



JUAN GAÑAN ABOGADOS & CIA S.A.S.

ASESORÍA EMPRESARIAL  
Carrera 10 No. 34N- 20 Of. 101

Edificio Barcelona

Teléfono: (0928) 8353325 315-482-1573

e-mail: [asesorsurapopayan@gmail.com](mailto:asesorsurapopayan@gmail.com)

[jcg.asesorjuridico@gmail.com](mailto:jcg.asesorjuridico@gmail.com)

Popayán, junio de 2024

**Doctora:**

**MARITZA GALINDEZ LÓPEZ**

**JUEZ NOVENA ADMINISTRATIVA DEL CIRCUITO DE POPAYÁN CAUCA.**

**E. S. D.**

<b>EXPEDIENTE No.</b>	19001333300920180033100
<b>MEDIO DE CONTROL:</b>	REPARACIÓN DIRECTA
<b>DEMANDANTE:</b>	LUZ MILA DORADO GOMEZ Y OTROS
<b>DEMANDADO:</b>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y OTROS

**JUAN CARLOS GAÑAN MURILLO**, identificado con cédula de ciudadanía N°14.889.980 de Buga V. portador de la tarjeta profesional N°68.937 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderado judicial de **LEASING BANCOLOMBIA hoy BANCOLOMBIA S.A.** de manera respetuosa, por medio del presente escrito, estando dentro del término legal, me permito presentar los alegatos de conclusión en los siguientes términos:

Sea lo primero indicar, que en el proceso se probó la relación jurídica que existe entre Bancolombia y el vehículo tractocamión, relación de propiedad que esta mediada para el momento de los hechos, por la entrega del vehículo a un tercero por medio del contrato de LEASING, que implica efectos directos respecto a la responsabilidad pretendida en la demanda. Así las cosas, debemos decir que en el presente asunto se demostró con absoluta claridad la injerencia real que tuvo mi representada respecto a los desarrollos operacionales del vehículo involucrado, lo que en consonancia con la jurisprudencia determinan la exclusión procesal.

De lo anterior, he de expresar que Jurisprudencialmente se ha definido la inapropiada aplicación de criterios de responsabilidad adaptable al propietario de un bien que mediante la figura del contrato de Leasing entregó plenamente sus posibilidades de control y manejo a otra persona, criterio que determina la imposibilidad de pretender responsabilizar por pasiva a Leasing Bancolombia S.A.

Por lo anterior, encontramos que la Corte Suprema de Justicia ha definido que es responsable civilmente por un hecho originado en relación a un bien, quien, en su calidad jurídica respecto al mismo, tenga la posibilidad de definir el control, administración y manejo de este, en ese entendido, quien ejerce disposición y tiene



entre sus facultades las obligaciones inherentes a la determinación de acciones que definan la realización de la actividad, de tal manera que en esa aplicación pueda identificarse en su facultad los procedimientos de cuidado necesarios para evitar que por el funcionamiento del bien se creen riesgos adicionales a los que de por sí enmarcan la actividad que este desarrolla. Lo anterior, para aterrizarlo al caso de los vehículos, las posibilidades de control, manejo y administración, que son entre otras, la escogencia del conductor, la definición de contratos operaciones, la adquisición de seguros, la obligación de realizar la revisión tecno-mecánica, la definición los mantenimientos y todos aquellos aspectos técnicos que determinan en cierta manera el adecuado funcionamiento y en relación a ello el ejercicio de la actividad útil respecto a las capacidades del bien y quien tenga esas potestades definirá para sí la responsabilidad respecto al uso del bien.

Para el caso concreto, Leasing Bancolombia S.A. entregó en cabeza de Jesús Orlando Arcos, la tenencia del bien y con ella toda acción dispositiva sobre él, esto dentro de los postulados contractuales de la figura de LEASING elemento que define la imposibilidad de tener a la compañía como responsable por cualquier hecho desarrollado dentro de la actividad del vehículo de placas WDK-252, entregado por el lapso contractual fijado.

Aunado a lo anterior, en interrogatorio el señor Arcos, manifestó bajo juramento que era él la persona encargada de disponer todas las decisiones inherentes al uso y disposición del vehículo, asumiendo los mantenimiento, seguros, revisiones técnicas, operaciones mercantiles de transporte, y todos los cuidados inherentes al uso del vehículo, tan es así que afirmó ser quien definió la ruta para que el día de los hechos el vehículo se moviliza entre Pasto y Yumbo Valle y haber seleccionado al conductor y manifestó que en nada participó Leasing Bancolombia, ni Bancolombia SA, en dichas decisiones.

Como se probó, se encuentran consolidados todos los elementos dispuesto jurisprudencialmente necesarios para excluir de responsabilidad a Bancolombia respecto a las pretensiones de la demanda, por tener NULO control, disposición o manejo frente al vehículo involucrado en le hecho.

Ahora bien, atendiendo al desarrollo probatorio y a la naturaleza del asunto, corresponde en este momento procesal, hacer un análisis respecto a las pruebas y a los hechos de la demanda.

