

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES  
BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

---

**LAUDO**

**TRIBUNAL ARBITRAL**

**CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S.**

**CONTRA**

**SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.,  
SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES  
BOLIVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A.**

**(15791)**

**TABLA DE CONTENIDO**

<b>I. ANTECEDENTES .....</b>	<b>4</b>
<b>1. PARTES Y REPRESENTANTES .....</b>	<b>4</b>
1.1. Parte Convocante .....	4
1.2. Parte Convocada .....	5
<b>2. LOS CONTRATOS ORIGEN DE LAS CONTROVERSIAS Y LOS PACTOS ARBITRALES.....</b>	<b>6</b>
<b>3. EL TRÁMITE ARBITRAL .....</b>	<b>7</b>
3.1. La demanda arbitral .....	8
3.2. Nombramiento de los árbitros .....	8
3.3. Instalación del Tribunal Arbitral .....	8
3.4. Admisión y notificación de la demanda.....	9
3.5. Contestación de la demanda .....	10
3.6. Reforma de la demanda y su contestación.....	11
3.7. Audiencia de Conciliación y fijación de honorarios .....	11
3.8. Primera Audiencia de Trámite.....	12
3.9. Pruebas del trámite arbitral .....	12
3.10. Alegatos de Conclusión .....	21
<b>4. TÉRMINO DE DURACIÓN DEL PROCESO .....</b>	<b>22</b>
<b>II. SÍNTESIS DE LA CONTROVERSIA .....</b>	<b>23</b>
<b>1. LA DEMANDA ARBITRAL .....</b>	<b>23</b>
<b>2. RESPONSABILIDAD POR DAÑO A LOS BIENES DE LA ENTIDAD ESTATAL .....</b>	<b>40</b>
<b>3. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA .....</b>	<b>62</b>
<b>III. PRESUPUESTOS PROCESALES Y FUNDAMENTOS DEL LAUDO.....</b>	<b>65</b>
<b>1. LOS SEGUROS OBJETO DE ESTE PROCESO .....</b>	<b>66</b>
1.1. Contratos de seguro celebrados y posiciones encontradas de las partes.....	66
1.2. Clasificación legal de los seguros: Seguros de daños reales y Seguros de daños patrimoniales.....	67
1.3. Naturaleza de los seguros objeto de este litigio.....	72
1.3.1. Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0.....	72
1.3.2. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 0364811-9.....	77

<b>2. PRETENSIÓN 1.1 DE LA DEMANDA REFORMADA .....</b>	<b>78</b>
2.1. El siniestro amparado .....	78
2.1.1. El análisis de los diversos medios probatorios aportados (dictámenes periciales, informes, declaraciones y documentos) y la causa de la caída del puente .....	78
2.1.2. La existencia de confesión .....	126
2.2. Conclusiones.....	141
<b>3. PRETENSIÓN 1.3. PÉRDIDA DEL BIEN Y LA PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.1..</b>	<b>147</b>
3.1. Posiciones de las partes .....	148
3.2. Consideraciones del Tribunal.....	149
<b>4. PRETENSIÓN 1.4. EL AMPARO POR GASTOS ADICIONALES Y LA PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.2. ....</b>	<b>165</b>
4.1. Posiciones de las partes .....	167
4.1.1. Consideraciones del Tribunal .....	171
4.2. PRETENSIÓN 1.5. GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO Y PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.3. ....	188
4.2.1. Posiciones de las partes .....	189
4.2.2. Consideraciones del Tribunal .....	192
<b>5. PRETENSIÓN 1.6. GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO Y PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.4. ....</b>	<b>195</b>
5.1. Posiciones de las partes .....	196
5.2. Consideraciones del Tribunal.....	198
<b>6. PRETENSIONES DECLARATIVAS 1.2. Y SUS SUBSIDIARIAS, Y 1.7 Y PRETENSIONES DE CONDENA 2.5 Y SU SUBSIDIARIA.....</b>	<b>200</b>
6.1. Consideraciones del Tribunal.....	201
<b>7. JURAMENTO ESTIMATORIO .....</b>	<b>203</b>
<b>8. CONDUCTA DE LAS PARTES.....</b>	<b>205</b>
<b>9. COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO.....</b>	<b>206</b>
<b>IV. PARTE RESOLUTIVA.....</b>	<b>208</b>

## **LAUDO**

Bogotá D.C., veintiuno (21) de abril de dos mil veintiuno (2021).

Cumplido el trámite legal y dentro de la oportunidad para hacerlo, procede este Tribunal Arbitral a proferir el Laudo en derecho que pone fin al proceso arbitral surtido entre **CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S.**, como parte convocante, y **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A.**, como parte convocada, con ocasión de las controversias derivadas de los contratos de seguros instrumentados mediante las pólizas de Obras Civiles Agencia Nacional de Infraestructura ANI No. 0046736-0 y de responsabilidad civil extracontractual derivado de cumplimiento a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI No. 0364811-9.

### **I. ANTECEDENTES**

#### **1. PARTES Y REPRESENTANTES**

Las partes son personas jurídicas plenamente capaces, y han acreditado en legal forma su existencia y representación, así:

##### **1.1. Parte Convocante**

La parte convocante en el presente trámite arbitral es **CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S.** (en adelante **COVIORIENTE**), sociedad por acciones simplificada, constituida mediante acta de la Asamblea General de Accionistas del 19 de junio de 2015, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por **OSCAR JAVIER HERNÁNDEZ GAONA**, según consta en el certificado de existencia y representación que obra en el expediente a folios 328 y siguientes del Cuaderno Principal No. 1.

La parte convocante se encuentra debidamente representada por su apoderado judicial de acuerdo con los poderes visibles a folios 100, 101, 188, 189, y 325 a 327 del Cuaderno Principal No.1.



## **1.2. Parte Convocada**

La parte convocada en el presente trámite arbitral está integrada por las siguientes sociedades:

SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., (en adelante SURAMERICANA), sociedad anónima de carácter privado constituida mediante Escritura Pública No. 4438 del 12 de diciembre de 1944 de la Notaría 2 de Medellín, domiciliada en la ciudad de Medellín, representada legalmente por el doctor ALLAN IVÁN GÓMEZ BARRETO, según consta en el certificado de existencia y representación que obra en el expediente a folios 470 y siguientes del Cuaderno Principal No. 2.

SEGUROS ALFA S.A., (en adelante SEGUROS ALFA), sociedad anónima de carácter privado constituida mediante Escritura Pública No. 6300 del 3 de diciembre de 1971 de la Notaría 2 de Bogotá, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por la doctora MÓNICA ANDREA ORJUELA CORTÉS, según consta en el certificado de existencia y representación que obra en el expediente a folios 468 y siguientes del Cuaderno Principal No. 2.

SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A., (en adelante SEGUROS BOLIVAR), sociedad anónima de carácter privado constituida mediante Escritura Pública No. 3435 del 2 de agosto de 1948 de la Notaría 4 de Bogotá, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por la doctora ELSA MAGDALENA PARDO REY, según consta en el certificado de existencia y representación que obra en el expediente a folios 473 y siguientes del Cuaderno Principal No. 2.

LIBERTY SEGUROS S.A., (en adelante LIBERTY SEGUROS), sociedad anónima de carácter privado constituida mediante Escritura Pública No. 8349 del 26 de noviembre de 1973 de la Notaría 3 de Bogotá, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por el doctor CRHISTIAN GERMÁN ESPINOSA LÓPEZ, según consta en el certificado de existencia y representación que obra en el expediente a folios 465 y siguientes del Cuaderno Principal No. 2.

Las sociedades que integran la parte convocada se encuentran debidamente representada por su apoderado judicial de acuerdo con los poderes visibles a folios 152, 153, 156, 161, 179, 183, 184 y 185 del Cuaderno Principal No.1.

---

## 2. LOS CONTRATOS ORIGEN DE LAS CONTROVERSIAS Y LOS PACTOS ARBITRALES

COVIORIENTE y las sociedades convocadas como coaseguradoras con un porcentaje de participación del 25% cada una, suscribieron los contratos de seguro instrumentados mediante las pólizas de Obras Civiles Agencia Nacional de Infraestructura ANI No. 0046736-0<sup>1</sup> y de Responsabilidad Civil Extracontractual derivado de cumplimiento a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI No. 0364811-9<sup>2</sup>.

En las condiciones particulares del contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual derivado de cumplimiento a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI No. 0364811-9, las partes acordaron:

*“Sede Arbitral: República de Colombia”<sup>3</sup>.*

En el Compromiso Arbitral suscrito el 31 de octubre de 2018 las partes acordaron:

**“PRIMERA – Objeto:** Las partes han acordado de manera voluntaria el siguiente pacto arbitral con el fin de someter a un único Tribunal de Arbitramento las controversias surgidas con ocasión de los reclamos formulados por Covioriente a raíz de la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los Municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, controversias derivadas de los contratos de seguro instrumentados mediante las pólizas de Obras Civiles Agencia Nacional de Infraestructura ANI No. 0046736-0 y de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9, ambas pólizas otorgadas en coaseguro por SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A. y LIBERTY SEGUROS S.A. con una participación en el mismo del 25%.

**SEGUNDA – Conformación del Tribunal:** Las controversias o diferencias surgidas entre las partes y referidas en el objeto de este compromiso, se resolverán por un Tribunal de Arbitramento Institucional que se tramitará ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá de acuerdo a las siguientes reglas:

1 Folios 1 a 72 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

2 Folios 73 a 118 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

3 Folios 76 y 99 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

*El Tribunal estará integrado por tres árbitros que decidirán en derecho y serán designados de común acuerdo por las partes que suscriben el presente compromiso. Las partes han designado de manera conjunta los árbitros y comunicarán la designación al el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.*

**TERCERA- Mecanismo de integración.** *Las partes acuerdan que dado que en virtud de este compromiso las mismas pretenden unificar el foro en la jurisdicción arbitral, el Tribunal que se designe e integre conocerá de manera conjunta las diferencias surgidas entre Covioriente y las Aseguradoras o Coaseguradoras por el evento referido respecto del cual Covioriente pretende reclamar judicialmente con cargo a los dos contratos de seguro ya referidos e instrumentados mediante las Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 y de Obras Civiles Agencia Nacional de Infraestructura ANI No. 0046736-0, ambas otorgadas en coaseguro por SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A. y LIBERTY SEGUROS S.A. con una participación del 25% cada una.*

*En consecuencia, el Tribunal que se integre debe conocer: i) del trámite arbitral que fue convocado por Covioriente con referencia interna de la Cámara de Comercio número 15791 y ii) de la demanda arbitral adicional que Covioriente presentará con esa misma referencia. Las partes convienen que la nueva demanda que se acumulará a la convocatoria arbitral ya presentada, por economía procesal, se interpondrá integrada en un solo documento que contenga la totalidad de las pretensiones derivadas del evento, todo ello con base en el presente compromiso.*

**CUARTA – Suspensión de la Prescripción.** *En virtud de la solicitud de conciliación extrajudicial en derecho formulada por Covioriente ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición de la Sociedad Colombiana de Ingenieros el pasado 3 de agosto de 2018, con cargo a ambos contratos de seguro referidos, se ha suspendido el término de prescripción de las acciones nacidas para Covioriente de ambos contratos en el marco de lo previsto en el artículo 21 de la ley 640 de 2001, así lo entienden y aceptan las partes, aun cuando en el contrato de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 tuviese pacta “Sede arbitral” en la medida en que mediante este compromiso se pretende unificar el foro e integrar la controversia.”<sup>4</sup>*

### 3. EL TRÁMITE ARBITRAL

Este trámite se sujetó a las reglas previstas en la Ley 1563 de 2012.

---

<sup>4</sup> Folios 168 y siguientes del Cuademo Principal No. 1.

### **3.1. La demanda arbitral**

El 21 de agosto de 2018 la convocante presentó demanda arbitral en contra de las aseguradoras convocadas con fundamento en el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual derivado de cumplimiento a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI No. 0364811-9.<sup>5</sup>

El 31 de octubre de 2018, las partes suscribieron el Compromiso transcrito, en el que acordaron unificar el foro en la jurisdicción arbitral, para el conocimiento de manera conjunta de las diferencias surgidas entre Covioriente y las Aseguradoras o Coaseguradoras por el evento de la caída del Puente sobre el Río Charte, con cargo a los dos contratos de seguro instrumentados mediante las Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 y de Obras Civiles Agencia Nacional de Infraestructura ANI No. 0046736-0, ambas otorgadas en coaseguro por SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A. y LIBERTY SEGUROS S.A. con una participación del 25% cada una.

En virtud del Compromiso suscrito, el 19 de noviembre de 2018, la convocante radicó la demanda arbitral integrada con las pretensiones acumuladas.

### **3.2. Nombramiento de los árbitros**

Los apoderados de las partes, facultados conforme a los poderes otorgados, designaron de común acuerdo como árbitros del presente trámite arbitral a los doctores Sergio Muñoz Laverde, Juan Pablo Cárdenas Mejía y Fernando Pabón Santander<sup>6</sup>. Comunicada la designación, los árbitros aceptaron y dieron cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 14 y 15 de la Ley 1563 de 2012<sup>7</sup>.

### **3.3. Instalación del Tribunal Arbitral**

El Tribunal se instaló en audiencia celebrada el 8 de marzo de 2019. Se designó como Presidente al doctor Juan Pablo Cárdenas Mejía y como Secretaria a la doctora Andrea

---

5 Folios 1 y siguientes del Cuaderno Principal No. 1.

6 Folio 167 del Cuaderno Principal No. 1.

7 Folios 334 a 349 del Cuaderno Principal No. 1.

Atuesta Ortiz, quien, habiendo dado cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 15 de la Ley 1563 de 2012, tomó posteriormente posesión de su cargo ante el Tribunal<sup>8</sup>. Así mismo, en esta providencia el Tribunal fijó como lugar de funcionamiento y secretaría del Tribunal el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá ubicado en la Calle 76 No. 11-52, y reconoció personería a los apoderados de las partes<sup>9</sup>.

### **3.4. Admisión y notificación de la demanda**

Mediante providencia del 8 de marzo de 2019, el Tribunal inadmitió la demanda presentada y concedió un término de cinco días a la demandante para subsanarla.

El 15 de marzo de 2019 la parte convocante subsanó la demanda<sup>10</sup>.

Mediante providencia del 27 de marzo de 2019 (Acta No. 2), el Tribunal admitió la demanda, corrió traslado de la misma, ordenó la notificación personal del auto admisorio a la parte convocada y concedió a la parte convocante un término de diez días para aportar el dictamen de análisis dinámico de colisión anunciado en la demanda<sup>11</sup>.

