

Señores.

**JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO  
Manizales, Caldas.**

**Medio de Control:** Reparación Directa.

**Radicado:** 17001-33-33-002-2019-00077-00

**Demandante:** FERNANDO DE JESÚS CANDAMIL Y OTROS.

**Demandado:** DEPARTAMENTO DE CALDAS Y OTROS.

**Asunto: ALEGATOS DE CONCLUSION.**

**DANIEL RENDÓN VÁSQUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía Nro. 1.053.784.294 de Manizales, abogado en ejercicio, con Tarjeta Profesional Nro. 222.572 del C. S. de la J, actuando en calidad de apoderado del Departamento de Caldas, de conformidad con el poder que me fue conferido por la doctora **SANDRA MILENA RAMIREZ VASCO**, en su condición de secretaria Jurídica del Departamento de Caldas, por medio del presente escrito, me permito presentar los alegatos conclusión en los siguientes términos:

Esta etapa procesal tiene como intención dar a conocer los argumentos jurídicos y las conclusiones que resultan del debate probatorio, por lo anterior, esta parte procesal defenderá la tesis que no es posible imputar el daño antijurídico a la Gobernación de Caldas. Lo anterior, conforme a los anteriores argumentos:

1. El accidente del bus tipo escalera sucedido el 21 de marzo de 2017 no se debió a falta de mantenimiento de la vía Aguadas - Pacora sino a causas que constituyen eximentes de responsabilidad, lo que se encuentra demostrado a través de las siguientes pruebas:
  - 1.1. La perito Diana Teresa Valencia Largo indicó a través de su testimonio que: 1. Las condiciones de clima del sector ubicado en la vía Pácora – Aguadas Sector “La Blanquita” eran para la época de los hechos, muy malas; 2. Los informes técnicos presentados por la parte demandante, se hicieron en unas circunstancias de tiempo, modo y lugar lejanas a la fecha del accidente, lo que no permite constatar las causas imputables por la parte demandante en su demanda; 3. No existen fundamentos verídicos para asegurar que la obra del manejo de aguas no cumplió su función, pues no hay evidencia del estado de la misma antes del acontecimiento; 4. Se realizó un análisis multitemporal de las imágenes disponibles de la zona de estudio a partir de google earth, en 2014 se encuentra una imagen, donde se observa una corona de un deslizamiento en la parte izquierda de la fotografía, pero no existen fotografías posteriores que permitan dilucidar el avance de dicho movimiento en masa. Sin embargo, se observa que la postería usada en el cerco de la finca no está inclinada (Fotografía 2), razón por la cual se asume que la actividad es baja; 5. De acuerdo con el mismo plano topográfico entregado por el profesional Eduardo López Garzón – Topógrafo, es evidente que la pérdida no corresponde a la mitad de la vía. (remitirse a la página 37 del “INFORME GEOTÉCNICO DE LAS POSIBLES CAUSAS DEL DESLIZAMIENTO UBICADO EN LA VÍA PACORA – AGUADAS, SECTOR “LA BLANQUITA”, figura 4. Plano topográfico de la zona de estudio); 6. Ratifico lo que expresó en el informe técnico en el siguiente sentido: Un vehículo en condiciones adecuadas de velocidad, tendría total capacidad de maniobrar en la vía adecuadamente, no obstante, si un vehículo presenta condiciones inadecuadas como sobre cupo o exceso de

pasajeros, el mismo no mantendría condiciones estables al transitar por una vía terciaria de curvatura continua, adicionalmente, las condiciones climáticas afectan directamente la visibilidad de un vehículo en la vía, forzándolo a reducir la velocidad considerablemente; 6. El pastoreo en el sector es una causa de deslizamientos.

