficiencia en el mantenimiento, se demuestra con la falta de reparación de la anomalía, luego de registrado el accidente

Por *carga probatoria* correspondía al Departamento demostrar de qué manera cumplió con el adecuado mantenimiento del carretable, tema incumplido por quienes representaron la legitimada por pasiva, teniendo a su alcance toda la prueba documental, los estudios técnicos, los informes, los contratos de pavimentación si es que en verdad se ejecutó la obra, las actas de visita de los inspectores viales, **sin que pueda plantearse que tal prueba corresponde a la parte demandante.**

Por el contrario, con lo aportado por la legitimada por pasiva y la intervención en el debate, los siguientes medios probatorios acreditan este presupuesto:

1. **Del informe y sustentación, suscrito por el ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, encargado del mantenimiento vial en el Norte del Departamento, se retiene: (i) que le correspondía hacer recorridos y visitas de manera permanente, condicionándolo a los requerimientos por la comunidad (Récord 1.17.30, 1.15.14, 1.19.16); (ii) consideró que el mantenimiento rutinario, que no era evidente ni urgente, sin precisar cuándo había sido efectuado (Récord 2.03.05); (iii) después del accidente, no fue ordenada la reparación, únicamente fueron colocadas una cintas (Récord 1.21.59), supuestamente, por no encontrarse afectada la capa de rodadura (Récord 1.22.24, 1.37.55, 1.26.51 y 1.28.07); y, (iv) al preguntársele por**



el panorama de riesgos, increíblemente dijo desconocer del tema (Récord 1.20.43).

2. El dictamen aportado por la parte demandada, suscrito por las ingenieras Diana Teresa Valencia Largo y María del Pilar Valencia Gómez, elaborado cuatro años después, señaló que la vía no había sido intervenida para el momento de la diligencia, requiriendo obras de estabilización a efecto de mejorar las condiciones de tránsito y seguridad (ver numeral 12).

2.1. La ingeniera Diana Teresa Valencia Largo, manifestó que, cuatro años después: (i) la vía no había sido reparada (Récord 2.03.50, 2.04.33, 3.23.05), supuestamente por depender de la priorización de las obras (Récord 2.07.08); (ii) no obstante, realizar monitoreos generales (Récord 3.18.43, 3.19.23), manifestó encontrarse en imposibilidad de determinar los sitios críticos, por depender de la información de las comunidades (Récord 3.20.03), (iii) no pudo explicar, por qué con el dictamen no fue aportado el inventario de sitios críticos (Récord 3.20.48); (iv) señaló de manera tajante, que no existe un manual en la gobernación para el mantenimiento de taludes, aunque existe un grupo encargado de estudios y diseño viales “que identifican los puntos o sitios críticos” (Récords 1.41.36); (v) extrañamente indicó que en la gobernación no se realizan estudios de mantenimiento de todos los taludes, sino de las obras de drenaje viales (Récord 1.39.47), (vi) que el estudio de sitios críticos no se hace en su totalidad (Récord 1.41.36) sosteniendo que su identificación corresponde a la otra profesional que la acompañó en la elaboración del dictamen, refiriendo alrededor de 500 sitios (Récord 1.43.08); (vii) no existe panorama de riesgos, por tratarse de una vía antigua (Récord 2.22.34); (viii) no



existen supervisores ni inspectores viales (Récord 2.25.15), actuando de conformidad con la información suministrada por juntas de acción comunal, alcaldías, o lo que denominó “peones camineros” (Récord 2.26.11), como un grupo de personas integrantes de las juntas de acción comunal, encargadas del mantenimiento vial (Récords 2.26.44, 2.27.35).

2.2. La Ingeniera María del Pilar Gómez afirmó que en cuatro (04) años no había sido reparada la vía (Récord 42.49), supuestamente por contar con 453 puntos críticos, con distintas medidas y recursos insuficientes (Récords 58.43, 1.00.53).

3. Jaime Salazar Giraldo, en audiencia de pruebas señaló que han transcurrido seis (06) años luego del accidente, sin ningún tipo de obra (Récord 1:58:29).

4. El ingeniero Andrés Felipe Zuluaga Castrillón, en la sustentación del dictamen, señaló: (i) que para el momento de la visita de campo, la vía no había sido intervenida (récord 2:09:41), no ofreciendo seguridad vial por la pérdida de banca y la carencia de estructuras adecuadas para el manejo de aguas, insistiendo en la susceptibilidad a procesos erosivos sobre todo en época invernal; (ii) que no observó ningún tipo de intervención para evitar estos procesos geológicos y/o geotécnicos afectando la vía; (iii) explicó la función de la transversal, pasando el agua de un lugar a otro, encontrándose colapsada para el momento de la visita (Récord 1.31.52), sin poder especificar cuándo se produjo el colapso (Récord 1.32.45).



5. El subintendente Luis Alberto Montoya Nieto, en audiencia de pruebas, señaló que la vía no estaba señalizada, advirtiendo riesgo (Récord 43.45, 44.08).