El 1 de abril de 2019 el auto admisorio de la demanda fue notificado personalmente a la parte convocada y se les hizo entrega del respectivo traslado<sup>12</sup>.

El 3 de abril de 2019 el apoderado de las sociedades convocadas interpuso recurso de reposición contra el auto admisorio de la demanda<sup>13</sup>, recurso que, previo el traslado correspondiente, fue desestimado por el Tribunal mediante auto proferido el 23 de abril de 2019 (Acta No. 3)<sup>14</sup>.

El 10 de abril de 2019 la convocante allegó el dictamen pericial de análisis dinámico de colisión elaborado por el Ingeniero Sixto Troya Santana<sup>15</sup>, el cual se puso en conocimiento

---

8 Folios 372 a 390 del Cuaderno Principal No. 1.

9 Folios 365 a 369 del Cuaderno Principal No. 1.

10 Folios 391 a 394 del Cuaderno Principal No. 1.

11 Folios 395 a 397 del Cuaderno Principal No. 1.

12 Folio 400 del Cuaderno Principal No. 1.

13 Folios 401 a 437 del Cuaderno Principal No. 1.

14 Folios 468 a 476 del Cuaderno Principal No. 1.

15 Folio 464 del Cuaderno Principal No. 1.

de las demandadas mediante providencia del 23 de abril de 2019<sup>16</sup>.

Mediante escrito radicado el 26 de abril de 2019, la convocada solicitó se le concediera un término para aportar un dictamen de contradicción al dictamen elaborado por el Ingeniero Sixto Troya Santana, el cual fue concedido por el Tribunal mediante providencia del 7 de mayo de 2019 (Acta No. 4)<sup>17</sup>.

### **3.5. Contestación de la demanda**

El 22 de mayo de 2019, la parte convocada contestó en tiempo la demanda, formuló excepciones de mérito, objetó el juramento estimatorio y solicitó pruebas<sup>18</sup>.

Mediante providencia del 27 de mayo de 2019 (Acta No. 5) se corrió traslado a la convocante de la objeción al juramento estimatorio y de las excepciones propuestas en la contestación de la demanda y se fijó fecha para la audiencia de conciliación<sup>19</sup>.

El 5 de junio de 2019, la convocante recorrió el traslado de las excepciones propuestas en la contestación de la demanda y de la objeción al juramento estimatorio y solicitó pruebas adicionales<sup>20</sup>.

En atención a la solicitud de las partes, mediante providencia del 10 de junio de 2019 se modificó la fecha señalada para la audiencia de conciliación y se le concedió a la convocante el término solicitado para aportar el dictamen de contradicción al peritaje de Charles Taylor Adjusting (Acta No. 6)<sup>21</sup>.

El 26 de junio de 2019 la convocada allegó el dictamen de contradicción al dictamen de Sixto Troya Santana elaborado por Thornton Tomasetti,<sup>22</sup> el cual fue puesto en conocimiento de la demandante mediante providencia del 1 de agosto de 2019.

---

16 Folio 475 del Cuaderno Principal No. 1.

17 Folio 491 a 49 del Cuaderno Principal No. 1.

18 Folios 1 y siguientes del Cuaderno Principal No. 2.

19 Folios 83 a 85 del Cuaderno Principal No. 2.

20 Folios 46 a 54 del Cuaderno Principal No. 2.

21 Folios 112 a 194 del Cuaderno Principal No. 2.

22 Folios 119 a 121 del Cuaderno Principal No. 2.

---

El 24 de julio de 2019 la convocante allegó el dictamen de contradicción al dictamen rendido por Charles Taylor Adjusting elaborado por Sergio Calderón Acevedo<sup>23</sup>, el cual fue puesto en conocimiento de la demandada mediante providencia del 1 de agosto de 2019.

### **3.6. Reforma de la demanda y su contestación**

El 31 de julio de 2019 la convocante presentó reforma integrada de la demanda<sup>24</sup>, la cual fue admitida por el Tribunal mediante auto del 1 de agosto de 2019 (Acta No. 7)<sup>25</sup>.

El 22 de agosto de 2019, la parte convocada contestó en tiempo la demanda reformada, formuló excepciones de mérito, objetó el juramento estimatorio y solicitó pruebas<sup>26</sup>.

El 23 de agosto de 2019 la convocada remitió un CD con los documentos solicitados por la parte convocante en los numerales 5.1. y 5.2 del acápite de pruebas de la reforma de la demanda<sup>27</sup>.

Mediante providencia del 28 de agosto de 2019 (Acta No. 8) se corrió traslado a la convocante de la objeción al juramento estimatorio y de las excepciones propuestas en la contestación de la demanda reformada y se fijó fecha para la audiencia de conciliación<sup>28</sup>.

El 5 de septiembre de 2019, la convocante recorrió el traslado de las excepciones propuestas en la contestación de la demanda reformada y de la objeción al juramento estimatorio y solicitó pruebas adicionales<sup>29</sup>.

### **3.7. Audiencia de Conciliación y fijación de honorarios**

El 11 de septiembre de 2019 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, la cual se declaró surtida y fracasada. A continuación el Tribunal señaló el monto de los honorarios y gastos del proceso, el cual fue consignado oportunamente por las partes y fijó la fecha para la

---

23 Folio 127 del Cuaderno Principal No. 2.

24 Folios 130 a 294 del Cuaderno Principal No. 2.

25 Folios 295 a 298 del Cuaderno Principal No. 2.

26 Folios 318 a 410 del Cuaderno Principal No. 2.

27 Folio 411 del Cuaderno Principal No. 2.

28 Folios 412 a 414 del Cuaderno Principal No. 2.

29 Folios 421 a 452 del Cuaderno Principal No. 2.

---

Primera Audiencia de Trámite (Acta No. 9)<sup>30</sup>.

En estos términos se dio cumplimiento al trámite inicial previsto en la ley.

### **3.8. Primera Audiencia de Trámite**

En audiencia celebrada el 16 de octubre de 2019 (Acta No. 10) el Tribunal asumió competencia para conocer y resolver en derecho las controversias surgidas entre las partes de que dan cuenta la demanda arbitral reforma y su contestación, providencia respecto de la cual no se interpuso recurso alguno. En esta audiencia, los apoderados, debidamente facultados por sus poderdantes, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1563 de 2012 solicitaron la prórroga por seis meses del término del Tribunal. Adicionalmente solicitaron la suspensión de la primera audiencia de trámite.

En atención a la solicitud de las partes, el Tribunal declaró prorrogado por 6 meses el término del Tribunal, y fijó la fecha para la continuación de la primera de trámite.

Mediante providencia del 16 de octubre de 2019, se puso en conocimiento de la parte convocada el dictamen rendido por Sergio Calderón Acevedo y en conocimiento de la convocante el dictamen rendido por Grupo Inmobiliario Avacol.

En audiencia celebrada el 14 de noviembre de 2019 el Tribunal se pronunció sobre las pruebas solicitadas por las partes (Acta No. 11 - Auto No. 17), providencia respecto de la cual no se interpuso recurso alguno.

En consecuencia la primera Audiencia de Trámite finalizó el 14 de noviembre de 2019.

### **3.9. Pruebas del trámite arbitral**

Las pruebas decretadas se practicaron de la siguiente manera:

#### **Documentales:**

---

30 Folios 455 a 464 del Cuaderno Principal No. 2.

---



Se ordenó tener como pruebas documentales, con el valor probatorio que les corresponda los documentos aportados por:

- (i) La parte convocante con: (i) la demanda arbitral presentada el 21 de agosto de 2018, las cuales obran a folios 1 a 119 del Cuaderno de Pruebas No. 1; (ii) la demanda integrada presentada el 19 de noviembre de 2019, las cuales obran a folios 120 a 122 del Cuaderno de Pruebas No. 1; (iii) el escrito mediante el cual la convocante describió el traslado de la contestación de la demanda, las cuales obran a folios 182 a 214 del Cuaderno de Pruebas No. 1; (iv) la reforma de la demanda arbitral, los cuales obran en el CD a folio 255 del Cuaderno de Pruebas No. 1; y (v) el escrito mediante el cual la convocante describió el traslado de la contestación de la demanda reformada, las cuales obran a folios 116 a 123 del Cuaderno de Pruebas No. 2.
- (ii) La parte convocada con: (i) la contestación de la demanda arbitral, las cuales obran en los CDs a folios 179 a 181 del Cuaderno de Pruebas No. 1, y (ii) la contestación de la demanda reformada, las cuales obran en el CD a folio 256 del Cuaderno de Pruebas No. 1, entre las que se encuentran los documentos solicitados por la parte convocante en los numerales 5.1. y 5.2. del acápite de pruebas de la reforma de la demanda.

Así mismo, se incorporaron al expediente: (i) los documentos aportados por los testigos Jaime E. Garzón Moreno (folios 199 a 200 del Cuaderno de Pruebas No. 2), Irely Guzmán Aranzalez (folio 198 del Cuaderno de Pruebas No. 3), Miguel Antonio González (folio 199 del Cuaderno de Pruebas No. 3), Carlos Noguera Camacho (folios 233 a 237 del Cuaderno de Pruebas No. 3), y Manuel Isidoro Raigozo Rubio (folio 500 del Cuaderno de Pruebas No. 3); (ii) los documentos que fueron solicitados por el Tribunal en el testimonio de Víctor Manuel Mojica Araque (folios 410 a 429 del Cuaderno de Pruebas No. 3); y (iii) los documentos aportados en las declaraciones de los peritos Edgar Ricardo Rueda Toscano y Nicolás Sáenz (folios 242 a 243 del Cuaderno de Pruebas No. 3).

### **Exhibiciones de documentos**

El Tribunal decretó la práctica de las siguientes exhibiciones de documentos:

---

- (i) **SURAMERICANA.** Los documentos exhibidos por SURAMERICANA se incorporaron al expediente (Acta No. 17) y obran a folios 39 a 49 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

En relación con las manifestaciones de la convocante relativas a los documentos exhibidos, el Tribunal determinó que estas serían analizadas y valoradas en la oportunidad procesal correspondiente.

- (ii) **SEGUROS BOLÍVAR.** Los documentos exhibidos por SEGUROS BOLIVAR se incorporaron al expediente (Acta No. 17) y obran a folios 39 a 49 del Cuaderno de Pruebas No. 3.
- (iii) **ORGANIZACIÓN NOGUERA CAMACHO.** Los documentos exhibidos por ORGANIZACIÓN NOGUERA CAMACHO se incorporaron al expediente (Actas Nos. 15, 42 y 44) y obran a folios 23 a 29 del Cuaderno de Pruebas No. 3, así como a folios 144 a 182 y 208 del Cuaderno de Pruebas No. 5.
- (iv) **COVIORIENTE.** Los documentos exhibidos por COVIORIENTE se incorporaron al expediente (Acta No. 17) y obran a folios 30 a 34 del Cuaderno de Pruebas No. 3.
- (v) **CONSORCIO VIAL 4G LLANOS CONFORMADO POR EPISOL SAS Y EPIANDES S.A.S.** Los documentos exhibidos por el CONSORCIO VIAL 4G LLANOS se incorporaron al expediente (Acta No. 15 y Acta No. 22) y obran a folios 10 a 22 y 292 a 294 del Cuaderno de Pruebas No. 3.
- (vi) **CORFICOLOMBIANA.** Los documentos exhibidos por CORFICOLOMBIANA se incorporaron al expediente (Acta No. 15) y obran en el Cuaderno de Pruebas Confidencial a folios 7 a 9.
- (vii) **EPISOL S.A.S.** Los documentos exhibidos por EPISOL S.A.S. se incorporaron al expediente (Acta No. 15) y obran en el Cuaderno de Pruebas Confidencial a folios 4 a 6.

- (viii) **CONCECOL.** Los documentos exhibidos por CONCECOL se incorporaron al expediente (Acta No. 15) y obran en el Cuaderno de Pruebas Confidencial a folios 1 a 3.
- (ix) **GESTORA EN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO SAS – representante legal de CONCECOL.** Los documentos exhibidos por GESTORA EN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO SAS – representante legal de CONCECOL se incorporaron al expediente (Acta No. 15) y obran en el Cuaderno de Pruebas Confidencial a folios 1 a 3.

**Interrogatorios y declaración de parte**

El 2 de diciembre de 2019 se recibió el interrogatorio de parte de los representantes legales de SURAMERICANA, SEGUROS ALFA, SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR, LIBERTY SEGUROS y COVIORIENTE. La grabación y transcripción de estas declaraciones se incorporó al expediente a folios 40 a 71 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

**Testimonios**

Se recibieron los testimonios decretados así:

TESTIGO	FECHA DE LA DECLARACIÓN	GRABACIÓN Y TRANSCRIPCIÓN
JAIME LOBOGUERRERO USCATEGUI	4/12/19	Folios 72 a 101 CP. 3
JOSÉ LEONARDO DÍAZ MOLINA	9/12/19	Folios 101 a 157 CP. 3
JAIME E. GARZÓN MORENO	9/12/19 y 12/12/19	Folios 158 a 197 CP. 3
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO	14/01/20	Folios 200 a 220 CP. 3
ALEJANDRO RICO LEÓN	14/01/20	Folios 221 a 232 CP. 3
LUIS ALBERTO GRANADA AGUIRRE	15/01/20	Folios 244 a 265 CP. 3
BLANCA YANETH ROMERO REYES	15/01/20	Folios 266 a 268 CP. 3
El representante legal de GESTORA EN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO S.A.S. / VANESA GARAY GUZMÁN	15/01/20	Folios 269 a 274 CP. 3
LUZ MARINA ORTEGA OCHOA	15/01/20	Folios 275 a 280 CP. 3
PAULO FRANCO GAMBOA	15/01/20	Folios 281 a 291 CP. 3

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

JHON JAIRO BARRETO RODRÍGUEZ	17/01/20	Folios 295 a 301 CP. 3
LYDA ROCÍO IBARRA ARTUNDUAGA	17/01/20	Folios 302 a 309 CP. 3
IRELY GUZMÁN ARANZALEZ	17/01/20	Folios 310 a 318 CP. 3
MIGUEL ANTONIO GONZÁLEZ NIÑO	17/01/20	Folios 319 a 332 CP. 3
CARLOS EDUARDO NOGUERA CAMACHO	17/01/20	Folios 333 a 359 CP. 3
MARCO GERMÁN MONTENEGRO PEPINOSA quien declaró como testigo sobre los hechos que no fueron objeto del dictamen por él rendido	23/01/20	Folios 383 a 388 CP. 3
JUAN CARLOS PAEZ AYALA	27/01/20	Folios 397 a 401 CP. 3
REPRESENTANTE LEGAL DE CORFICOLOMBIANA ALEJANDRO SÁNCHEZ VACA	29/01/20	Folios 402 a 409 CP. 3
JESÚS ALBERTO MONROY NARANJO	06/02/20	Folios 1 a 4 CP. 4
JHON ALEJANDRO GALINDO SERNA	06/02/20	Folios 5 a 8 CP. 4
MAURICIO ALEJANDRO LOZANO VALENCIA	06/02/20	Folios 9 a 18 CP. 4
MANUEL RICARDO MÉNDEZ ALFARO	06/02/20	Folios 19 a 30 CP. 4
VICTOR MANUEL MOJICA ARAQUE	12/02/20	Folios 31 a 56 CP. 4
GLADYS YANETH FERNÁNDEZ ROA	12/02/20	Folios 57 a 63 CP. 4
NOSBELKI GARZÓN GRACÍA	12/02/20	Folios 64 a 67 CP. 4
NELSON DADEY RODRÍGUEZ HINCAPIÉ	12/02/20	Folios 68 a 84 CP. 4
MANUEL ISIDRO RAIGOZO RUBIO	28/02/20	Folios 85 a 109 CP. 4
GUSTAVO ANTONIO RAMÍREZ GALINDO	28/02/20	Folios 110 a 120 CP. 4

En relación con las transcripciones incorporadas al expediente el Tribunal advirtió que no sustituyen la grabación, la cual constituye el registro de la declaración practicada.