La parte actora, aporta con la intención de probar el hecho que alega, un dictamen pericial por demás incompleto y descuidado técnicamente; en el interrogatorio que se hace al perito Nixon Ortiz, en reiteradas ocasiones menciona que única y



exclusivamente tuvo como sustento de su peritaje el Croquis realizado por el agente de tránsito, nunca tuvo la prudencia de haber realizado medidas a la carreteras para efecto de verificar si el Croquis correspondía a la realidad de la misma, no conocía, ni sabía las dimensiones del camión, no diagramó ni revisó que los ocupantes de la moto llevaban una carreta traccionada por sus cuerpos y en una irresponsable e inexplicable análisis afirma que llevar una carreta cargada con herramienta, traccionada por el parrillero de la moto, es un hecho irrelevante para la maniobrabilidad de dicho vehículo, criterio que raya con la mera lógica y razonabilidad fisca básica.

El peritaje aportado por pasiva, no realiza ningún análisis técnico o científico concluyente que permita identificar la ocurrencia del hecho, consecuencia esperada de un dictamen pericial, por el contrario tanto en el papel como en el interrogatorio se despliega en conclusiones presuntivas y etéreas que no se soportan en nada más que su parecer o su creer, criterios que poco y nada interesan a un proceso judicial, por esperar de un perito elementos científicos y técnicos que permitan a las partes y al despacho entender desde una óptica experta, los elementos que intervinieron en el hecho y que no son apreciables a ojos de alguien que no adquiere las capacidades científicas necesarias para apreciarlos, pero de los desarrollados no se puede concluir nada distinto a lo que pudiere apreciar una parte desde su punto de vista empírico.

El dictamen en su ineficiencia, no incorpora al ciudadano que supuestamente transitaba empujando una moto por el mismo sector, en afirmaciones contradictorias entre la parte y el testigo, elemento determinante para la ocurrencia del hecho gestor, en el entendido que como lo manifestó el conductor demandante, en el justo momento del incidente, se encontraba adelantando al peatón, por lo que debió abrirse sobre el centro de la vía y fue ahí cuando se estrelló con el tráiler de la mula.

También en el dictamen se nulita la injerencia que presenta el hecho de que el conductor de la moto no tuviera licencia de conducción, de hecho se hace una afirmación por demás irresponsable tendiente a justificar la conducción sin licencia amparado en la experiencia que pudiera tener un conductor desarrollando la actividad de manera ilegal durante un tiempo, pero desconoce el perito en su carente investigación, que el señor Narvárez había comprado la moto 8 días antes y que a duras penas llevaba ese tiempo conduciendo, por lo cual a criterio del suscrito, es improbable que una persona adquiriera las capacidades y habilidades técnicas para conducir en tan solo 8 días de ejercicio de la conducción de una motocicleta.

Ahora bien, se demostró por expresión espontanea y libre del conductor de la moto el señor Jorge Eliecer, que la moto había sido comprada 8 días antes, que muy



pocas veces en su vida había manejado moto antes de comprarla, que no tenía licencia de conducción, que no tenía seguro obligatorio, que no tenía certificación tecno mecánica y que no llevaba casco puesto, y que su copiloto llevaba según él un casco de obrero, que para el caso de un accidente poco y nada sirve.

El señor Narváez, reconoce en su testimonio la realización de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos de manera ilegal y negligente, donde desplegó una conducta dejando todos los factores de riesgo al azar, poniendo en peligro a todos los ciudadanos que concurrieran a la vía en su tránsito, apartándose de las expectativas que la sociedad pone sobre los hombros de los ciudadanos que el mismo orden jurídico autoriza para conducir, autorización inexistente para el conductor.

El señor Narváez en su inexperticia impericia e incluso en su negligencia, intenta adelantar al peatón que empuja la moto, se abre hacia el centro de la vía, observa la mula en la vía, se asusta y cuando pretende retornar al adecuado tránsito de motos, le es imposible ya que llevaba halando una carreta tipo bugui de más de un metro y medio de largo cargada con herramienta, y sigue en línea recta impactando la parte posterior del camión, tal como lo muestra el diagrama del IPAT.

Como la expectativa respecto a la pericia era identificar la ocurrencia y no se logró, corresponde a las partes hacer los análisis correspondientes entre ellos, es preciso analizar las dimensiones de la tractomula.

Una mula mide alrededor de 20 metros de largo, y 2.8 metros de ancho, la vía Panamericana en el lugar del hecho, según el agente de tránsito mide 6.78 metros; la vía en el sector esta conformada por 3 curvas consecutivas en poco menos de 30 metros, ahora bien, es físicamente imposible que en el tránsito normal de una mula de este tamaño, por este sector, por más que el conductor lleve la dirección al extremo del carril de flujo, que la parte final del tráiler o remolque, no llegue a al borde del carril o centro de la vía, como es el caso que aquí nos ocupa.