Conclusión: Aunque sobraría cualquier comentario, no sobra destacar: (i) el incumplimiento del ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, titular de la función del mantenimiento vial, sin que resulte aceptable que dependía de informes comunitarios; (ii) inexplicable que cuatro (04) años después la vía no hubiese sido reparada ni estudiada la causa del suceso, resultando razonable entender el mismo comportamiento con anterioridad al suceso; (iii) imposible cumplir con el mantenimiento vial, sin un panorama de identificación de riesgos, tal como lo admitieron los profesionales adscritos al Departamento; (iv) lo cierto es que el lugar requería obras de estabilización, tal como lo explicaron las ingenieras que suscribieran el dictamen aportado por la parte demandada; (v) inconcebible que las ingenieras no se encontraran en capacidad de identificar los puntos críticos; (vi) gravísimo que en la Gobernación no existiera un manual para el mantenimiento de taludes; (vii) más grave que no existiera supervisores ni inspectores viales, dependiendo de las juntas de acción comunal, excusa por demás no válida; (viii) más inconcebible que cuatro (04) años después, la transversal, tan necesaria para el manejo de aguas, no hubiese sido reparada.



(iv) El daño del cabezote o transversal, confirman el deficiente mantenimiento

Cualquiera que sea la circunstancia, esta anomalía da por acreditado el mal mantenimiento, porque si previamente presentaba un mal funcionamiento, el agua corría libremente por encima de la vía, deslizándose por la ladera vial, con gravísimas consecuencias como la registrada; y, si el daño se produjo el día de los hechos, también revela el mal mantenimiento, porque ello no debía ocurrir, sino garantizar el paso del agua de escorrentía de una ladera a otra. Observemos:

1. En el informe suscrito por el ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, consta que el día de los hechos fueron observados pedazos de cabezote, cuneta y carpeta asfáltica, tirados en el talud, a 5mts donde fueron construidos, señalando en la declaración que *“lo que ocurrió fue, que antes o después, o en el momento del accidente, se desprendió el cabezote”* (Récord 1.48.25), *“que se fue arrasada dentro del esfuerzo, o dentro del volcamiento del cabezote”*, generando pérdida de algunos pedazos de la carpeta (Récord 1.49.45), concretando su función en la evacuación de agua de un lado a otro (Récord 1.52.55, 1.54.14), observándolo destruido (Récord 1.54.30), sin ser reparado posteriormente el tema de manejo de aguas (Récord 1.55.59, 1.56.13).
2. El dictamen de la parte demandada, señaló que no existen fundamentos verídicos para asegurar que la obra de manejo de aguas no cumplió con su misión.



2.1. La Ingeniera María del Pilar Gómez, quien suscribió el dictamen anterior señaló: (i) que no pudieron determinar si la transversal estaba o no en funcionamiento, por requerirse estudio fotográfico previo, admitiendo que el terreno es susceptible de presentar movimientos en masa (Récord 07:05); (ii) no hicieron levantamiento topográfico, porque el objetivo era “...una inspección visual del terreno” (Récords 38:38 y 39:17); (iii) en el lugar fue observado el cabezote (Récord 19.59) sin prestar el servicio (Récord 20:20), por encontrarse colapsado, por consiguiente las aguas no eran conducidas por intermedio del cabezote, (iv) al precisarla en relación con este ítem, se mostró evasiva argumentando “...que para ello había que hacer un estudio geohidrológico de cómo es el comportamiento pluvial exactamente en este punto” (Récord 55.53) aunque admitió que la transversal tiene como función recoger la aguas de escorrentía, que circulan por encima de la carpeta asfáltica o que ruedan de los taludes superiores (Récord 55.55).

3. El ingeniero Jorge Alonso Aristizábal Arias, hizo referencia especial a la importancia del cabezote o transversal, destinado al encausamiento y transporte de aguas de una parte lateral a otra, luego, su inexistencia permite la escorrentía de las aguas causando erosiones, cárcavas y en consecuencia, el derrumbamiento.

Conclusiones: La línea de tiempo, resulta desfavorable a los intereses de la demandada por lo siguiente: (i) para el año 2007, cuando elaborara el dictamen el ingeniero Jairo Alonso Aristizábal, existía la misma anomalía, las aguas no se encontraban debidamente encausadas desde la corona del talud; (ii) los testigos de los hechos dieron fe que las aguas



circulaban por encima de la vía; (iii) cuatro (04) años después de los hechos, el dictamen aportado por la demandada y la sustentación, dieron fe de la inexistencia de obras destinadas al encausamiento y direccionamiento de las aguas; (iv) el ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, secretario Departamental, admitió que el cabezote pudo haberse desprendido también al momento del accidente, arrasando parte de la vía; (v) resulta imposible dar por acreditado que el día de los hechos, la transversal funcionara, máxime si se recuerda que el agente de tránsito Alejandro Alberto Henao, conforme a sus inspecciones periódicas diera fe de lo contrario, **LUEGO LA ANORMALIDAD FUE PERMANENTE Y DETERMINANTE** en la causa del accidente.