En los términos del artículo 211 del C.G.P. la parte convocada formuló tacha de sospecha respecto del testigo Víctor Manuel Mojica Araque.

Las partes desistieron del testimonio de Diego Manuel López Morales (Acta No. 16, Auto No. 22).

La parte convocante desistió de los testimonios de María Isabel Molina, Adriana Campos Hernández (Acta No. 19, Auto No. 29), Jorge Andrés Neira (Acta No. 22, Auto No. 34) y Oscar Alberto Cely (Acta No. 24, Auto No. 36).

La parte convocada desistió de los testimonios de Lorenzo Otero Solano, Jaime Alberto Sierra Giraldo (Acta No. 20, Auto No. 30), Mauricio Millán Drews, Antonio Ricardo Postarini, Alberto Mariño, Froilan Morales Cantillo, Carlos Alberto García Montes, Juan Carlos Rengifo Ramírez (Acta No. 22, Auto No. 34)

**Prueba por Informe:**

Se incorporaron al expediente los informes rendidos por:

- (i) El representante legal de la ANI (Cuaderno de Pruebas No. 3, folios 35 a 38).
- (ii) El representante legal del CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2 (Cuaderno de Pruebas No. 3, folios 1 a 9).

En cuanto al informe solicitado al INVIAS, esta entidad manifestó que dio traslado de la solicitud a la ANI *“teniendo en cuenta que el puente Charter (sic) se encuentra ubicado en la carretera Aguazul – Yopal, la cual está cargo de esa agencia, concesionario Covioriente”* (Acta No. 14). La respuesta del INVIAS fue puesta en conocimiento de las partes mediante providencia del 12 de diciembre de 2019 (Acta No. 15), quienes no efectuaron manifestación alguna.

En los términos del artículo 277 del C.G.P. se corrió traslado a las partes de los informes rendidos (Acta No. 15 y Acta No. 17).

**Dictámenes Periciales:**

- (i) **Dictamen pericial de parte sobre análisis estructural de falla rendido por EDGAR RICARDO RUEDA TOSCANO**

La parte convocante aportó el dictamen pericial rendido por el Ingeniero EDGAR RICARDO RUEDA TOSCANO denominado *“Análisis y Evaluación del Siniestro Informe Técnico”*, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente en la USB a folio 122 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

---

La parte convocada solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 24 de enero de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 431 a 457 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

**(ii) Dictamen pericial de parte rendido por Thornton Tomasetti (Nicolás Sáenz Ulloa)**

La parte convocada aportó el dictamen pericial rendido por THORNTON TOMASETTI (elaborado por Nicolás Sáenz Ulloa) denominado “Evaluación Técnica Estructural Puentes Charte”, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el CD a folio 178 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

La parte convocante solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 24 de enero de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 458 a 498 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

**(iii) Dictamen pericial de parte sobre análisis dinámico de colisión rendido por SIXTO TROYA SANTANA**

La parte convocante aportó el dictamen pericial rendido por el Ingeniero SIXTO TROYA SANTANA sobre el análisis dinámico de colisión, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente a folios 123 a 176 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

La parte convocada solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 13 de marzo de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 1 a 165 del Cuaderno de Pruebas No. 4.

**(iv) Dictamen pericial de parte rendido por Thornton Tomasetti (Steven M. Yamashita) de contradicción del dictamen de Sixto Troya**

La parte convocada aportó el dictamen pericial rendido por THORNTON TOMASETTI (elaborado por Steven M. Yamashita) denominado “Reconstrucción del

---

Accidente Colapso del Puente Charte”, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente en la USB a folio 216 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

La parte convocante solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 13 de marzo de 2020. En atención a la excusa médica remitida por Steven Yamashita, se recibió la declaración de Thomas Barry – Associate Principal de Thronton Tomasetti, quien, según certificación remitida por Thronton Tomasetti, supervisó la elaboración del dictamen, con lo cual la parte convocante manifestó su acuerdo. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 166 a 187 del Cuaderno de Pruebas No. 4.

**(v) Dictamen pericial de parte rendido por Charles Taylor Adjusting**

La parte convocada aportó el dictamen pericial rendido por Charles Taylor Adjusting denominado “Dictamen Pericial sobre Cuantía y Pertinencia de Gastos” suscrito por Marco Germán Montenegro, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente a folios 88 a 115 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

La parte convocante solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 23 de enero de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 360 a 370 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

**(vi) Dictamen pericial de parte de contradicción al dictamen de Charles Taylor Adjusting rendido por SERGIO CALDERÓN ACEVEDO**

La parte convocante aportó el dictamen pericial de contradicción rendido por SERGIO CALDERÓN ACEVEDO sobre los gastos realizados por COVIORIENTE, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente a folios 124 a 151 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

La parte convocada solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 23 de enero de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 370 a 382 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

---

**(vii) Dictamen pericial de parte rendido por GRUPO INMOBILIARIO AVACOL**

La parte convocada aportó el dictamen pericial rendido por **GRUPO INMOBILIARIO AVACOL** denominado “Avalúo Obra de Infraestructura Puente Charte” suscrito por Manuel Fernando Alfonso Carrillo, el cual fue decretado como prueba por el Tribunal, y obra en el expediente a folios 152 y siguientes del Cuaderno de Pruebas No. 3.

La parte convocante solicitó la citación del perito a audiencia para los fines de controvertir la pericia, la cual tuvo lugar el 23 de enero de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 389 a 393 del Cuaderno de Pruebas No. 3.

**(viii) Dictamen Financiero**

En atención a la solicitud de la parte convocante, el Tribunal decretó la práctica de un dictamen pericial financiero y designó como perito a la firma Integra Auditores Consultores S.A. (Acta No. 18), quien aceptó el encargo y se posesionó en Audiencia del 27 de enero de 2020 (Acta No. 21).

El perito designado rindió el dictamen y dio respuesta a las solicitudes de aclaración y complementación que fueron decretadas por el Tribunal. Tanto el dictamen original como la respuesta a las solicitudes de aclaración y complementación fueron puestos en conocimiento de las partes, en los términos del artículo 31 de la Ley 1563 de 2012 (Actas Nos. 27 y 30).

La experticia se incorporó al expediente a folios 1 a 41 del Cuaderno de Pruebas No. 5 y la respuesta a las aclaraciones y complementaciones a folios 42 a 114 del Cuaderno de Pruebas No. 5.

Adicionalmente, el perito se pronunció sobre las precisiones y peticiones que hicieron las partes respecto de la respuesta a las aclaraciones y complementaciones en documento que fue puesto en conocimiento de las partes e incorporado al expediente a folios 90 a 114 del Cuaderno de Pruebas No. 5.



Las partes solicitaron la citación del perito a audiencia para interrogarlo, la cual tuvo lugar el 10 de agosto de 2020. La grabación y transcripción de la declaración del perito se incorporó al expediente a folios 184 a 206 del Cuaderno de Pruebas No. 5.

**(ix) Dictamen por perito en informática**

En atención a la solicitud de la parte convocante, el Tribunal decretó la práctica de un dictamen por perito experto en informática y designó como perito a la firma Ordoñez y Ordoñez Asociados Ltda. (Acta No. 17 – Auto No. 24), quien aceptó el encargo y se posesionó en Audiencia del 23 de enero de 2020 (Acta No. 19).

El perito designado rindió el dictamen y dio respuesta a las solicitudes de aclaración y complementación que fueron decretadas por el Tribunal. Tanto el dictamen original como la respuesta a las solicitudes de aclaración y complementación fueron puestos en conocimiento de las partes, en los términos del artículo 31 de la Ley 1563 de 2012 (Actas Nos. 39 y 42).

La experticia se incorporó al expediente a folios 115 a 141 del Cuaderno de Pruebas No. 5 y la respuesta a las aclaraciones y complementaciones a folio 143 del Cuaderno de Pruebas No. 5.

Igualmente se incorporaron al expediente los documentos que seleccionó la parte convocante en desarrollo del dictamen informático con las precisiones indicadas por el Tribunal en el Auto No. 59 del 26 de noviembre de 2020 y en el Auto No. 62 del 10 de diciembre de 2020 (folios 142 y 183 del Cuaderno de Pruebas No. 5).

**3.10. Alegatos de Conclusión**

Mediante providencia del 21 de diciembre de 2020, previo control de legalidad, el Tribunal dispuso el cierre de la etapa probatoria y señaló fecha y hora para la audiencia de alegatos de conclusión (Acta No. 44).

El 5 de febrero de 2021 se surtió la audiencia de alegatos de conclusión, actuación ésta en la que los apoderados de las partes formularon oralmente sus planteamientos finales y entregaron un memoriales con la versión escrita de los mismos, los cuales forman parte del expediente (Acta No. 45).

#### 4. TÉRMINO DE DURACIÓN DEL PROCESO

El término de duración del presente proceso, de conformidad con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 1563 de 2012, es de seis (6) meses, como quiera que las partes no pactaron nada distinto al respecto. Su cómputo inició a partir de la finalización de la Primera Audiencia de Trámite, esto es, el día 14 de noviembre de 2019.

Dicho término fue prorrogado por seis (6) meses más por solicitud de los apoderados de las partes expresamente facultados para el efecto (Auto No. 16 del 16 de octubre de 2019).

A dicho término, por mandato del artículo 11 de la Ley 1563 de 2012 y del artículo 10 del Decreto 491 de 2020, deben adicionársele los ciento cincuenta (150) días hábiles durante los cuales el proceso estuvo suspendido por solicitud de las partes. Lo anterior teniendo en cuenta que durante el proceso se solicitaron y decretaron las siguientes suspensiones:

AUTO	FECHAS	DÍAS HÁBILES SUSPENDIDOS
Auto No.18 del 14 de noviembre de 2019	Entre el 15 de noviembre y el 1 de diciembre de 2019, ambas fechas inclusive	11 días
Auto No. 21 del 12 de diciembre de 2019	Entre el 14 de diciembre de 2019 y el 13 de enero de 2020, ambas fechas inclusive	18 días
Auto No. 34 del 29 de enero de 2020	Entre el 30 de enero de 2020 y el 5 de febrero de 2020, ambas fechas inclusive	5 días
Auto No. 36 del 12 de febrero de 2020	Entre el 13 y el 27 de febrero de 2020, ambas fechas inclusive	11 días
Auto No. 37 del 28 de febrero de 2020	Entre el 29 de febrero y el 12 de marzo de 2020, ambas fechas inclusive	9 días
Auto No. 38 del 13 de marzo de 2020	Entre el 14 y el 29 de marzo de 2020, ambas fechas inclusive	9 días
Auto No. 39 del 3 de abril de 2020	Entre el 4 y el 13 de abril de 2020, ambas fechas inclusive	4 días
Auto No. 41 del 3 de junio de 2020	Entre el 4 y el 15 de junio de 2020, ambas fechas inclusive	7 días
Auto No. 50 del 27 de agosto de 2020	Entre el 28 de agosto y el 7 de septiembre de 2020, ambas fechas inclusive	7 días
Auto No. 55 del 15 de octubre de 2020	Entre el 16 y el 28 de octubre de 2020, ambas fechas inclusive	9 días

Auto No. 65 del 21 de diciembre de 2020	Entre el 22 de diciembre de 2020 y el 4 de febrero de 2021, ambas fechas inclusive	30 días
Auto No. 66 del 5 de febrero de 2021	Entre el 6 de febrero y el 19 de marzo de 2021	30 días
<b>TOTAL DÍAS HÁBILES SUSPENDIOS</b>		150 días

En consecuencia, según lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1563 de 2012, y atendiendo lo señalado por el inciso quinto del artículo 10 del Decreto 4191 de 2020 en cuanto a la posibilidad de solicitar la suspensión del proceso hasta por ciento cincuenta (150) días, el término se extiende hasta el veintiocho (28) de junio de dos mil veintiuno (2021).

Por lo anterior, la expedición del presente laudo se hace dentro del término consagrado en la ley.