Hecho notorio y que podemos usar como referencia, es lo que sucede en tramos viales de la vía Panamericana en el Alto de la Línea, al que quizás las partes del proceso en cualquier momento pudieron haber concurrido, sectores en que para permitir los giros de los tractocamiones se hace necesario que quien viene en contra flujo se detenga para ceder el paso, efecto de referencia que nos permite entender la dinámica del tránsito de un vehículo de las proporciones del accidentado.

Así las cosas, corresponde preguntarse, ¿cuál es la expectativa respecto a la maniobra del conductor del tractocamión?, ¿era posible hacer el tránsito por ese sector sin que físicamente el tráiler llegara hasta el centro de la vía?

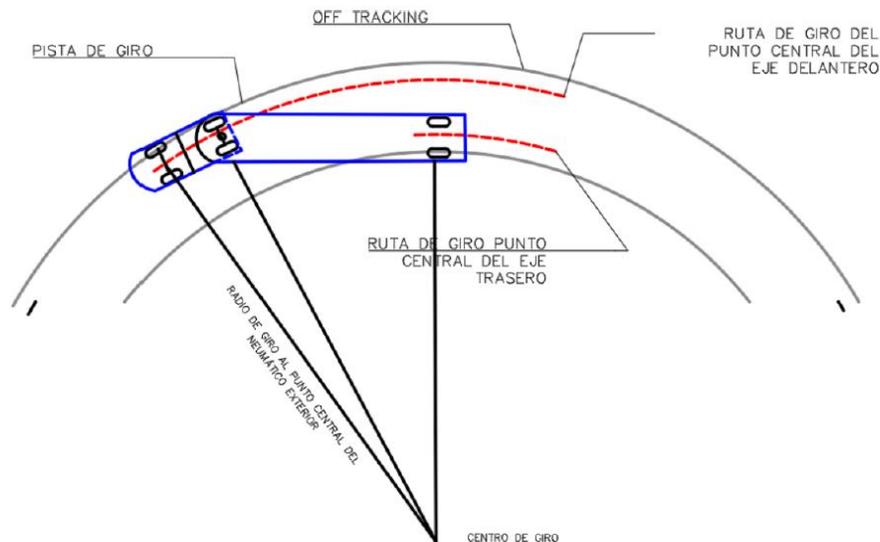


Figura 1: Geometría típica de desvío.

<http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/azimut>

En la Revista de Topografía Azimut, que se puede consultar en el enlace de la imagen anterior, se puede evidenciar con absoluta claridad las condiciones físicas inherentes al tránsito de camiones por vías nacionales con características similares, por no decir idénticas a la de ocurrencia del hecho gestor, y se puede concluir que la respuesta a las preguntas anteriores es que para el conductor de la mula, era imposible físicamente hablando hacer una maniobra distinta a la desplegada, durante y después del accidente, e igualmente imposible es, que el tráiler del tractocamión no llegue hasta el centro de la vía o incluso ingrese en un pequeño espacio y tiempo al carril contrario.

Por lo anterior, la única conducta con posibilidad de variación desplegada en el accidente fue la del conductor de la moto, que de haber transitado con prudencia apegado a la línea de tránsito dispuesta por el código Nacional de Tránsito que es de un metro de la orilla u acera, el accidente no se hubiere consumado y quizás el señor Gustavo estuviera aun con vida.

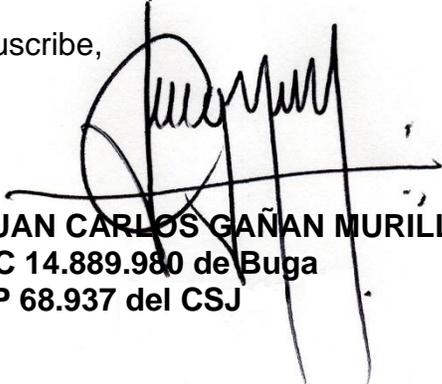
Lo expuesto, permite reforzar e incluso determinar con claridad, la excepción propuesta de culpa exclusiva de la víctima reclamante, como causa única de la

ocurrencia del accidente, y consecuencialmente implica la imposibilidad de perseguir de quien se demanda y vincula por pasiva el reconocimiento y pago de perjuicios derivados de una conducta y un daño que solo devino de la imprudencia, negligencia e irresponsabilidad de quien aquí pretende ser reparado.

Finalmente, en el proceso no se demostró, siendo obligación de la parte actora, la legitimación por activa de Angelica Cardona Bañol, Isabel Franco, Luis Miguel Muñoz y a María Nelly Dorado Cabrera, que como se expresó en la contestación de la demanda no se aportó prueba de las calidades jurídicas alegadas ni de los vínculos reales que comprueben los lazos filiales que eventualmente les posibilitaría hacerse como partes al presente asunto, por ello es imperante que el despacho los excluya procesalmente.

De manera por demás comedida, solicito a la señora juez, despachar desfavorablemente las pretensiones de la demanda e igualmente se declaren probadas las excepciones propuestas por las partes vinculadas por pasiva, por encontrarse plenamente acreditadas dentro del proceso.

Suscribe,



**JUAN CARLOS GAÑAN MURILLO**  
CC 14.889.980 de Buga  
TP 68.937 del CSJ