(v) La falta de bermas, demuestran la indolencia estatal

Esta deficiencia vial, también se encuentra demostrada por las pruebas que a continuación se relacionan:

1. **El Ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía en el informe suscrito, señaló sus características y dimensiones, tratando de confundir el tema con las cunetas y diseño hidráulico de la vía, sin precisar el ancho (Récord 1.30.35, 1.32.37).**
2. **La Ingeniera Diana Teresa Valencia, experta en vías, no pudo concretar el ancho, argumentando que puede ser de 0.51 cm, dependiendo “...de las condiciones topográficas donde se pueda desarrollar una berma, o hay sitios que no permiten el desarrollo por el ancho” (Récord 3.50.35, 3.50.37).**



Conclusión: Todos los factores anteriores, permiten dar por demostrado el caos vial, sin que se resulte posible admitir las propuestas defensivas del Departamento.

IV. NO ES ADMISIBLE EL ANTECEDENTE HORIZONTAL NI VERTICAL, EN CASO DE PROFERIRSE SENTENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA

Conoce este apoderado la inquietud de los colegas representantes de los legitimados por pasiva, consistente en solicitar la aplicación del pronunciamiento de la Juez Sexto Administrativa del Circuito de Manizales, quien, en fallo del 03 de mayo de 2022, absolvió al Departamento de Caldas, por considerar probada la inexistencia de falla del servicio.

El pronunciamiento de la distinguida Juez no resulta aplicable a este caso, porque, aunque se trata de los mismos hechos, el tema probatorio es absolutamente diferente, tal como pasa a demostrarse: **(i)** fue aportado un informe de accidente de tránsito del 21 de marzo de 2017, elaborado por el Ingeniero Mario Corrales Giraldo, **no fue motivo de debate en nuestro proceso;** **(ii)** el informe de visita del Ingeniero Juan Carlos Giraldo Mejía, secretario de Infraestructura del Departamento; **(iii)** varios documentos con derechos de petición, oficios a hospitales y al cuerpo de bomberos; **(iv)** el informe de tránsito suscrito por Alejandro Alberto Henao; **(v)**



noticias del periódico “La Patria”; (vi) como testimonio principal el Ingeniero Juan Carlos Mejía.

Ni punto de comparación con el debate del proceso que ocupa nuestra atención, con dictámenes y contradicción de los mismos, declaraciones de los testigos directos de los hechos, intervención del agente de tránsito y un gran debate en torno al informe del Ingeniero Jorge Alonso Aristizábal, entre otros, con la realización de varias audiencias.

Concluyó la Operadora Jurídica en aquella oportunidad, luego de citar jurisprudencia y transcribir el informe de tránsito: (i) que no existen pruebas relacionadas con la falla del servicio; (ii) que no se encuentra demostrado que la pérdida de la banca, estuviera relacionado con el actuar del Departamento porque “...el hecho dañoso se debió al desprendimiento de la montaña”, cuando el Agente de tránsito plantea otra cosa; (iii) que la avalancha que desencadenó el desastre no tuvo relación con el servicio prestado por el Departamento, por tratarse de un hecho imprevisible de la naturaleza; (iv) que no se demostró el inadecuado mantenimiento vial, porque no se demostró que la banca cediera anticipadamente, generando el desconocimiento del Departamento; (v) que el Departamento de Caldas, cumplió con sus deberes, tal como lo releva un oficio que transcribe escuetamente relacionado con mantenimientos periódicos; (vi) que aunque la vía “...es conocida por sus problemas de inestabilidad de terreno, especialmente en épocas de invierno,” no se observa negligencia en el cumplimiento de las funciones de mantenimiento, ni de ningún hecho adverso; (vii) que el actuar del conductor del bus fue la causa efectiva del daño, porque la niebla no lo



dejaba ver, por el sobrecupo; (viii) insiste en que el desprendimiento de la banca, “... no se pudo determinar si ya existía antes del accidente, o el desprendimiento de la banca ocurrió en el mismo instante en que se produjo el volcamiento del bus escalera”; (ix) que lo único evidenciable es el hecho imprevisible e irresistible de la naturaleza, citando jurisprudencia del H. Consejo de Estado.

NO RESULTA FACTIBLE NINGUNA COMPARACIÓN ENTRE LOS DOS DEBATES, ENTRE LO PROBADO ALLÁ Y LO DEMOSTRADO ACÁ, CON LUJO DE DETALLES.

Sin necesidad de profundizar, en nuestro caso, resultó acreditada la falla del servicio, por el omisivo actuar del Departamento de Caldas, por cuanto la pérdida de la banca se registró, conforme a prueba testimonial y especialmente, al Ingeniero secretario de Infraestructura del Departamento, al guarda de tránsito, concluyéndose que el desbandamiento se produjo el día anotado, luego del estacionamiento vehicular.