## II. SÍNTESIS DE LA CONTROVERSIA

### 1. LA DEMANDA ARBITRAL

La parte convocante formuló las siguientes pretensiones en la demanda arbitral reformada:

***“1. Pretensiones declarativas principales y sus subsidiarias.***

*1.1. Que se declare que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.2. Que se declare que la Convocante presentó, mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas el día 10 de agosto de 2017 reclamación formal acreditando la ocurrencia del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare que la Convocante presentó mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas el día 6 de agosto de 2018 reclamación formal acreditando la ocurrencia*

del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

1.2.2. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare que con base en las pruebas allegadas con la Convocatoria Arbitral y a partir de la radicación de la misma, se presentó la reclamación formal o lo que es lo mismo se acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

1.2.3. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare, con base en las pruebas allegadas al proceso, la fecha durante el proceso arbitral en que la convocante acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

1.3. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y **con cargo al amparo básico de DAÑO MATERIAL** de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$160.000.000.000, los perjuicios por el colapso del **puente sobre el río Charte ocurrido el 22 de agosto de 2016 representados** en los costos incurridos en el reemplazo del puente sobre el río Charte mediante la instalación y puesta en marcha de los puentes INVÍAS I y II y la construcción de un puente peatonal para reemplazar el paso peatonal que existía adosado al puente colapsado, de acuerdo con los costos debidamente acreditados y probados en el proceso, por los siguientes valores o los que resulten probados:

Costo del reemplazo provisional del puente colapsado y su anexo peatonal	VALOR
Total Puente INVÍAS I	\$4.706.647.721
Total Puente INVÍAS II	\$3.320.602.173
Total Puente Peatonal	\$648.175.174
<b>Total puentes INVÍAS I y II</b>	<b>\$8.675.425.068</b>

1.4. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y **con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES** de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir de manera “necesaria y razonable” para “aminorar los efectos del siniestro” que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados:

GASTOS ADICIONALES	VALOR
SUBLIMITE \$10.000.000.000	
Total Tiquetes aéreos	\$15.535.888
Total Hospedaje	\$58.241.219
Total Refrigerios	\$1.108.000
Total Transporte Personal	\$88.145.150

Total Dotación y exámenes de ingreso	\$21.020.519
Total Nómina	\$2.311.171.151
Total Personal apoyo	\$123.598.596
Total Gestión Social	\$56.469.556
Total Agua Potable	\$67.820.000
Total Baños Portátiles	\$14.625.415
Total Publicidad	\$11.662.569
Total Radios Portátiles	\$23.025.210
Estudios y diseños	\$66.349.141
Asesores para demostrar la pérdida	\$85.500.000
Total Costos Proyectados Desmonte puentes INVÍAS I y II	\$2.073.427.029
Desmonte Puente INVÍAS I	\$776.239.710
Cargue y Transporte puente INVÍAS I	\$164.470.133
Adecuación Cauce	\$98.804.070
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$167.363.473
Desmonte Puente INVÍAS II	\$457.215.310
Cargue y Transporte Puente INVÍAS II	\$29.113.100
Adecuación Cauce	\$98.804.070
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$41.197.163
Servicio de energía	\$2.220.000
Servidumbre	\$238.000.000

Total gastos adicionales reclamados		\$5.017.699.443
-------------------------------------	--	-----------------

1.5. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional denominado **GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO** de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para la evitar la extensión y propagación del siniestro y que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados:

GASTOS DE EXTINCIÓN DE SINIESTRO. SUBLÍMITE \$10.000.000.000	VALOR
Total Demolición y compensación	\$709.872.501
Total Desmote puente siniestrado	\$254.760.000
Total Retiro de vehículos	\$80.637.500
Total Paso aguas abajo	\$682.872.113
Total Paso aguas arriba	\$1.135.941.558
Total Vías en barrio	\$664.391.749
Total Vía Alterna	\$864.954.813
Total Vía Maní	\$3.733.515.429
Total Buggies	\$32.690.000
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178
Total Acueducto	\$47.966.484
Total Organismos de emergencia	\$56.800.000
Total Irrigación de vías	\$140.905.000
Total Oficina	\$59.450.272
Total Servicios Públicos oficina	\$3.603.290
<b>Total Gastos de extinción de siniestro</b>	<b>\$8.496.898.887</b>

1.6. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de **GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO** de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para la preservación de bienes ocurrido el siniestro y que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados:

GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO. SUBLIMITE \$ 10.000.000.000	
Total Servicio de Vigilancia	\$139.269.899
Total Báscula y Señalización	\$1.108.876.214
Total Señalización	\$106.062.148
Costo proyectado de personal para la operación de Báscula y Señalización	\$503.434.830
<b>Total reclamado como Gastos de preservación de bienes en caso de siniestro</b>	<b>\$1.857.643.091</b>

1.7. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a pagar intereses moratorios al Convocante sobre los anteriores valores reclamados por concepto de los perjuicios derivados de la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016, en los porcentajes del 25% para cada una que corresponde a la participación asumida en los riesgos, a la máxima tasa legal permitida vencido el mes contado desde la fecha que determine el Tribunal con base en la pretensión declarativa 1.2. o cualesquiera de sus subsidiarias en los términos artículo 1080 Código de Comercio con fundamento en la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

## 2. Pretensiones de condena de las pretensiones principales y sus subsidiarias

2.1. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1 y la 1.3 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo de DAÑO MATERIAL, las siguientes sumas o las sumas que resulten probadas dentro del proceso:

Costo del reemplazo provisional del puente colapsado y su anexo peatonal	VALOR
Total Puente INVÍAS I	\$4.706.647.721
Total Puente INVÍAS II	\$3.320.602.173
Total Puente Peonatoal	\$648.175.174
<b>Total puentes INVÍAS I y II</b>	<b>\$8.675.425.068</b>

2.2. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1 y la 1.4 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES, las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso:

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

GASTOS ADICIONALES.		VALOR
SUBLIMITE \$10.000.000.000		
Total Tiquetes aéreos		\$15.535.888
Total Hospedaje		\$58.241.219
Total Refrigerios		\$1.108.000
Total Transporte Personal		\$88.145.150
Total Dotación y exámenes de ingreso		\$21.020.519

Total Nómina		\$2.311.171.151
Total Personal apoyo		\$123.598.596
Total Gestión Social		\$56.469.556
Total Agua Potable		\$67.820.000
Total Baños Portátiles		\$14.625.415
Total Publicidad		\$11.662.569
Total Radios Portátiles		\$23.025.210
Estudios y diseños		\$66.349.141
Asesores para demostrar la pérdida		\$85.500.000
Total Costos Proyectados Desmonte puentes INVÍAS I y II		\$2.073.427.029
Desmonte Puente INVÍAS I	\$776.239.710	
Cargue y Transporte puente INVÍAS I	\$164.470.133	
Adecuación Cauce	\$98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$167.363.473	
Desmonte Puente INVÍAS II	\$457.215.310	
Cargue y Transporte Puente INVÍAS II	\$29.113.100	
Adecuación Cauce	\$98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$41.197.163	
Servicio de energía	\$2.220.000	
Servidumbre	\$238.000.000	
Total gastos adicionales reclamados		\$5.017.699.443

2.3. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1 y la 1.5 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional denominado **GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO** las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso:



TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

GASTOS DE EXTINCIÓN DE SINIESTRO. SUBLÍMITE \$10.000.000.000	VALOR
Total Demolición y compensación	\$709.872.501
Total Desmonte puente siniestrado	\$254.760.000
Total Retiro de vehículos	\$80.637.500
Total Paso aguas abajo	\$682.872.113
Total Paso aguas arriba	\$1.135.941.558
Total Vías en barrio	\$664.391.749
Total Vía Alterna	\$864.954.813
Total Vía Maní	\$3.733.515.429
Total Buggies	\$32.690.000
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178
Total Acueducto	\$47.966.484
Total Organismos de emergencia	\$56.800.000
Total Irrigación de vías	\$140.905.000
Total Oficina	\$59.450.272
Total Servicios Públicos oficina	\$3.603.290
<b>Total Gastos de extinción de siniestro</b>	<b>\$8.496.898.887</b>

2.4. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1, y la 1.6 se condene a las coaseguradoras a indemnizar y pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de **GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO** las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso:

GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO. SUBLÍMITE \$ 10.000.000.000	
Total Servicio de Vigilancia	\$139.269.899
Total Báscula y Señalización	\$1.108.876.214
Total Señalización	\$106.062.148
Costo proyectado de personal para la operación de Báscula y Señalización	\$503.434.830
<b>Total reclamado como Gastos de preservación de bienes en caso de siniestro</b>	<b>\$1.857.643.091</b>

2.5. Que en adición a lo anterior se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre los valores de condena un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, vencido el mes contado desde la fecha en que el Tribunal determine con base en la pretensión declarativa 1.2. o cualesquiera de sus subsidiarias en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.

2.5.1. Que en subsidio de la anterior pretensión se condene Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre los valores de condena un interés moratorio igual al

---

*certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, a partir de la fecha del laudo que ponga fin al presente proceso y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, con fundamento en la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.*

**3. Pretensiones subsidiarias a las declarativas principales y sus subsidiarias (primer grupo de pretensiones declarativas subsidiarias)**

*En el evento en que no prosperen las pretensiones declarativas principales y sus subsidiarias, el Tribunal deberá disponer:*

*3.1. Que se declare que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 en el marco del programa de seguros integral contratado por Covioriente.*

*3.2. Que se declare que la Convocante presentó, mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas el día 6 de agosto de 2018, reclamación formal acreditando la ocurrencia del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9.*

*3.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declarará que con base en las pruebas allegadas con la Convocatoria Arbitral y a partir de la radicación de la misma, se presentó la reclamación formal o lo que es lo mismo se acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9.*

*3.2.2. Que en subsidio de las anteriores pretensiones declarativas, el Tribunal declare, con base en las pruebas allegadas al proceso, la fecha durante el proceso arbitral en que la convocante acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare*

acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9.

3.3. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 y con cargo al **amparo de "Responsabilidad por daños a los bienes de la entidad estatal"** los perjuicios por el colapso del **puente sobre el río Charte ocurrido el 22 de agosto de 2016 representados** en los costos incurridos en el reemplazo del puente mediante la instalación y puesta en marcha de los puentes INVÍAS I y II y la construcción de un puente peatonal para reemplazar el paso peatonal que existía adosado al puente colapsado, de acuerdo con los costos debidamente acreditados y probados en el proceso, por los siguientes valores o los que resulten probados:

Costo del reemplazo provisional del puente colapsado y su anexo peatonal	VALOR
Total Puente INVÍAS I	\$4.706.647.721
Total Puente INVÍAS II	\$3.320.602.173
Total Puente Peatonal	\$648.175.174
<b>Total puentes INVÍAS I y II</b>	<b>\$8.675.425.068</b>

3.4. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 los perjuicios a ser indemnizados por afectación de los terceros que transitaban en el puente al momento del colapso **consistentes en los costos para Covioriente derivados de la remoción de los vehículos de la estructura colapsada por valor de \$80.637.500**, suma debidamente acreditada en el proceso o la que resulte probada.

3.5. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 los perjuicios para Covioriente derivados de los costos adicionales incurridos en el cumplimiento de la obligación de prevenir la extensión y propagación del siniestro por reclamos de terceros usuarios de la vía, perjuicios de la demandante materializados en las siguientes sumas de dinero para cada uno de los conceptos reseñados y cuyos soportes se han acreditado en el proceso y que deberán ser indemnizados hasta el límite asegurado o hasta el valor que resulte probado:

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

Perjuicios sufridos por Covioriente por costos y gastos realizados para prevenir la extensión y propagación del siniestro	
Concepto	Valor
Total Demolición y compensación	\$709.872.501
Total Desmonte puente siniestrado	\$254.760.000
Total Paso aguas abajo	\$682.872.113
Total Paso aguas arriba	\$1.135.941.558
Total Vías en barrio	\$664.391.749
Total Vía Alterna	\$864.954.813
Total Vía Maní	\$3.733.515.429
Total Báscula y Señalización	\$1.108.876.214
Total Buggies	\$32.690.000
Total Costos Proyectos	\$2.576.861.859
Total Tiquetes aéreos	\$15.535.888
Total Hospedaje	\$58.241.219
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178
Total Refrigerios	\$1.108.000
Total Transporte Personal	\$88.145.150
Total Servicios Públicos oficina	\$3.603.290
Total Irrigación de vías	\$140.905.000
Total Servicio de Vigilancia	\$139.269.899
Total Dotación y exámenes de ingreso	\$21.020.519
Total Nómina	\$2.311.171.151
Total Personal apoyo	\$123.598.596
Total Gestión Social	\$56.469.556
Total Acueducto	\$47.966.484
Total Agua Potable	\$67.820.000
Total Organismos de emergencia	\$56.800.000
Total Señalización	\$106.062.148
Total Estudios y Diseños	\$66.349.141
Total Baños Portátiles	\$14.625.415
Total Oficina	\$59.450.272
Total Publicidad	\$11.662.569
Total Radios Portátiles	\$23.025.210
Asesores para demostrar la pérdida	\$85.500.000
<b>Total perjuicios Covioriente</b>	<b>\$15.291.603.921</b>

3.6. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 el valor de cualquier condena que se profiera contra Covioriente derivada de los reclamos que, con ocasión del siniestro, han formulado ante otras autoridades judiciales las siguientes personas por los conceptos relacionados:

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

RECLAMANTE	FECHA DE CONVOCATORIA A CONCILIACIÓN PREJUDICIAL	PERJUICIOS RECLAMADOS
OSCAR ALBERTO CELY Y OTROS	Recepción de la convocatoria 18.06.18 Aviso a la aseguradora 18.06.18 mediante correo electrónico	Materiales: \$9.367.300 Perjuicios Morales: 390 smlmv
JUAN CARLOS LARA Y OTROS	Recepción de la convocatoria 13.07.18 Aviso a la aseguradora 19.07.18 mediante oficio CVO-VAR-4111-10483-18	Estimación de la cuantía: \$690.000.000
RAUL ERNESTO SÁNCHEZ VIVAS	Recepción de la convocatoria 31.07.18 Aviso a la aseguradora 01.08.18 mediante oficio CVO-VAR-4179-10725-18	Daño emergente: \$51.600.000 Lucro Cesante: \$19.600.000 Perjuicios Morales: 100 smlmv
ARNULFO GAVIDIA CÁRDENAS Y OTROS	Recepción de la convocatoria 17.08.18 Aviso a la aseguradora 21.08.18 mediante oficio CVO-VAR-4241-10952-18	Daño Emergente: \$163.267.013 Lucro Cesante: \$73.034.566 Perjuicios Morales: \$195.310.500
ALVARO PÉREZ OLMOS	Recepción de la convocatoria 21.08.18 Aviso a la aseguradora 21.08.18 mediante oficio CVO-VAR-4246-10929-18 del 22-08-2018.	Perjuicios Morales: 100 smmlv

3.7. Que se declare de manera subsidiaria a las pretensiones declarativas 3.3, 3.4 y 3.5 que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 todos los perjuicios para Covioriente representados en los costos y gastos incurridos en el cumplimiento de la obligación de prevenir la extensión y propagación del siniestro habilitando el tráfico en la Ruta Nacional 6512 después de ocurrida la caída del puente sobre el río Charte el 22 de agosto de 2016 y que se detallan a continuación:

Perjuicios sufridos por Covioriente para prevenir la extensión y propagación del siniestro	
Concepto	Valor
Total Demolición y compensación	\$709.872.501
Total Desmonte puente siniestrado	\$254.760.000
Total Paso aguas abajo	\$682.872.113
Total Paso aguas arriba	\$1.135.941.558
Total Vías en barrio	\$664.391.749
Total Vía Alterna	\$864.954.813
Total Vía Maní	\$3.733.515.429
Total Puente Peatonal	\$648.175.174
Total Puente INVÍAS I	\$4.706.647.721
Total Puente INVÍAS II	\$3.320.602.173
Total Báscula y Señalización	\$1.108.876.214
Total Buggies	\$32.690.000
Total Costos Proyectados	\$2.576.861.859
Total Tiquetes aéreos	\$15.535.888
Total Hospedaje	\$58.241.219
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

Total Refrigerios	\$1.108.000
Total Transporte Personal	\$88.145.150
Total Servicios Públicos oficina	\$3.603.290
Total Irrigación de vías	\$140.905.000
Total Servicio de Vigilancia	\$139.269.699
Total Dotación y exámenes de ingreso	\$21.020.519
Total Nómina	\$2.311.171.151
Total Personal apoyo	\$123.598.596
Total Gestión Social	\$56.469.556
Total Acueducto	\$47.966.484
Total Agua Potable	\$67.820.000
Total Organismos de emergencia	\$56.800.000
Total Señalización	\$106.062.148
Total Estudios y Diseños	\$66.349.141
Total Baños Portátiles	\$14.625.415
Total Oficina	\$59.450.272
Total Publicidad	\$11.662.569
Total Radios Portátiles	\$23.025.210
Asesores para demostrar la pérdida	\$85.500.000
Total Retiro de vehículos	\$80.637.500
Total perjuicios Covioriente	\$24.047.666.489

3.8. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a pagar intereses moratorios al Convocante sobre el valor reclamado por concepto de los perjuicios derivados de la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016, en los porcentajes del 25% para cada una que corresponde a la participación asumida en los riesgos, a la máxima tasa legal permitida vencido el mes contado desde la fecha que determine el Tribunal con base en las pretensión declarativa 3.2 o cualquiera de sus subsidiarias como fecha en que fue formulado el reclamo extrajudicial en los términos artículo 1080 Código de Comercio con fundamento en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9.

**4. Pretensiones de condena de las pretensiones declarativas subsidiarias a las pretensiones declarativas principales y sus subsidiarias (primer grupo de pretensiones declarativas subsidiarias)**

Con fundamento en las pretensiones declarativas subsidiarias de las pretensiones declarativas principales y sus subsidiarias y frente a la prosperidad de las mismas el Tribunal deberá disponer:

4.1. Que se condene a las Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, la suma de VEINTITRÉS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA PESOS moneda corriente (\$23.242.235.480 M/cte), 100% del valor asegurado previsto en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9, o la suma que resulte probada

*en el marco del primer grupo de pretensiones declarativas subsidiarias y sus subsidiarias que sean reconocidas por el Tribunal.*

*4.2. Que se condene a las Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre el valor de condena que se reconozca con fundamento en el numeral 4.1 anterior, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad vencido el mes desde la fecha en que el Tribunal determine que se presentó el reclamo con base pretensiones declarativas 3.2 o sus subsidiarias y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, con fundamento en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.*

*4.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión se condene Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre el valor de condena que se reconozca con fundamento en el numeral 4.1 anterior, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad a partir de la fecha del laudo que ponga fin al presente proceso y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, con fundamento en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.*

**5. Pretensiones declarativas subsidiarias a las pretensiones declarativas principales y a las pretensiones declarativas subsidiarias a las principales (segundo grupo de pretensiones declarativas subsidiarias)**

*5.1. Que se declare que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por las pólizas expedidas **en el marco del programa de seguros integral contratado por Covioriente** a saber la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 y, en consecuencia, reconozca la totalidad de los costos y gastos para prevenir la extensión y propagación del siniestro bajo cualquiera de ambas pólizas.*

*5.2. Que se declare que la Convocante presentó mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas **el día 6 de agosto de 2018** reclamación formal acreditando la ocurrencia del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal*

---

del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando ambas pólizas que hacen parte del **programa de seguros integral contratado por Covioriente**.

5.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declarará que con base en las pruebas allegadas con la Convocatoria Arbitral y a partir de la radicación de la misma, se presentó la reclamación formal o lo que es lo mismo se acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando ambas pólizas que hacen parte del **programa de seguros integral contratado por Covioriente**.

5.2.2. Que en subsidio de las anteriores pretensiones declarativas, el Tribunal declare, con base en las pruebas allegadas al proceso, la fecha durante el proceso arbitral en que la convocante acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando ambas pólizas que hacen parte del **programa de seguros integral contratado por Covioriente**.

5.3. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en el coaseguro del **programa de seguros integral contratado por Covioriente**, los perjuicios para Covioriente derivados de todos los costos y gastos adicionales incurridos en el cumplimiento de la obligación de prevenir la extensión y propagación del siniestro por reclamos de terceros usuarios de la vía, perjuicios que se han acreditado en el proceso y que deberán ser indemnizados hasta el límite asegurado o hasta el valor que resulte probado.

**6. Pretensiones de condena de las pretensiones declarativas subsidiarias a las pretensiones declarativas principales y a las pretensiones declarativas subsidiarias a las principales (segundo grupo de pretensiones declarativas subsidiarias)**

6.1. Que se condene a las Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, la suma de VEINTICUATRO MIL CUARENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS (\$24.047.666.489) o la suma que resulte probada en el marco del segundo grupo de pretensiones declarativas subsidiarias y sus subsidiarias que sean reconocidas por el Tribunal.



6.2. Que se condene a las Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre el valor de condena que se reconozca con fundamento en el numeral 6.1 anterior, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, vencido el mes desde la fecha en que el Tribunal determine que se presentó el reclamo con base pretensiones declarativas 5.2 o sus subsidiarias y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, en el marco del segundo grupo de pretensiones declarativas subsidiarias y sus subsidiarias que sean reconocidas por el Tribunal, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.

6.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión se condene Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre el valor de condena que se reconozca con fundamento en el numeral 5.1 anterior, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad a partir de la fecha del laudo que ponga fin al presente proceso y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, en el marco del segundo grupo de pretensiones declarativas subsidiarias y sus subsidiarias que sean reconocidas por el Tribunal, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.

## **7. COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO**

7.1. Que se condene a las Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, en costas y agencias en derecho.”

En la reforma de la demanda la convocante incluyó los hechos que sustentan sus pretensiones, los cuales se transcriben, en lo pertinente, a continuación:

**“A. EL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 010 DEL 23 DE JULIO DE 2015, CELEBRADO ENTRE LA ANI Y COVIORIENTE QUE DIO ORIGEN A LOS CONTRATOS DE SEGURO CON BASE EN LOS CUALES SE FORMULA EL RECLAMO**

1. El 2 de junio de 2015, mediante Resolución No. 886 de 2015, se adjudicó la Licitación Pública No. VJ-VE-IP-LP015-2013 que tenía por objeto “Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será los Estudios y Diseños, Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento, Gestión Predial, Gestión Social y Ambiental y Reversión del

*corredor Villavicencio – Yopal, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato” a la Estructura Plural Arauca 3 conformada por EPISOL S.A.S. y CONCECOL S.A.S., la cual constituyó una sociedad de objeto único por acciones simplificadas bajo la denominación CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. – COVIORIENTE S.A.S. (en adelante Covioriente).*

*2. El 23 de julio de 2015 se suscribe entre la ANI y Covioriente el contrato de Concesión (en adelante El Contrato) bajo el esquema de Asociación Público-Privada No. 010 (...).*

*(...)*

*4. El 8 de septiembre de 2015 se suscribió el acta de entrega (...)*

*(...)*

*7. Anexo al acta de entrega de la infraestructura, y como parte integral de la misma, se encuentra el registro filmico de la vía.*

*(...) en el minuto 3:34, se evidencia el sentido bidireccional de funcionamiento del puente sin restricción alguna de tránsito.*

*(...)*

*9. Algunas imágenes tomadas del video antes mencionado permiten evidenciar la adecuada señalización de la vía previa la entrada al puente, en donde se pueden apreciar la señal de reducción simétrica de calzada, velocidad máxima 30km/h, puente angosto y el reductor de velocidad.*

*(...)*

*10. El estado del puente y el funcionamiento en sentido bidireccional del mismo fue conocido por las Coaseguradoras a través de Seguros Bolívar al realizar la inspección de la infraestructura.*

*11. El proyecto de la Concesión se encuentra dividido en siete (7) unidades funcionales*

*(...)*

12. El puente sobre el río Charte (...) hace parte de la Unidad Funcional 7 y era parte de la infraestructura primordial para garantizar el tránsito entre los departamentos de Meta y Cundinamarca con los departamentos de Casanare y Arauca.

13. El contrato de concesión bajo el esquema APP, consta de tres etapas, una pre-operativa que comprende a su vez la fase de pre-construcción (con un plazo estimado de 360 días) y la fase de construcción (con un plazo de 1440 días). En cuanto a la etapa operativa la misma iniciará cuando se suscriba el acta de entrega de la última unidad funcional. Al concluir la etapa de operación y mantenimiento, se inicia la etapa de reversión.

(...)

16. El Puente sobre el Río Charte se encuentra localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare.

17. (...) le corresponde al concesionario, a partir de la entrega, garantizar "la transitabilidad de la vía objeto de entrega".

18. (...) Covioriente cuenta con autorización para subcontratar, total o parcialmente, la realización de las obras.

19. (...) Covioriente celebró el día 5 de mayo de 2016 con el Consorcio Vial 4GLlanos, un Contrato de Construcción (...).

20. Las obligaciones de recaudo y operación se mantuvieron en cabeza de Covioriente.

(...)

**B. EL ASEGURAMIENTO PREVISTO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 010 DEL 23 DE JULIO DE 2015**

27. El contrato de concesión (...) establece que (...) debe contar con los siguientes seguros (...): i) garantía de cumplimiento (amparos de cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales, calidad y estabilidad de la obra); ii) seguro de responsabilidad civil; iii) póliza de seguro contra todo riesgo: obras civiles.

(...)

30. En el apéndice financiero 3 RCE del contrato de Concesión APP No. 010 de 2015, se establecen de manera detallada las condiciones que regirán para la póliza de

---

responsabilidad civil extracontractual. Respecto de la póliza de responsabilidad civil extracontractual resaltamos en la Sección V. Anexos, lo siguiente:

“(…)

## **2. RESPONSABILIDAD POR DAÑO A LOS BIENES DE LA ENTIDAD ESTATAL**

LA ASEGURADORA AMPARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL QUE PUEDA SER IMPUTABLE **AL ASEGURADO PRINCIPAL**, POR DAÑOS O PERJUICIOS CAUSADOS A LOS BIENES MATERIALES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, QUE LLEGAREN A GENERARSE CON OCASIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO”.(resaltado nuestro)

### **C. LOS SEGUROS DE OBRAS CIVILES ANI INSTRUMENTADOS MEDIANTE LA PÓLIZA No. 0046736-0 – SECCIÓN I Y DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO DE LA ANI No. 0364811-9**

31. Los contratos de seguro antes mencionados (póliza obras civiles número 0046736-0 y póliza de Responsabilidad civil número 0364811-9) fueron expedidos en coaseguro por Seguros Generales Suramericana S.A., en su calidad de líder, Seguros Comerciales Bolívar S.A., Liberty Seguros S.A. y Seguros Alfa S.A., con un porcentaje de participación del 25% cada una.

32. Los contratos de seguro fueron expedidos por las Coaseguradoras con clausulados específicamente diseñados, extendidos y redactados por éstas y denominadas pólizas ANI.

#### **i) PÓLIZA DE OBRAS CIVILES ANI INSTRUMENTADO MEDIANTE LA PÓLIZA No. 0046736-0 – SECCIÓN I**

33. El 5 de agosto de 2015 fue expedido el Seguro de Obras Civiles Sección I No. 0046736-0 (...)

34. Las Coaseguradoras que expidieron la póliza (...) tuvieron conocimiento del alcance de los riesgos que posteriormente les fueron trasladados (...)

35. A su vez, las Coaseguradoras conocieron el estado en que se encontraba la infraestructura amparada por la sección I en la medida en que Seguros Bolívar hizo la inspección del riesgo previamente y no efectuó recomendaciones al tomador – asegurado, no hizo salvedades, ni realizó ninguna observación (...).

36. Las condiciones particulares de la mencionada póliza, se detallan a continuación:

*Tomador: Covioriente S.A.S*

*Asegurados: Covioriente y/o ANI*

*Beneficiarios: Covioriente y/o ANI y/o Contratistas y Subcontratistas y/o Entidades Financieras*

*Vigencia: 23/07/2015 al 18/07/2016*

*Valor de reposición, Valor Asegurado:*

*Valor asegurado: \$1.460.000.000.000. Valor de reposición a nuevo de la totalidad de las obras existentes / de otros bienes existentes (sujeto a revisión por parte del asegurado).*

***Sección I: Amparo de obras civiles y otros bienes existentes (vigencia anual)***

*Vías en superficie: \$1.300.000.000.000*

*Puentes: \$160.000.000.000*

*37. Otras condiciones particulares de la póliza respecto de los bienes asegurados:*

***Sección I: Amparo de obras civiles y otros bienes existentes***

*Descripción de vías existentes comprendidas en el proyecto: En total se tienen identificados (89) puentes existentes que suman 4.1 km y 257.28 km de vías en superficie. (...)*

*38. La póliza, a su vez, contempla en las condiciones particulares:*

***Límite de Indemnización: Límite único combinado, toda y cada ocurrencia y en el agregado (...)***

*(...)*

*40. Como parte del proceso de cotización del seguro se aportó información que a su vez hace parte de las condiciones particulares de la póliza, dentro de la cual se encuentra en el numeral 14, un cuadro que contempla la estimación del costo de los puentes existentes (...).*

*41. De acuerdo con ese cuadro, anexo al contrato de seguro, la unidad funcional No.7 contiene 16 puentes que tienen una longitud total de 380 metros.*

*42. En el cuadro, (...) se calculó que para la Unidad Funcional No. 7 que el costo inferior del puente largo, como lo era el puente sobre el río Charte, era de \$8.299.200.000 y el costo superior de era de \$11.065.600.000.39*

43. El 22 de septiembre de 2015, se expidió un certificado mediante el cual se actualiza la vigencia de la póliza según acta de inicio, estableciéndose la vigencia a partir del 23 de julio de 2015 y hasta el 2 de septiembre de 2016.