- 1.2. Por su parte, la Ingeniera María del Pilar Gómez Valencia expresó que:  
1. Las condiciones meteorológicas fue determinante para el deslizamiento de tierra ocurrido el 21 de marzo de 2017; 2. Ratificó lo expresado en el informe técnico al indicar que: Tal como mencionan los profesionales en su dictamen, el terreno es susceptible a los movimientos en masa por las condiciones del mismo, existencia de reptación y cicatrices antiguas, sin embargo, la susceptibilidad no es indicativo de la ocurrencia del evento. Es importante mencionar que cualquier sitio en nuestro territorio puede presentar una susceptibilidad alta a generar movimientos en masa y sin embargo, nunca podrían presentarse estos eventos.
- 1.3. Del testimonio dado por el ingeniero Juan Carlos Giraldo, pudo ratificarse lo manifestado por él, en el informe técnico que realizó a raíz de los hechos del 21 de marzo de 2017. Explicó todas las acciones que materializó la gobernación de Caldas.
- 1.4. Es muy importante tener en cuenta lo expresado por el señor Alejandro Alberto Henao mediante el Oficio I.T.T. 1810-100 del 22 de marzo de 2017: “(...) *Me dispongo a indagar os hechos entrevistando al señor **MARINO ANDRES LONDOÑO FLOREZ** identificado con la cédula de ciudadanía **Nro. 75.051.049** expedida en Aguadas, nacido el 03 de agosto de 1980, celular **3233704120**, dirección Barrio Renán Barco, Primera Etapa, Casa 21-52 Aguadas, Estado Civil Unión Libre, sin más datos, quien era el conductor del vehículo Tipo Bus, carrocería Escalera, identificado con las placas **TAJ-917** involucrado en el accidente, nos manifiesta que salió a las 05:06 horas del parque de la vana, dirigiéndose hacia el Municipio de Pácora a transportar trabajadores a una de las aguacateras, llevaba aproximadamente 30 pasajeros, en el sector la Granja recoge otro personal más o menos 18 personas, y siguió su rumbo, agrega que ya no podía ver la vía, así que se detuvo y se orilló, entonces sintió la llanta trasera del vehículo se fue a un hoyo, seguidamente empezó a voltearse y se precipitó al abismo, dando varias vueltas.*

*Nos entrevistamos con el señor **ALEJANDRO VALENCIA** (...) quien se transportaba en el vehículo accidentado, afirma que iba en el capacete, la neblina no dejaba ver nada y el vehículo se desplazaba a baja velocidad, cuando de un momento a otro escucho gritos y salió el carro rodando, expresa que el barranco cedió, el conductor rodo con el carro hasta el destino final, que levaba el cupo completo, 46 personas aproximadamente y en el capacete otras 20, atrás también iba gente colgada, en total 80 trabajadores aproximadamente.*

De lo anterior, se puede concluir que: - Las condiciones meteorológicas eran muy malas; - el conductor del vehículo asumió bajo su propia responsabilidad conducir en esas condiciones; - Evidentemente el vehículo tenía sobre cupo, al transportar 80 personas.

- 1.5. A su turno la señora María Teresa Otálora quien es experta en seguridad vial, indicó lo siguiente: 1. El Plan de Seguridad Vial de la Cooperativa de Transportadores de Aguadas – Cootransaguadas, no evaluaba de manera rigurosa, los riesgos y amenazas de posibles accidentes; 2. El vehículo Tipo Bus, carrocería Escalera, identificado con las placas **TAJ-917** involucrado en el accidente, no contaba con las medidas de seguridad que ordena el ordenamiento jurídico colombiano; 3. El sobrecupo en este tipo de vehículos aumenta ostensiblemente el riesgo de accidentabilidad; 4. Al empresa de transporte debía verificar el

cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual también debe ser vigilado por la autoridad municipal.

En resumen, existen pruebas suficientes para que se declare configurado la excepción denominada hecho de un tercero y/o culpa exclusiva de la víctima, eximente de responsabilidad que el Consejo de Estado<sup>1</sup> ha explicado de la siguiente manera: “(...) con los cuales la jurisprudencia de esta Sección ha sostenido lo siguiente: (...) Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder —activo u omisivo— de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante (...)

Se reitera que el accidente se produjo antes de las 6:00 a.m., y se presentaba una neblina muy espesa, neblina que continuó cuando se estaban realizando las labores de rescate como puede observarse de las fotografías tomadas por el Diario La Patria y publicadas el 22 de marzo de 2017. La neblina impedía la visibilidad del conductor y de las demás personas, tal como lo afirman algunos testigos que comparecieron a declarar en el presente proceso.

Así mismo, se vuelve a recalcar que, a pesar de la poca visibilidad, el conductor del vehículo decidió por su cuenta y riesgo realizar el viaje con el agravante que además el número de pasajeros superaba ampliamente el límite establecido que era de 40, e incluso algunos de ellos iban en el capacete, incurriendo así en varias infracciones de tránsito que debía imponer la autoridad municipal.

Por otra parte, le cabe responsabilidad al Municipio de Aguadas, que a través de la Inspección y Tránsito municipal no cumplió con sus obligaciones, al permitir que el vehículo siniestrado emprendiera el viaje no solo con sobrecupo sino también con pasajeros en el capacete. Es al citado ente territorial a quien le compete expedir la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora, en este caso la Cooperativa de Transportadores de Aguadas, y también dar el aval al Plan Estratégico de Seguridad Vial de esta empresa y hacer seguimiento al mismo, de conformidad con la Ley 1503 de 2011, “*Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*”; el Decreto Nacional 1051 de 2013 y la Resolución No.1565 de 2014 del Ministerio de Transporte.