Que hubo condiciones de visibilidad precarias, no se discute, que el automotor llevaba sobrecupo, tampoco se ha refutado, pero demostrado quedó que no fueron las causas determinantes del suceso, lo mismo que la lluvia.

En el otro proceso, no se demostró el inadecuado mantenimiento vial, cuando en realidad era un hecho notorio, persistente durante varios años, evidenciable con la no reparación de la vía luego del suceso, función que



correspondía al Departamento, *carga de prueba* incumplida, por quienes asumieron la defensa de los intereses de los legitimados por pasiva.

Inconcebible que el Operador Jurídico en el otro proceso, admitiera el lamentable estado de la vía, para luego contradictoriamente concluir que el Departamento no incumplía con las funciones de administración y mantenimiento, semejante desafuero en nuestro caso, no encuentra acomodo.

El comportamiento del conductor considerado en el otro proceso, causa determinante del daño, aquí no tiene acomodo, detuvo el vehículo cuando la visibilidad se dificultó, escuchando pocos minutos después el quiebre de la carpeta, precipitándose al abismo, luego, no fue su actividad como conductor la causa exclusiva y determinante del daño, como si lo fue, el deficiente mantenimiento, dada la existencia de cárcavas erosivas, permitiendo fisuras en la carpeta y la consecuencia final.

Fatal considerar que el desprendimiento fue un hecho de la naturaleza, dejando de lado la voluminosa *doctrina probable*, reseñada en nuestro caso, que ordena su valoración de acuerdo a las circunstancias particulares de cada caso, a tono con el comportamiento omisivo de la demandada; y, especialmente, los estudios técnicos.

En resumen, ninguna comparación cabe, ni resulta aplicable como *precedente horizontal*, como tampoco lo puede ser el pronunciamiento del



H. Tribunal en su oportunidad, por cuanto nuestro debate fue absolutamente diferente.

V. SOLICITUD

Se ruega despachar **desfavorablemente** las pretensiones de todos los legitimados por pasiva, en cuanto a la absolución del Departamento de Caldas; y, en consecuencia, **DECLARARLO ADMINISTRATIVAMENTE RESPONSABLE**, ordenando indemnizar a cada uno de los actores.

VI. DAÑOS Y PERJUICIOS

La demanda fue dirigida en contra de la Departamento de Caldas, representado en este caso por el señor Gobernador, por la responsabilidad administrativa que le cupiere en la muerte de los señores **Rubiel De Jesús Candamil Candamil, Luz Dary Franco Orrego, Mónica Viviana Gallego Gallego**, las lesiones de **Paula Yuliana Quintero Osorio** y la pérdida total del automotor, según hechos registrados el 21 de marzo de 2017, en el paraje conocido como “La Blanquita”, vía que de Aguadas conduce al municipio de Pácora (Caldas).

Primer Grupo Familiar

María Rubia Candamil de Candamil (madre), Fernando de Jesús Candamil Candamil (hermano) y Silvio de Jesús Candamil Candamil (hermano), demandan por la muerte del señor **Rubiel de Jesús Candamil Candamil**.



Para probar el daño, fue acreditada prueba documental, que da fe del parentesco directo de la progenitora y los hermanos de la víctima.

Además, rindieron testimonio en audiencia de pruebas el 21 de marzo de 2023, los señores **Angela María Ospina Agudelo** y **Rubén Darío Candamil Candamil**.

Angélica María Ospina, manifestó: (i) explica la razón del dicho, relativa al conocimiento de la familia (récor ds 1:09:17, 1:09:33, 1:09:44); (ii) don Rubiel se dedicaba a labores del campo, pero al momento del accidente, ya vivían en Aguadas (récor ds 1:11:28, 1:13:06); (iii) describe la relación de Rubiel y María Rubia, porque era la cabeza de la familia, colaboraba en todo (récor d 1:14:25), velaba por el bienestar (récor d 1:14:55), describe la relación con los demás integrantes del grupo familiar (récor d 1:15:30 y ss.); (iv) hace referencia al impacto por la muerte de Rubiel de Jesús (récor d 1:17:18), describiendo qué pasó con los hermanos (récor d 1:17:51); (v) relaciona las actividades y celebraciones especiales (récor d 1:18:46), prodigando ayudas económicas (récor d 1:19:31) y los efectos de la muerte, agravándose el estado de salud de doña Rubia (récor d 1:20:10); (vi) determina las actividades económicas de cada uno de ellos (récor d 1:21:52 y ss.), las honras fúnebres (récor d 1:22:54 y ss.); (vii) conoce del apoyo económico a doña Rubia (récor d 1:25:58), devengaba el salario mínimo (récor ds 1:27:13, 1:27:30).