44. La vigencia de la referida póliza fue ampliada sucesivamente.

**ii) PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO DE LA ANI No. 0364811-9**

45. El 30 de julio de 2015 fue expedido el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual derivado de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 (...).

46. Las condiciones particulares y generales de la mencionada póliza, se detallan a continuación:

Tomador: Covioriente S.A.S.

Asegurados: Covioriente y/o ANI

Beneficiarios: Terceros afectados y/o ANI

Vigencia: 23/07/2015 al 18/07/2016

Valor asegurado: \$22.493.100.000 Evento/Vigencia

Se expide la póliza de Responsabilidad Civil **derivada de la póliza de cumplimiento del contrato de concesión** bajo el esquema de APP No. 10 del 23 de julio de 2015 (...)

Base de cobertura: Ocurrencia. Se amparan los siniestros ocurridos durante la vigencia de la póliza.

(...)

48. El 18 de septiembre de 2015, se expidió un certificado mediante el cual se ajusta la vigencia de la póliza según acta de inicio, estableciéndose la vigencia a partir del 8 de septiembre de 2015 y hasta el 3 de septiembre de 2016.

49. En la página 3 de las condiciones particulares del referido certificado se establece:

**“LA GARANTÍA CUBRIRÁ LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONCESIONARIO POR SUS ACCIONES U OMISIONES, ASÍ COMO LAS DE SUS AGENTES, CONTRATISTAS Y/O SUBCONTRATISTAS, EN DESARROLLO DE CUALQUIER ACTIVIDAD EJECUTADA CON OCASIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, LAS CUALES CAUSEN DAÑOS A PROPIEDADES O A LA VIDA O INTEGRIDAD**

---

**PERSONAL DE TERCEROS O DE LA ANI, INCLUYENDO LAS DE CUALQUIERA DE SUS EMPLEADOS, AGENTES O SUBCONTRATISTAS”**

50. El 18 de enero de 2016, se expidió un certificado mediante el cual se ajusta el valor asegurado a \$23.242.235.480 por efectos del IPC. (...)

51. Mediante certificado expedido por la Coaseguradora líder con fecha 16 de febrero de 2016 se confirma el anterior valor asegurado ajustado por el IPC y de manera expresa “SE DEJA CONSTANCIA SOBRE EL CONOCIMIENTO Y ACEPTACIÓN DEL OTROSÍ NÚMERO 1 FIRMADO POR LAS PARTES EL 16 DE DICIEMBRE DE 2015...” y “SE DEJA CONSTANCIA SOBRE EL CONOCIMIENTO Y ACEPTACIÓN DEL OTROSÍ NRO 2 FIRMADO POR LAS PARTES EL 28 DE ENERO DE 2016...” La vigencia de la póliza ha sido ampliada sucesivamente.

(...)

55. (...) COVIORIENTE, en la fecha en que ocurrió el siniestro, no había iniciado la etapa de construcción, instalación o montaje.

(...)

**D. COVIORIENTE CONTRATÓ CON LAS ASEGURADORAS CONVOCADAS UN PROGRAMA INTEGRAL DE SEGUROS**

60. Covioriente contrató con las cuatro aseguradoras convocadas un programa integral de seguros que lo protegiera de todos los riesgos que pudiesen afectar los bienes a su cargo y sus responsabilidades derivadas del contrato de concesión APP No. 010 de 2015.

61. Dicho programa está compuesto y vigente hoy por una póliza de cumplimiento (amparos de cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales, calidad y estabilidad de la obra); ii) una póliza de responsabilidad civil; y iii) una póliza de seguro contra todo riesgo obras civiles.

(...)

**E. LOS HECHOS Y CIRCUNSTANCIAS DEL SINIESTRO.**

66. El día lunes 22 de agosto de 2016, siendo aproximadamente las 19:25 p.m., colapsó el Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare.

---

67. El puente siniestrado corresponde a un puente metálico de aproximadamente 154 metros de longitud, con tres luces, las dos primeras de 40 metros y una luz final de aproximadamente 74 metros y con una pasarela peatonal adosada a la superestructura a todo lo largo del puente.

68. Adicionalmente se encontraba adosada a la estructura del puente la tubería del acueducto que suministraba agua a la vereda el Charte (costado Yopal del puente siniestrado).

69. En la ficha técnica INVIAS del puente figura que en el año 1996 Dikon Ltda. realizó el reforzamiento del puente para el transporte de una carga extra pesada de 120 toneladas (...).

70. Así mismo, en la ficha técnica (...) se evidencia que en el año 1999 se construyó una pasarela peatonal adosada al puente y en el 2002 el "Consorcio Puentes 2002" realizó, por encargo del INVÍAS, un nuevo reforzamiento a la estructura del puente, estructura que fue la que finalmente se entregó por la ANI a Covioriente en el año 2015.

(...)

72. Las mismas Coaseguradoras, (...) otorgan dentro póliza RCE el amparo por la responsabilidad en que pudiera incurrir COVIORIENTE como asegurado principal frente a la ANI por los **bienes de propiedad de la entidad estatal** (el puente descrito) mediante el contrato de seguro instrumentado mediante la póliza número 0364811-9

73. Al momento del siniestro transitaban en simultáneo sobre el puente del río Charte doce (12) vehículos, entre los que se encontraban un tracto camión que transportaba fueloil de placas SXU-780 y su remolque R-71721, un tracto camión que transportaba arroz de placas SST-081 y su remolque R-10873 y una volqueta doble troque de placas VEL-403 con remolque también R-62874 que también transportaba arroz

74. Instantes previos al siniestro se encontraron en la luz mayor del puente los tres (3) vehículos con remolque referidos en el numeral anterior y 4 vehículos pequeños (...)

(...)

75. Del siniestro (...) se dio aviso a las aseguradoras mediante correo electrónico del 23 y 24 de agosto de 2016 (...).



76. *En la misma cadena de correos Suramericana informó que los reclamos reportados quedaron registrados en el sistema así:*

*“Obras Civiles No. 0046736*

*EXPEDIENTE: 0390098000034*

*RCE No. 364811*

*EXPEDIENTE: 0130098013148”.*

77. (...) *Suramericana, (...) informa que la firma Organización Noguera Camacho ha sido designada para realizar la labor de ajuste.*

(...)

80. (...) *el 23 de agosto de 2016, el especialista estructural Jaime Garzón realizó por cuenta de Covioriente inspección visual a la estructura siniestrada.*

81. (...) *el 23 de agosto de 2016 se presentó una creciente súbita del Río Charte que ocasionó que el puente metálico, que se encontraba en el sentido de su eje original, se moviera, desplazando los vehículos que se encontraban aún sobre la estructura colapsada*

82. *El 27 de agosto de 2016 se realiza visita inicial al puente colapsado por parte del ajustador (...).*

83. *El día 31 de agosto de 2016, el personal a cargo de la concesionaria reportó un nuevo siniestro consistente en una nueva creciente súbita del río Charte, el cual aumentó su nivel en 2.5 metros aproximadamente, ocasionando la misma el arrastre de la estructura del puente colapsado, daños en la infraestructura provisional instalada para la atención de la contingencia (carpas, baños portátiles, etc...), así como daños en la maquinaria que se encontraba en el lugar.*

84. *Ese mismo día, 31 de agosto de 2016, los ajustadores designados (...) realizaron una segunda visita en la que tomaron muestras de la estructura del puente para su análisis.*

85. *El 1 de septiembre de 2016, Covioriente solicitó a Suramericana, (...) autorización para realizar la remoción de los escombros de la estructura colapsada del puente (...).*

86. *El 5 de septiembre de 2016, Suramericana dio respuesta a la solicitud de remoción de escombros de la estructura colapsada del puente, señalando que dicha decisión quedaba enteramente al arbitrio de Covioriente.*

---

(...)

88. *En cumplimiento de sus obligaciones contractuales y de los principios de continuidad y regularidad del servicio, Covioriente tuvo que adoptar una serie de medidas urgentes y atender una serie de peticiones, quejas y reclamos formulados, entre los meses de agosto y diciembre de 2016, por la comunidad, las autoridades locales, departamentales y nacionales (ANI, Ministerio de Transporte, Agricultura, Presidencia)*

89. *Con las medidas implementadas por el asegurado prioritariamente se evitó una extensión del siniestro (...).*

(...)

**F. LA RECLAMACIÓN EXTRAJUDICIAL CON CARGO A LA PÓLIZA DE OBRAS CIVILES SECCIÓN I ANI No. 0046736-0. LAS COMUNICACIONES CRUZADAS CON LAS ASEGURADORAS CONVOCADAS**

97. *Las pruebas recaudadas por el concesionario y en poder de las Coaseguradoras indican que el carro tanque que transportaba fueloil de placas SXU-780 colisionó contra la estructura del puente, ocasionando con ello su caída.*

98. *El vehículo cisterna de placas SXU-780 y el tracto camión que transportaba arroz de placas SST-081 con su remolque R-10873, que circulaba en sentido contrario, al decir del conductor de la cisterna se “engancharon”.*

99. *(...) momentos después del accidente el conductor del tracto-camión en entrevista concedida el mismo día del siniestro a “Las chivas del Llano” indicó que sintió que se había “enganchando” con el otro vehículo y lo ratificó en la declaración escrita que fue aportada con la reclamación efectuada a Covioriente por el propietario del vehículo por los daños padecidos en éste.*

100. *El 10 de agosto de 2017, Covioriente presentó ante las Coaseguradoras reclamación formal con fundamento en la póliza de Obras Civiles No. 0046736-0.*

101. *El 8 de septiembre de 2017 Suramericana, en su condición de líder objetó la reclamación afirmando que, en la fecha no se encontraban acreditadas ni la ocurrencia del siniestro ni la cuantía de la pérdida derivada del mismo (...).*

102. *La Aseguradora líder no fundó su objeción en una causal eximente de responsabilidad como lo indica el artículo 1077 del Código de Comercio (...).*

103. La Aseguradora se limitó a pedir: i) información adicional irrelevante en relación con el contrato de seguros de daños sobre el mantenimiento de los puentes y, ii) aclaraciones sobre las obras efectuadas y sobre la cuantía.

(...)

105. Covioriente estructuró su reclamo con fundamento en la Póliza de Obras Civiles, sin embargo, en la comunicación del 8 de septiembre de 2017 (...) requiere al Asegurado para que confirme: "... si la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI ha presentado al Concesionario algún tipo de reclamación en relación con los daños sufridos por el puente. En caso afirmativo, aportar la documentación a esta reclamación."

(...)

**G. LA OBJECCIÓN NO ES SERIA NI FUNDADA – EL INFORME DE “AJUSTE” QUE SUSTENTA LA MISMA NO EXISTE**

107. El 29 de septiembre de 2017, Covioriente se opuso a la objeción formulada por Suramericana (...) y, adjunta, entre otras pruebas, el informe técnico efectuado por la firma ERT Ingeniería S.A.S. De igual forma, se resalta que en el informe efectuado por JG Consultoría y Proyectos S.A.S., que se aportó con la reclamación, se estableció la causa del siniestro al señalar:

*“Las cargas presentes en el momento del accidente, llevaron los elementos cercanos al sitio de la articulación eliminada, a valores límite de esfuerzos, al recibir un impacto lateral, por efecto del accidente ocurrido, los elementos de las diagonales y los montantes, excedieron el límite de esfuerzos, llegando a una condición de falla, que desencadenó la caída de la estructura”.*

108. El 26 de octubre de 2017, Suramericana se pronunció sobre la comunicación anterior (...) extendieron una invitación a las instalaciones de la aseguradora para la semana del 14 al 17 de noviembre de 2017, con el objeto de exponer técnica y jurídicamente la cobertura de la póliza para determinar si había lugar o no a la afectación de la misma conforme a los avances de ajuste.

(...)

110. Dicha reunión se llevó a cabo efectivamente el 16 de noviembre de 2017 (...).

(...)

113. El 24 de noviembre de 2017, Suramericana ratificó la objeción al siniestro afirmando, (...) que “no es posible concluir que el colapso del puente haya sido consecuencia de uno de los riesgos amparados por la póliza.”

---

(...)

115. El 21 de diciembre de 2017, Covioriente remite para evaluación las respuestas dadas por los expertos técnicos contratados por el asegurado, las firmas JG Consultoría y Proyectos S.A.S. y ERT Ingeniería S.A.S. (...).

116. El 14 de marzo de 2018, Suramericana ratificó nuevamente la objeción (...).

117. Las Coaseguradoras niegan en la citada comunicación que se hubiera presentado una colisión de los vehículos y hacen una serie de cuestionamientos a los informes. **Suramericana en su objeción sugiere como alternativa someter estas diferencias a la revisión de un tercero de reconocida prestancia técnica (...)**

118. El 25 de abril de 2018, (...) Covioriente le solicita a Manuel Ricardo Gómez Alfaro, (...) de Seguros Generales de Suramericana, la remisión del informe final rendido por el ajustador designado ONC junto con los soportes que sirvieron de base para ratificar la objeción a la reclamación.

119. El 26 de abril de 2018, el Director de Atención de Reclamos de Suramericana, (...) dio respuesta a la anterior solicitud (...).

120. En el contrato de seguro de Obras Civiles extendido por las Coaseguradoras, numeral 8 de las condiciones generales se estableció "la cláusula de designación de ajustadores" (...)

121. (...) La designación del ajustador fue efectuada unilateralmente por las Coaseguradoras.

122. La citada cláusula prevé además que el Asegurado pueda aceptar o impugnar ante la compañía aseguradora el informe de ajuste, lo que presupone el conocimiento del mismo por parte de COVIORIENTE.

124. En un informe adicional fechado el 7 de mayo de 2018 rendido por J.G. Consultoría y Proyectos (...), el experto en estructuras Jaime Garzón absuelve, a solicitud de Covioriente, los interrogantes formulados por las aseguradoras en los cuales fundan su objeción y, nuevamente, se ratifica en que la colisión contra la estructura del puente fue la causa efectiva de su colapso.

125. En su informe, el ingeniero Garzón presenta un detallado análisis de la estructura del puente, aplicando condiciones de carga equivalentes a cuatro vehículos de características T3S3 (Tracto-camión de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes) totalmente

---

*cargados, cargas muy superiores a las del suceso, para descartar la hipótesis de colapso por sobrecarga.*

(...)