## **CARGA DE LA PRUEBA DE LA FALLA EN EL SERVICIO**

En este caso específico la parte demandante no se preocupó por demostrar a través de cualquier medio de prueba, que el daño antijurídico era imputable a la Gobernación de Caldas. Tampoco demostró cuáles fueron los presuntos perjuicios causados, toda vez que la acusación de los mismos debe probarse a través de prueba directa. Al respecto señor juez, es importante tener en que en aquellos asuntos donde se debate la responsabilidad extracontractual del estado, la carga de la prueba le corresponde a quien alega la falla.

Conforme a lo anterior, el artículo 167 del Código General del Proceso que por remisión normativa es aplicable al presente caso, indica que: “(...) *Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen (...)*”.

<sup>1</sup> Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera (Subsección A), Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, sentencia del 24 de marzo de 2011, Radicado: 66001-23-31-000-1998-00409-01 (19067)

Por lo anterior, si lo que busca el demandante es demostrar la responsabilidad extracontractual prevista en el artículo 90 de la Constitución Política, no demuestra el elemento de imputación.

Se recuerda que el daño antijurídico es un elemento que es necesario, pero no es suficiente para que pueda declararse la responsabilidad del estado.

### **SOBRE EL DICTAMEN PERICIAL DEL VEHÍCULO IDENTIFICADO CON LAS PLACAS TAJ-917 INVOLUCRADO EN EL ACCIDENTE.**

Respecto al dictamen pericial presentado por el señor Jesús Alejandro Marulanda Bedoya, se pone en tela de juicio sobre el valor del cupo del vehículo, toda vez que, según el perito, no existe ningún tipo de regulación sobre este tema.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta el Decreto 478 de 2021 que modificó el artículo 2.2.1.6.2.2 del capítulo 6 del título 1 de la parte 2 de libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte: En esta normativa, el artículo 2.2.1.6.7.1 expresa: “(...) *La capacidad transportadora puede ser global u operacional. La capacidad transportadora global es el número de vehículos que se requieren para atender las necesidades de movilización, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.2.1 del presente decreto.*

*La capacidad transportadora operacional consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ocupa en el desarrollo de su actividad.*

*Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, la cual, en ningún caso, podrá ser inferior a un (1) equipo. Si la empresa no cuenta con el 10% de los vehículos de su propiedad, podrá acreditar hasta el 7% con vehículos adquiridos mediante las figuras de "leasing" financiero. (...)*

Así las cosas, el valor de los cupos dependen de la capacidad transportadora de la empresa donde se encuentre afiliada el vehículo, situación que no está demostrada en este proceso.

Así mismo, debe tenerse en cuenta que de conformidad con el artículo 2.2.1.6.2.2. del Decreto 478 de 2021, los vehículos tienen un tiempo de uso. Veamos: “(...) *El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.*

*El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte (...)*

De esta manera, el vehículo tipo bus escalera **TAJ-917** involucrado en los hechos ocurridos el tenía mas de 20 años de uso, lo que claramente afecta su valor comercial.

Ahora bien, en el caso hipotético que la sentencia sea condenatoria hacia la gobernación de Caldas. Solicito respetuosamente que, al existir una relación contractual con las llamadas en garantías, se imponga la obligación a las aseguradoras de reparación de los perjuicios o el reembolso del pago.

Por lo anteriormente explicado, solicito respetuosamente que se accedan a las siguientes:

### **PETICIONES**

- 1. QUE SE DECLAREN PROBADAS** las excepciones de hecho exclusivo y determinante de un tercero, inexistencia de la falla en el servicio imputable al departamento de Caldas, inexistencia de nexo causal e inexistencia de la obligación, las cuales fueron formuladas en la contestación de la demanda.
- 2. QUE SE DECLARE DE OFICIO** las excepciones de mérito que se encuentren probadas en el presente proceso.
- 3. SE NIEGUEN LAS PRETENSIONES** formuladas en la demanda.

### **NOTIFICACIONES**

El suscrito apoderado recibirá notificaciones en la Calle 20 22-27 of 902 Ed. Cumanday de la ciudad Manizales, Cel. 3017969074. [daniel.rendonva@gmail.com](mailto:daniel.rendonva@gmail.com).

Atentamente,



**DANIEL RENDON VASQUEZ**  
C.C. 1.053.784.294 de Manizales  
T.P. 222.572 del C.S de la J.