Rubén Darío Candamil Candamil, a su turno dijo: **(i)** indica que los conoció durante toda la vida, por haber crecido en la vereda “Puente Piedra” en el municipio de Aguadas (récord 1:33:45 y ss.); **(ii)** cuando falleció Rubiel vivía en Aguadas con su hermano Silvio (récord 1:34:41), época en la que trabajaba en “La Aguacatera” (récord 1:37:53); **(iii)** las relaciones con la familia las califica de buenas, vivía pendiente de su señora madre, de sus hermanos uno de ellos con discapacidad (récord 1:37:31, 1:37:57); **(iv)** describe las actividades que desarrollaba con los hermanos (récord 1:38:34), los efectos de su muerte (récords 1:39:17, 1:39:52), su colaboración con la progenitora (récord 1:41:25); **(v)** describe el día de las honras fúnebres (récords 1:42:49, 1:43:07); **(vi)** El testigo fue tachado, porque tener un parentesco de primo con los demandantes (récord 1:44:32); **(vii)** la cercanía del testigo con la familia obedece a compartir la misma escuela, al mismo crecimiento (récord 1:45:42).

Quedó acreditado el daño moral, razón más que suficiente para que se acceda a la indemnización, de encontrarse probada la falta administrativa.

Suplicó también la señora **María Rubia Candamil**, indemnización por los daños y perjuicios materiales en las dos modalidades (consolidado y futuro), conforme a las siguientes bases: **(i)** el salario mínimo al momento de ser proferida la sentencia; **(ii)** la esperanza de vida de la víctima, que fue establecida en 37 años y 5 meses, con una esperanza de 43.5 años es decir 524 mesadas conforme a la Resolución 1555 de 2010, emitida por la Superintendencia Financiera de Colombia; **(iii)** la esperanza de vida de la madre reclamante, quien tenía para el momento de los hechos 75 años y



una esperanza de vida de 14.5 años, es decir, 176.4 mesadas conforme a Resolución ya citada.

En conclusión, el periodo a reclamar es de 14 años y 7 meses, es decir, 176.4 mesadas, que multiplicadas por el salario base menos el 25% de gastos personales arrojó una liquidación de \$109.559.746.8, suma que deberá actualizarse al momento de ser proferida la sentencia definitiva.

El daño material -lucro cesante-, resulta procedente, dada la obligación del señor **Rubiel de Jesús Candamil Candamil** en condición de hijo, de sostener a su progenitora, tal como lo referenciaron los testigos.

Segundo Grupo Familiar

Paula Yuliana Quintero Osorio (lesionada), obrando en su propio nombre y además en representación del menor **Emmanuel Quintero Osorio** (hijo), **Guillermo Quintero Salazar** (padre), **Gloria Elsy Osorio Jaramillo** (madre), **Marco Antonio Quintero Osorio** (hermano) y **Juan David Quintero Osorio** (hermano), demandan por las lesiones de **Paula Yuliana Quintero Osorio**.

El daño se acredita: (i) con la prueba documental, que da fe del parentesco directo de la lesionada con su hijo, con sus padres y hermanos; (ii) con los testimonios recepcionados en la audiencia de pruebas.

Yudi Solanyer Castaño Arias, de la que se retiene: (i) que conoce el grupo familiar integrado por **María Rubia Candamil** y otros, porque son vecinos



en Aguadas, desde que tenía 05 años de edad (récor ds 5:53, 7:08, 7:14, 7:31, 7:40); (ii) que Paula Yuliana labora en la “Aguacatera” (récord 8:51), viajando en la chiva al momento del accidente (récord 9:06), señala con quien vive (récor ds 9:20, 10:13), en el sector de “Buenos Aires”; (iii) describió la relación con los padres, haciendo énfasis en lo vivido después del accidente, porque “...*quedó como loca*” (récord 11:50), no la pueden dejar sola (récord 12:37), vive episodios de locura (récord 13:02), su vida cambió, dejó de parrandear (récord 13:27); (iv) debe acudir a citas médicas, su familia, sus hermanos laboran en actividades básicas, cargando bultos, descargando camiones (récor ds 14:22,14:38); (v) las relaciones con sus hermanos se han afectado, porque hoy en día es “...*muy grosera*” (récord 15:33), situación de la que se percata por ser vecina (récor ds 16:02, 17:64); (vi) viven pendientes de ella por su enfermedad (récord 19:14), hace poco volvió a trabajar (récord 19:58), tiene un hijo de 15 años (récord 20:39), compartiendo el mismo techo con los hermanos (récord 21:56), su vida cambió demasiado (récord 22:50), hoy existe mucha diferencia (récord 23:55); (vii) que tal situación ha impactado a los hermanos emocionalmente (récord 25:44), todo ha cambiado, se ha tornado agresiva, les pega, ellos corren (récord 25:49), todo debido al golpe que sufrió en la cabeza (récord 26:17); (viii) que por las lesiones cojea al caminar; (ix) que estuvo hospitalizada en Aguadas (récord 27:17); (x) antes bailaba, paseaba, montaba en bicicleta, actividades que no puede desarrollar hoy (récord 28:02, 28:19); (xi) no se puede establecer diálogo fluido con ella (récord 28:32), unas veces saluda otras no (récord 29:17); y, (xii) se encuentra medicada, acude a citas siquiátricas (récord 30:17, 30:30).