127. *Las Aseguradoras han sostenido que no hubo colisión y han insinuado en sus comunicaciones de objeción que el colapso del puente se produjo como consecuencia de un flujo mayor de vehículos sobre el mismo o por sobrecarga (...).*

128. *Este último informe del experto en estructuras Jaime Garzón fue puesto en conocimiento de las Coaseguradoras con ocasión de la solicitud de conciliación prejudicial formulada el 3 de agosto de 2018 y con el nuevo reclamo radicado ante las aseguradoras el 6 de agosto de 2018.*

129. *El 3 de agosto de 2018, Covioriente formuló solicitud de conciliación extrajudicial en derecho (...)*

(...)

131. *Así mismo, en el escrito de conciliación extrajudicial, Covioriente señaló que estaba cumpliendo con el requisito de conciliación prejudicial previsto en el artículo 35 la ley 640 de 2001 y, por tanto, suspendiendo el término de prescripción de la acción de seguros y que, simultáneamente, con base en la previsión contenida en el inciso final del artículo 94 del Código General del Proceso (...) también estaba interrumpiendo el término de prescripción de las acciones derivadas de las mencionadas pólizas.*

132. *Cada una de las Aseguradoras del Coaseguro, mediante comunicaciones de fechas 3 y 4 de septiembre de 2018, ratificaron la objeción al reclamo formulado con cargo a la póliza de obras civiles, por no encontrar, según ellas, elementos de juicio que permitan modificar la decisión de no existencia de cobertura.*

133. *En cuanto a la reclamación formulada para afectar alternativamente la póliza responsabilidad civil, manifestaron que: "... a la fecha no existen elementos fácticos y jurídicos, que permitan establecer de una manera idónea y contundente que existe responsabilidad extracontractual en el hecho dañoso en cabeza de CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. Siendo este un requisito elemental para poder activar la cobertura de la póliza contratada", razón por la cual objetan la referida reclamación.*

**H. EL SINIESTRO OCURRIÓ POR COLISIÓN – RIESGO AMPARADO – ESTUDIO DE ANÁLISIS ESTRUCTURAL DE CAUSA DE EDGAR RUEDA TOSCANO**

134. *(...) la Convocante le solicitó al ingeniero Edgar Rueda Toscano la realización de un dictamen pericial de análisis de falla de la estructura del puente (...) que establece de manera detallada, desde el punto de vista estructural, las diversas hipótesis que explican el colapso del puente y que determina que necesariamente tuvo que ocurrir una colisión*

*entre el vehículo carro tanque y la estructura del puente para que se produjera la falla del mismo.*

(...)

*137. (...) desde el primer momento en la escena del accidente, se comentó entre las personas que hicieron presencia minutos después del siniestro que la causa del colapso, se debía a una colisión entre dos tractomulas.*

*138. (...) en un video tomado horas después de los hechos, un periodista de El Diario del Llano entrevista al jefe de bomberos de Yopal, Harvey Ramírez, y como parte de una de sus preguntas, afirma “se habla también de que pudo haber sido un pequeño choque entre dos tracto-mulas que generó esta situación”.*

(...)

*140. La realización de los modelos estructurales se basó principalmente en la investigación de los archivos y planos históricos del puente en poder del INVÍAS y la empresa DIKON, en un levantamiento topográfico del puente mediante dispositivos láser de medición (LIDAR) contratado por Covioriente antes del colapso, en las condiciones de operación del puente, en las imágenes e informes de las evaluaciones Sipucol del puente de 2007 y 2012 realizadas por el INVÍAS, en las imágenes del puente una vez ocurrido el siniestro, en el Concepto de Mecanismo de Falla y Características de los materiales elaborado por la Universidad Nacional por solicitud de Covioriente, en el Informe de Patología Estribos puente Charte elaborado por IHB – Ingeniería Hernández Bernal en septiembre de 2016 para Covioriente y en el Informe evaluación estructural del puente Charte elaborado por JG Consultoría y Proyectos (Ing. Jaime Garzón). (...)*

(...)

*143. El dictamen establece que el puente, de acuerdo con sus parámetros de diseño y los reforzamientos y adiciones que había recibido, debía idealmente operarse con tránsito pesado de camiones en un solo carril, condiciones en las cuales no era operado por el INVÍAS, ni por Covioriente por cuanto fue entregado para ser operado en doble sentido.*

*144. Sin embargo, los análisis por capacidad última de la estructura (...) realizados por el perito con la carga efectiva de vehículos que transitaban por el puente en el momento del siniestro demuestran que la estructura del puente podía resistir dicha sollicitación y que por ello el colapso no se debió a un fenómeno de sobrecarga.*

(...)

---

154. El experto Edgar Rueda Toscano (...) establece, con base en las fotografías de la estructura siniestrada, que la deformación significativa de la señalada diagonal aguas arriba B87 condujo a que perdiera totalmente su capacidad de carga. (...)

(...)

156. El dictamen calcula la intensidad de la fuerza externa derivada de la colisión encontrando que, tanto en sentido longitudinal (supuesto en el cual el vehículo cisterna estuviese avanzando al momento de la colisión), como en el sentido transversal (supuesto derivado de que el carro tanque estuviese detenido), la energía requerida para inhabilitar la capacidad de carga de la diagonal B 87 era muy pequeña, es decir que la colisión no debía ser muy importante. (...)

(...)

160. Impactada la diagonal B87 determina el perito, mediante un modelo donde elimina la rigidez de este elemento, que se transfieren a otros elementos los esfuerzos que la misma soportaba, generando entonces la secuencia de falla que causa el colapso(...)

161. Concluye el perito Rueda que la combinación de los vehículos pesados que se encontraban en el puente al momento del siniestro con la colisión del carro tanque con el elemento B87 fueron la causa eficiente del colapso (...)

(...)

### **I. ANÁLISIS DINÁMICO DE COLISIÓN DE SIXTO TROYA**

(...)

165. El 10 de abril de 2019 se aportó por la convocante, (...) el dictamen pericial de análisis dinámico de colisión rendido por el ingeniero técnico industrial en la especialidad dinámica Sixto Troya Santana, quien cuenta con 23 años de experiencia en la investigación de accidentes de tránsito.

(...)

170. Con el informe rendido por el ingeniero Troya, queda demostrado que el semirremolque cargado de arroz, bajo las condiciones indicadas, tenía la suficiente energía para desplazar el semirremolque tanque y hacerlo chocar contra la estructura del puente, colisión que a la postre generó la caída del puente.

---

(...)

**J. EVIDENCIAS DE COLISIÓN EN LAS FOTOGRAFÍAS DEL PROCESO DE IZAJE DE COLISIÓN**

172. Adicionalmente, en el proceso de retiro de los vehículos del puente siniestrado, se tomaron una serie de fotos con el fin de elaborar el informe de izaje.

173. Dichas imágenes son elocuentes para afirmar que hubo una colisión o “enganche” entre el tracto camión que transportaba fueloil de placas SXU-780 con remolque tanque R-71721 y el tracto camión que transportaba arroz de placas SST-081 con remolque de estacas R-10873, pues las imágenes de este último, también evidencian un fuerte impacto en el grupo de tres ejes traseros del remolque, que ocasionó que los rines se doblaran e incluso se arrancaran de los ejes (como sucedió con el otro vehículo involucrado) (...)

(...)

**K. DECLARACIONES DEL CONDUCTOR DEL CARRO CISTERNA CONFIRMA LA COLISIÓN CON EL REMOLQUE ARROCERO**

177. Obra en el proceso, (...) la (...) declaración del conductor del vehículo de placas SXU-780, señor Nelson Dadey Rodríguez Hincapié, anexa al reclamo formulado por Jorge Alberto Pineda Cortés, propietario del vehículo, a Covioriente de 20 de octubre de 2016107(...)

178. El (...) señor Nelson Dadey Rodríguez Hincapié, dio su espontánea declaración al medio Las Chivas del Llano, instantes después del colapso del puente, donde afirma nuevamente que hubo un “enganche” entre el semirremolque tanque y el semirremolque estacas es decir, hubo una colisión. (...)

179. Las anteriores declaraciones son coincidentes con las experticias rendidas tanto por el Ingeniero Troya como por el ingeniero Rueda (...).

180. La referida colisión tiene suficiente energía para desplazar lateralmente el tanque y hacerlo chocar contra la estructura del puente, lo que coincide con lo declarado por el conductor anteriormente respecto de que el carrotanque comenzó a mecerse, y se refuerza cuando afirmó que “en ese mismo momento sentí un balanceo muy fuerte”.

---



181. La evidencia pericial y fotográfica permite concluir que producto del balanceo al que alude el conductor (previo enganche de los vehículos) se produjo la colisión contra la diagonal del puente identificada como B87, impacto que produjo el pandeo de esta y en consecuencia la pérdida de su capacidad portante, redistribuyéndose las cargas que soportaba ese elemento a los demás elementos del puente, superando la capacidad final del mismo y ocasionando el colapso del puente sobre el Río Charte.

**L. LA COLISIÓN QUE CAUSÓ LA CAÍDA DEL PUENTE ES UN HECHO ASEGURADO**

(...)

183. La colisión del carro tanque o camión cisterna contra la diagonal del puente identificada por ERT Ingeniería S.A.S. y J.G Consultoría como B87, al engancharse con la tracto-mula que se desplazaba en sentido contrario implicó la caída de la estructura, situación que se encuentra enmarcada dentro de la cobertura de la póliza No. 0046736-0 en la Sección I. Amparo de obras civiles y otros bienes existentes asegurados por esta sección numeral 1, sub numeral 1.1 de las condiciones generales (...)

184. (...) en el evento remoto en que se descarte la colisión como causa del colapso del puente, el siniestro está cubierto por la póliza de responsabilidad civil, afectando el amparo de bienes de la entidad estatal, contemplado como amparo adicional en la póliza de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO DE LA ANI No. 0364811-9.

**M. LAS MEDIDAS ADELANTADAS POR EL ASEGURADO EN CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES LEGALES Y CONTRACTUALES COMO ASEGURADO PARA PREVENIR LA EXTENSIÓN Y PROPAGACIÓN DEL SINIESTRO Y REEMPLAZAR EL PUENTE DESTRUIDO**

185. El Concesionario con el propósito de mantener operativa la vía y con el objeto de evitar que se ocasionarán perjuicios a la ANI por reclamos de terceros y perjuicios a los usuarios de la misma, asumió de manera diligente e informada todos los costos y gastos asociados al siniestro y relacionados con las medidas provisionales implementadas para restablecer el paso por el río Charte o generar alternativas para la operación y funcionamiento de la vía, así como para reemplazar provisionalmente el puente colapsado.

186. Esos costos directos corresponden con los perjuicios directos sufridos por el asegurado Covioriente que deberán ser indemnizados por las aseguradoras convocadas (...)

**Atención del siniestro**

194. El mismo 22 de agosto de 2016, Covioriente envió al sitio del evento el personal y los vehículos de base 3: (...). También el cuerpo de Bomberos de Yopal llegó al sitio para prestar apoyo en la atención de los heridos y traslado de estos a Yopal.

195. Hacia las 10:15 p.m. del 22 de agosto de 2016 se inició por parte de contratistas de Covioriente la instalación de la barrera "MECO" y barreras oleofílicas a lo largo del río (...)

196. El 23 de agosto de 2016 hacia las 9:00 a.m., se realizó un consejo de seguridad y emergencia (...)

**Las medidas urgentes**

197. El 24 de agosto de 2016 se habilitó el paso para vehículos pesados sobre el lecho del río y aguas abajo del puente colapsado (...)

198. El paso aguas abajo solamente habilitaba el tránsito de vehículos pesados; los vehículos livianos y los carrotaques, seguían obligados a tomar la vía Maní que debió por ello ser rehabilitada para su utilización.

199. El paso aguas abajo por el lecho el río se utilizó temporalmente mientras se habilitó el paso aguas arriba y el puente provisional INVÍAS I y durante ese tiempo se requirió adelantar actividades de mantenimiento permanente para garantizar el paso.

200. Los días 24 y 25 de agosto de 2016 se realizó la remoción de los vehículos de la estructura del puente (...)

201. El 27 de agosto de 2016 se puso en servicio el Buggie 119 para que los usuarios pudieran movilizarse sobre el río Charde de forma segura (...)

202. Entre el 27 de agosto y el 14 de octubre de 2016, se tuvo acompañamiento del Cuerpo de Bomberos (...)

203. El 31 de agosto de 2016 se retiró la estructura colapsada para dar paso al montaje del puente vehicular provisional.

**Paso aguas arriba**

204. A partir del 7 de septiembre de 2016, se adelantaron obras aguas arriba del puente siniestrado para dar transitabilidad (...)

205. Este paso provisional estuvo en funcionamiento hasta que se habilitó el control de peso vehicular de las básculas provisionales, requiriendo mantenimiento continuo durante dicho tiempo.

---

206. *Entre el 10 y 15 de septiembre de 2016, aguas arriba se habilitó inicialmente paso para vehículos pesados y posteriormente vehículos livianos (...)*

**Puente Peatonal**

207. *El 15 de octubre de 2016 se habilitó una moderna estructura metálica colgante de 90 metros de largo por 1,80 metros de ancho transitable. (...)*

**Puente INVÍAS I y Puente INVÍAS II**

208. *Entre el 8 y 10 de septiembre de 2016 se transporta al lugar la estructura del primer puente provisional entregado en comodato por el INVÍAS; el 12 de septiembre se da inicio al montaje de este, con una capacidad de carga para operación de 52 toneladas y máximo de 72 toneladas. (...)*

209. *El costo de la estructura metálica del puente provisional no se incluye en la reclamación, comoquiera que estos puentes fueron entregados en comodato por el INVÍAS a la ANI (...) si se incluyen todos los costos asociados a la adaptación de los mismos, así como las obras de infraestructura requeridas para instalarlos y hacerlos viables para el paso y tránsito de vehículos e igualmente se incluyen como proyectados los costos de su desmonte y el restablecimiento del cauce una vez se complete la construcción del puente definitivo. (...)*

210. *El 15 de noviembre de 2016 se puso en servicio el Puente Provisional vehicular – INVÍAS I.*

(...)

215. *El 14 de enero de 2017 se puso en servicio el Puente Provisional Vehicular INVÍAS II, con una longitud total de 146,4 metros y ancho de calzada de 4 metros. (...)*

**Gestión Social**

220. *Como medida indispensable para el acceso a los pasos provisionales aguas abajo y aguas arriba del puente siniestrado, se requirió la ejecución de diversas labores (...)*

(...)