Angélica Arias Valencia, dijo: **(i)** conocer a la familia (récord 45:17, 45:20), residentes en Aguadas – Caldas (récord 45:34), dedicándose Paula Yuliana a la siembra de aguacates (récord 45:43), vive con los padres, tres hermanos y el hijo Emmanuel (récord 46:43); **(ii)** describe la relación con su hijo de buena, afectada luego del accidente, asumiendo la responsabilidad los padres (récord 47:17, 47:37), todo ello porque el niño corre peligro con la madre (récord 47:51), a ella le da mal genio “...sale a la calle en bola, habla de ‘monjas voladoras’” (récord 48:12), y además, es agresiva (récord 48:50), ha tenido episodios con los hermanos (récord 49:23); **(iii)** la relación antes del accidente era otra con reuniones, paseos, rumbas (récord 51:25), puede trabajar porque la mamá la mantiene “dopada” con medicamentos (récord 51:32), para calmarle las groserías (récords 51:52, 52:03); **(iv)** que los padres se han visto afectados por esta situación (récord 52:39); **(v)** la comunicación con los hermanos es mala, pero ellos se manejan bien, están pendientes (récord 53:38), colaboran económicamente en casa (récord 54:05), situación que le consta (récord 54:22); **(vi)** los abuelos se volvieron los acudientes del menor; **(vii)** la unión familiar se ha visto afectada, por su agresividad (récord 55:23), las actividades familiares se han tornado esporádicas (récord 56:26, 56:45), hace referencia al día de la madre, cumpleaños y navidad (récord 57:26); **(viii)** describe las lesiones en cabeza y en pie (récord 57:31), quedándole afectada la cara (récord 58:12); **(ix)** que aunque se ha recuperado, la mamá debe estar pendiente de ella (récord 59:40), consume muchos medicamentos (récord 59:53, 1:01:45).



Informe historia clínica Paula Yuliana Quintero

A folio 25, obra informe de lesiones practicado a Paula Yuliana Quintero, del que se retiene: (i) que ha sido observada por Psiquiatra, no come, vive en casa, está consumiendo medicamentos, grosera, golpeó a los hermanos, no responde en el interrogatorio ante el médico, tiene actitud alucinatoria, migraña; (ii) sufrió politraumatismo en hemicuerpo derecho, con alteraciones físicas y emocionales, conviviendo con sus progenitores y sus dos hermanos; (iii) se encuentra en tratamiento psiquiátrico, por estrés postraumático con manejo farmacológico; (iv) presenta cicatriz en región temporal derecha, con incapacidad de quince días; (v) presenta secuelas consistentes en deformidad física, que debe determinarse en otra valoración; (vi) la historia clínica del hospital “Santa Terecita de Pacora”, indica que Paula Yuliana Quintero consultó por urgencias, el 21 de marzo de 2017 por “...me accidenté en la chiva...”; sufriendo politraumatismo, con trauma a nivel hemicuerpo derecho, de predominio a nivel del hombro, dorso, ingresa estable hemodinámicamente, sin dificultad respiratoria, con limitación para la movilidad, con dolor intenso a la palpación de hombro y clavícula derecha, dolor a la palpación lumbar derecha, sin presencia de heridas, sin fracturas, sin fisuras, isquion y pubis, refiere mejoría al dolor, por estabilidad hemodinámica se decide dar egreso con tramadol oral y acetaminofén; (vi) el 29 de marzo de 2017, expresa persistencia del dolor “...yo termino de orinar y la vejiga me queda doliendo, como si estuviera pesada...”, dolor lumbar derecho que se irradia hacia muslo derecho; (vii) el 07 de abril de 2017, indica que continúa dolor en miembro superior e inferior derecho y en otras partes del cuerpo; (viii) el 18 de abril de 2017, el médico general la remite a psiquiatría, se observa cojera, trastorno depresivo



recurrente; (ix) a folio 42 consta que la paciente fue atendida el 09 de junio de 2017, se torna ansiosa, con trastornos comportamentales, tuvo que ser remitida a psiquiatría, con diagnóstico de estrés postraumático; (x) en el diagnóstico indicó la madre que tiene la pared del cuarto llena de huecos, le pega a su progenitora, a su hermano sin motivo alguno, no duerme, le da la comida al perro “...hay unas voces que me dicen que me mate y que salga desnuda pero mamá no deja”.

Del dictamen de pérdida de capacidad laboral emitido por la junta de calificación regional Caldas y la intervención del perito en audiencia, se retiene: (i) refiere la atención inicial en el hospital Santa Teresita de Pácora-Caldas; (ii) relacionan varias consultas en diferentes centros de atención médica; (iii) el informe médico legal por lesiones, señala que se encuentra desorientada en tiempo y espacio, ansiosa, actitud alucinatoria, pensamiento ilógico, concluyendo una incapacidad de 15 días, deformidad física que afecta el rostro de carácter a determinar, se solicita valoración por psiquiatría para determinar secuelas; (iv) un informe forense de neuropsicología en que se determinó trastorno bipolar, trastorno de ansiedad y depresión, trastorno de estrés postraumático asociado al accidente, se sugiere valoración por neurología; (v) del resumen se retiene, que se requiere un concepto de psiquiatría, dado los diferentes trastornos informados por su señora madre, es dependiente del cuidado de su progenitora, no colabora con la entrevista, con un diagnóstico de trastorno mental no especificado debido a lesión y difusión cerebral y enfermedad física; (vi) pérdida total de capacidad laboral 34%.



Conforme al material probatorio, se encuentra probado: (i) el daño moral; (ii) el daño a la salud, suplicando para este último 200 SMLMV, conforme a precedente jurisprudencial, que impone el arbitrio judicial teniendo en cuenta la edad de la víctima, la gravedad de la lesión, las secuelas, ampliamente referenciadas en los dictámenes.

Tercer Grupo Familiar

Nicanor Franco Franco (abuelo-padre de crianza), **Estrella Orrego de Franco** (abuela-madre de crianza), **Rubén Darío Franco Orrego** (tío-hermano de crianza), **Amparo Franco Orrego** (tía-hermana de crianza), reclaman por la muerte de **Luz Dary Franco Orrego**.

Además, rindieron testimonio en audiencia de pruebas: **María Edilma Acevedo** y **María Soraida Henao**, quienes dieron fe: (i) de la composición familiar; (ii) del daño moral ocasionado con la pérdida del ser querido; (iii) de la comunión familiar; (iv) de las reuniones y convivencia practicadas el interior del complejo familiar; (v) de la condición de los damnificados; (vi) de las especiales relaciones con los terceros afectados y de su sufrimiento.

Para efecto de esta reparación, se ruega tener en cuenta la jurisprudencia citada en el escrito de demanda relacionada con los damnificados o terceros afectados.

Cuarto Grupo Familiar

Jesús María Gallego Loiza (padre), **Gilma Gallego Loiza** (madre), quienes obran en sus propios nombres y además en representación de la menor



Verónica Gallego Gallego (hermana); así mismo Juan Camilo Gallego Gallego (hermano), Claudia Patricia Gallego Gallego (hermana), Yamid Gallego Gallego (hermano), Egidio Gallego Gallego (hermano), Carlos Alberto Gallego Gallego (hermano), Natalia Andrea Gallego Gallego (hermana), Deisy Liliana Gallego Gallego (hermana), Gladys Gallego Gallego (hermana), Norbey Gallego Gallego (hermano), Albany Gallego Gallego (hermana), Sandra Yaneth Gallego Gallego (hermana), Otilia Loaiza Álvarez (abuela) y Juan José Gallego Giraldo (abuelo), reclaman por la muerte de Mónica Viviana Gallego Gallego.

El daño se prueba: **(i)** con la prueba documental que fue acompañada al escrito de demanda; **(ii)** con la prueba testimonial que se reseña a continuación.

Rindieron testimonio en la audiencia de pruebas del 21 de marzo de 2023, José Walter Cortés Grajales y Deisy Milena Giraldo:

José Walter Cortés Grajales dijo: (i) se desempeña como docente (récorde 1:52:06, 1:52:10), con una amistad de 15 años (récorde 1:53:40, 1:54:18), vivían en la Vereda “Los Naranjos” en una casa muy grande (récorde 1:54:36), Mónica trabajaba en una aguacatera (récorde 1:55:08, 1:55:22); **(ii)** señala con quién vivía Mónica, con sus padres, hermanos e hijos (récorde 1:56:21, 1:57:08), determina los hermanos por nombres (récorde 1:57:44), se trata de un complejo familiar numeroso (récorde 1:58:10), todos bajo el mismo techo (récorde 1:58:51); **(iii)** describe los efectos devastadores de su fallecimiento (récorde 1:59:44), su cercanía como docente, los favores mutuos, las



invitaciones a compartir alimentos (récord 2:00:39); (iv) describió las relaciones de Mónica con su abuelo Juan José, de cómo se colaboraban, del amor por el abuelito (récord 2:02:27), los efectos de la muerte en el abuelo (récord 2:03:15); (v) las visitas posteriores a las honras fúnebres, le permitió vivenciar el impacto (récord 2:05:56), sin que se encuentren recuperados (récords 2:07:06, 2:07:54); (vi) participó en diferentes actividades (récord 2:08:55); (vii) que en la misma residencia tenían una tiendita para ayudarse económicamente (récord 2:10:31 y ss.); (viii) que luego del accidente permaneció 15 días en la clínica (récord 2:11:48 y ss.), su familia la visitó (récord 2:13:22), continúan siendo unidos (récord 2:14:36).

Deisy Milena Giraldo, por su parte afirmó: (i) admite que con sus primos (récord 2:27:41, 2:27:46), relación que no le impide responder conforme a la verdad (récord 2:28:01); (ii) destacó las relaciones con sus padres, las diferentes actividades (récord 2:28:36, 2:29:03), las relaciones con los hermanos, publicando en los estados, celebrando actividades (récords 2:30:21, 2:31:54); (iii) que laboraban en la misma finca con el papá (récord 2:33:02), colaborando con el hogar (récord 2:33:14), afirmaciones que hace por las visitas semanales (récord 2:33:54), especialmente cuando salían a mercar, a comer, a comprar ropa (récord 2:34:17); (iv) que la muerte produjo demasiado impacto (récords 2:35:02, 2:35:20), que no se han recuperado del impacto (récord 2:35:49); (v) describe la comunicación en sus viajes al municipio de Aguadas y especialmente con la abuela Otilia (récords 2:37:02, 2:37:36), especialmente los abuelos muy desconsolados (récord 2:38:03); (vi) dio fe de su permanencia en el Hospital, impactando



la familia (récord 2:48:38), los hermanos la visitaron (récord 2:40:12), con gran impacto (récord 2:40:42).

A folio 155 del proceso penal, consta que fue atendida en la clínica “Avidanti” por politraumatismo, por deformidad de brazo izquierdo, con múltiples escoriaciones en cara, pelvis con inestabilidad hemodinámica, colocan norepinefrina por vena, aplastamiento de cráneo, múltiples fracturas malares, fractura de hombro y brazo, fractura de cráneo y huesos de la cara.

A folio 177 obra el protocolo de necropsia de Mónica Viviana Gallego, del que se destaca: **(i) signos de trauma cráneo facial severo a) trauma craneoencefálico:** hematoma periorbitario derecho, hematoma subcraneal, fractura de la fosa craneal anterior y media, fractura de la calota a nivel frontotemporal derecha y frontal izquierda. Edema cerebral. Contusión en la base del lóbulo frontal izquierdo y hemorragia frontal derecha. Extensa área de craneotomía a nivel frontal bilateral, sin colgajo óseo, **b) trauma facial:** fractura de maxilar inferior bilateral. Fractura de maxilar superior derecho, fractura de mala y zigomático derecho; **(ii) trauma cerrado de tórax:** hemotórax bilateral, contusión pulmonar, más extensa en el derecho; **(iii) trauma de extremidades:** fractura de hueso húmero izquierdo y múltiples fracturas de pelvis bilaterales; **(iv) múltiples traumas de tejidos blandos con causa básica de muerte:** trauma craneoencefálico severo.

A partir del folio 113, obra historia clínica, emitida por la “ESE Hospital San José de Aguadas Caldas”, documento de que a grosso modo se retiene:



malas condiciones generales, intubación orotraqueal, dificultad respiratoria, sin déficit aparente de pares craneales, herida en lóbulo de la oreja derecha y pubis, con impresión diagnóstica de traumatismo de la cabeza.

A folio 112 obra Registro Civil de Defunción, en el que consta que la fecha del fallecimiento es del 5 de abril de 2017, es decir que sobrevivió 15 días en el hospital, luego del siniestro.

En las condiciones anteriores fue demostrado la causación del daño moral y los daños a la sucesión por los perjuicios morales ocasionados a los padres, los daños a la sucesión derivados del daño a la salud de los padres, conforme a doctrina probable, consignada en el escrito de demanda.

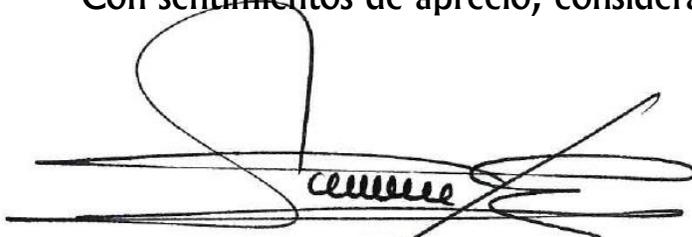
Quinto Grupo: Daños del vehículo automotor “Chiva”.

Marino Londoño, como propietario del bus de placas TAJ-917, reclama por la pérdida total del automotor, acreditándose el daño con la siguiente prueba: (i) documentos que acreditan la propiedad del vehículo (folios 176 ss); (ii) la cooperativa de transportadores certificó que el vehículo se encontraba afiliado a la empresa “Cooperativa de Transportes de Aguadas”, certificando \$3.000.000.00 mensuales; (iii) prueba pericial elaborada por el perito auxiliar de la justicia OSCAR TAMAYO RIVERA, gerente “ALIAR SA”, que determinó el precio de \$140.000.000.00 incluido el cupo.



A la audiencia de pruebas, compareció el perito **Oscar Tamayo**, sustentando adecuadamente su dictamen, ante el fervoroso interrogatorio de la legitimada por pasiva.

Con sentimientos de aprecio, consideración y respeto,



BENJAMÍN HERRERA AGUDELO

Apoderado parte actora

MVQ-LFL-NMM junio 23/2024