**Frentes de obra en la Vía Maní – San Rafael**

225. *En el marco de las decisiones que se adoptaron en el Consejo de Seguridad y Emergencia se ordenó la adecuación de las siguientes rutas (...). La ruta YopalManí-Aguazul y la ruta Morichal-El Guineo-San Rafael fueron intervenidas como rutas alternas para el paso de vehículos de carga y vehículos livianos.*

(...)

---

233. (...) la vía Maní se habilitó y estuvo en funcionamiento hasta la entrada en operación del Puente INVÍAS II a mediados del mes de enero de 2017.

**Básculas y señalización**

234. Debido a las restricciones de peso de las secciones de puentes modulares del INVÍAS entregadas en comodato, esta entidad expidió actos administrativos restringiendo el paso por los mismos a vehículos de carga de máximo 52 Toneladas de peso e impuso la obligación al concesionario de restituirlos en las mismas condiciones en que fueron recibidas.

235. Fue necesario entonces adquirir básculas portátiles y adecuar zonas de pesaje provisionales (...) así como realizar la implementación de señalización y contratación de personal (...).

(...)

**Gastos de personal**

237. (...) fue necesario contratar nuevo personal y disponer del personal existente que se empleó en algunas de esas labores a tiempo parcial.

**N. ACTIVIDADES PENDIENTES DE EJECUTAR POR PARTE DE COVIORIENTE CON OCASIÓN DEL SINIESTRO**

238. El puente colapsado deberá ser reconstruido (...)

239. (...) Covioriente ha proveído provisionalmente, mediante la construcción de los puentes INVÍAS I y II y el puente peatonal, el reemplazo efectivo del puente colapsado razón por la cual el costo del montaje de estos deberá ser reconocido integralmente por las convocadas, al igual que aquellos costos en que incurrió el convocante para proveer otras soluciones temporales al tránsito como fueron, el paso aguas arriba, el paso aguas abajo, el arreglo de las vías alternas Maní y Labranzagrande y los gastos y costos adicionales asumidos para atender la emergencia.

(...)

**O. LA OCURRENCIA DE UN SINIESTRO AMPARADO POR LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO A FAVOR DE LA ANI No. 0364811-9**

(...)

244. Las Aseguradoras individualmente mediante comunicaciones de fechas 3 y 4 de septiembre de 2018 se pronunciaron en idénticos términos, objetando el reclamo presentado con cargo a la póliza de RC efectuado por COVIORIENTE (...)

245. Así mismo, las Aseguradoras simultáneamente también han objetado los reclamos formulados por terceros propietarios de vehículos por los daños y lesiones sufridas con ocasión del colapso del puente el 22 de agosto de 2016, alegando que en el caso concreto no se configuran los elementos de la responsabilidad porque no hay elementos de juicio para determinar “(..)de manera clara y contundente que la Concesionaria Vial sea responsable por los daños por los cuales se reclama (...)”.

246. A la fecha de la presente convocatoria se han presentado las solicitudes de conciliación prejudicial por parte de terceros afectados por el siniestro (...)

247. La contradictoria conducta asumida por las Aseguradoras convocadas con causa o con ocasión del siniestro es indicativa de actos contrarios a la buena fe propia del contrato de seguro: a) Ocurrido el siniestro no acudieron en atención del amparo de gastos médicos de emergencia de la póliza a cubrir los mismos para la atención de los heridos. b) Han negado cobertura a los daños reclamados por terceros con cargo a la póliza de RCE afirmando que: “no hay culpa del asegurado” o lo que es lo mismo hay una causal eximente de responsabilidad. c) Las Aseguradoras han afirmado frente a los terceros y, por tanto, han confesado que hay una causal eximente de responsabilidad de Covioriente, esto es “el hecho de un tercero” como en efecto lo es: “La colisión” d) La Aseguradora Bolívar negó el pago del siniestro de daños al propietario del SXU780 SEÑOR Jorge Alberto Pineda, con fundamento en la siguiente exclusión: “4.1.3.4. Las pérdidas o daños totales o parciales que sufran los vehículos asegurados a consecuencia de (...) Derrumbes, caída de piedras y rocas, avalanchas, aluvión, daños súbitos de carreteras, túneles o puentes, la caída de estos ...” (...)

(...)

249. (...) las Aseguradoras demandadas han insinuado, sin probarlo, que el evento se produjo por la sobrecarga presente en el puente al momento de los hechos, o lo que es lo mismo, que COVIANDES como responsable de la Infraestructura ha debido restringir el uso del puente a una sola vía.

250. En tal hipótesis, en todo caso, el riesgo les fue trasladado a las mismas porque como se ha señalado Covioriente contrató un programa de seguro integral.

(...)

259. Con las medidas adoptadas por Covioriente con causa o con ocasión del siniestro además, de contera, el Asegurado principal –Covioriente– previno que se ocasionaran cuantiosos perjuicios a terceros derivados del lucro cesante causado por los mayores costos, demoras y riesgos que se hubiesen generado de mantenerse la restricción del

*paso por la ruta nacional 6512 y los consecuentes reclamos de estos terceros a la ANI y Covioriente, que también están amparados por la citada póliza de RCE (...)*

*260. (...) la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de la de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 en su clausulado general imponía al asegurado, (...) la obligación de evitar la extensión y propagación del siniestro (...)*

*263. Existía un claro riesgo de contaminación derivado de la maniobra de cruce con carro tanques cargados, tanto por el lecho del río como por el paso de tubos ante la eventualidad de un volcamiento sobre el cauce.*

*264. En dicha medida, y en cumplimiento de sus deberes como asegurado, Covioriente implementó la rehabilitación de la vía Yopal – Maní – Aguazul (...)*

**P. PERJUICIOS SUFRIDOS POR COVIORIENTE – DETERMINACIÓN DE LA CUANTÍA DE LA PÉRDIDA.**

*(...)*

*268. El volumen de tráfico entre Yopal y Aguazul oscila entre 6.950 y 7.260 vehículos diarios de acuerdo con los conteos realizados por Covioriente entre enero y febrero de 2017.*

*(...)*

*271. De haber sido posible y tolerable para los usuarios, la ANI y las autoridades municipales y departamentales establecer el paso provisional por la vía alterna Yopal-Maní-Aguazul en lugar de la medidas efectivamente adoptadas por Covioriente, y que se solicita sean indemnizadas en esta demanda, en cualquier caso el concesionario debería haber procedido a la elevación de las especificaciones de la misma a unas similares a las de una ruta nacional de 130 kilómetros lo cual habría implicado un costo abrumadoramente superior al costo efectivamente incurrido por Covioriente al reconstruir el puente colapsado, mitigar y prevenir la extensión de siniestro y realizar los gastos adicionales requeridos como en efecto lo hizo (...).*

*272. Sustenta además la pertinencia y razonabilidad de la reconstrucción del puente, de las medidas de mitigación y prevención de la extensión del siniestro y de la realización de gastos adicionales que no era razonable imponer a la industria agrícola y petrolera de la región y a su población el significativo sobre costo y tiempo de recorrido adicional hasta el día de hoy por la vía alterna Yopal-Maní-Aguazul, ya que se hubiesen, sin lugar a dudas, generado cuantiosos reclamos de responsabilidad civil por el lucro cesante y los mayores costos de los empresarios y la comunidad, perjuicios que, como se ha explicado ya, se encuentran también amparados en el programa integral de Covioriente con el amparo principal de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, que con el presente proceso se pretende igualmente afectar.*

**Q. DETERMINACIÓN DE LA CUANTÍA DE LA PÉRDIDA BAJO LAS COBERTURAS OTORGADAS POR LA PÓLIZA DE SEGURO DE OBRAS CIVILES ANI SECCIÓN I NO. 0046736-0**

273. A continuación se detallan los daños, actividades y los costos asumidos por Covioriente, directamente o a través de su contratista constructor 4G Llanos, en la atención del siniestro del puente sobre el río Charte, realizando los diseños y las obras para habilitar el tráfico y el paso peatonal, (...). Por lo anterior los contratos y facturas fueron celebrados y pagados mayormente por el Consorcio 4G Llanos o sus integrantes y otros directamente celebrados por Covioriente S.A.S. y facturados a esta. La totalidad de los pagos que fueron realizados por Consorcio 4G Llanos han sido reembolsados a ésta en la suma de DIECINUEVE MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES CUARENTA Y UN MIL SEISCIENTOS SESENTA Y UN PESOS (\$19.942.041.661). Los restantes contratos y gastos han sido pagados a la fecha por Covioriente S.A.S.

(...)

**a. Daños materiales que deben ser indemnizados (...) con base en la póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0.**

(...)

276. La instalación de los puentes INVÍAS (...), implicó para Covioriente los siguientes costos (...):

277. El valor de los recursos empleados por Covioriente para reemplazar el puente siniestrado están dentro del valor asegurado declarado para el puente sobre el río Charte que era de entre \$8.299.200.000 y \$11.065.600.000 (...)

**b. Gastos adicionales incurridos por Covioriente que deben ser indemnizados por las demandadas con base en la póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0.**

278. La póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0, en su sección IV de Amparos Adicionales, prevé el amparo de Gastos Adicionales (...)

279. Covioriente debió incurrir de manera "necesaria y razonable", (...) en los siguientes gastos adicionales para "aminorar los efectos del siniestro" (...)

**c. Gastos para prevenir la extensión y propagación del siniestro incurridos por Covioriente que deben ser indemnizados por las demandadas con base en la póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0**

280. La póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0 en su sección IV de Amparos Adicionales prevé el amparo de Gastos de Extinción de Siniestro (...)

281. Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, en múltiples y significativos gastos para extinguir el siniestro y prevenir su extensión (...)

**d. Gastos de preservación de bienes en caso de siniestro incurridos por Covioriente que deben ser indemnizados por las demandadas con base en la póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0**

282. La póliza de seguro de obras civiles ANI sección I No. 0046736-0 en su sección IV de Amparos Adicionales prevé el amparo de Gastos de preservación de bienes en caso de siniestro (...)

283. Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, en gastos de preservación de bienes que implican severa afectación patrimonial (...)

**R. DETERMINACIÓN DE LAS PÉRDIDAS PADECIDAS POR COVIORIENTE A RAÍZ DEL SINIESTRO POR RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LOS BIENES DE LA ENTIDAD ESTATAL, AFECTACIÓN DE LOS TERCEROS QUE TRANSITABAN EN EL PUENTE AL MOMENTO DEL COLAPSO Y LA PREVENCIÓN DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LOS USUARIOS DE LA RUTA NACIONAL 6512 Y LA COBERTURA DE LAS MISMAS DENTRO POR LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO A FAVOR DE LA ANI No. 0364811-9 EN EL EVENTO DE QUE NO SEAN INDEMNIZADAS CON BASE EN LA PÓLIZA DE SEGURO DE OBRAS CIVILES ANI SECCIÓN I NO. 0046736-0**

(...)

**a. Perjuicios a ser indemnizados bajo el amparo de “Responsabilidad por daños a los bienes de la entidad estatal”.**

(...)

286. El asegurado Covioriente, en su calidad de concesionario, debe claramente responder por la reconstrucción del puente y por los costos y gastos necesarios para mantener la transitabilidad de la vía con ocasión del colapso de este, dicha responsabilidad derivada de los daños al bien de propiedad la ANI está claramente cubierta por uno de los amparos principales de la póliza de responsabilidad civil extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 (...)

El valor que, en el marco de la referida póliza de responsabilidad, deberá ser indemnizado por las demandadas a Covioriente con base en el amparo de Responsabilidad por daños



a los bienes de la entidad estatal corresponde al costo que tuvo para Covioriente el reemplazo del puente colapsado por medio de los puentes INVÍAS I y II y la construcción del puente peatonal con el fin de restablecer plenamente, y de manera pronta, el tránsito normalizado sobre el río Charte en la ruta nacional 6216 (...)

**b. Perjuicios a ser indemnizados por afectación de los terceros que transitaban en el puente al momento del colapso**

287. La póliza de responsabilidad civil extracontractual derivada de cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 contempla como uno de sus amparos principales el de predios y operaciones (...)

288. En el marco de la anterior cobertura, las demandadas deberán indemnizar los costos para Covioriente derivados de la remoción de los vehículos de la estructura colapsada por valor de \$80.637.500.

289. Adicionalmente, bajo este amparo deberán también las aseguradoras indemnizar integralmente a Covioriente el valor de cualquier condena que se profiera contra este y derivada de los reclamos que con ocasión del siniestro se han formulado ante otras autoridades judiciales (...)

**c. Perjuicios a ser indemnizados derivados del cumplimiento de la obligación de prevenir la extensión y propagación del siniestro**

290. (...) la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de la de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 en su clausulado general imponía al asegurado, (...) la obligación de evitar la extensión y propagación del siniestro (...)

291. (...) Covioriente (...) adoptó un extenso y detallado catálogo de medidas para evitar que el colapso del puente sobre el río Charte impidiera el tránsito sobre la ruta nacional 6512 y de esa manera previno la causación de significativos perjuicios en la comunidad de usuarios de la vía respecto de los cuales las aseguradoras demandadas hubiesen tenido que asumir el pago de reclamos formulados en el marco de la ya referida póliza Responsabilidad Civil Extracontractual.

(...)

**S.TODOS LOS COSTOS Y GASTOS REALIZADOS POR COVIORIENTE, INCLUYENDO EL RESTABLECIMIENTO DEL TRÁNSITO POR LA VÍA Y EL RETIRO DE VEHÍCULOS DEL CAUCE, PERMITIERON LA PREVENCIÓN DE LA AFECTACIÓN ECONÓMICA DE LOS USUARIOS DE LA RUTA NACIONAL 6512 Y LA COBERTURA DE LAS MISMAS DENTRO POR LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO A FAVOR DE LA ANI No.**

**0364811-9 EN EL EVENTO DE QUE NO SEAN INDEMNIZADAS CON BASE EN LA PÓLIZA DE SEGURO DE OBRAS CIVILES ANI SECCIÓN I NO. 0046736-0**

*293. Al margen de que claramente el amparo de "Responsabilidad por daños a los bienes de la entidad estatal" de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento a favor de la ANI No. 0364811-9 y el amparo de predios se afectan por los perjuicios padecidos por mi representada al evitar los daños a terceros y a la ANI, no cabe duda que todos los costos y gastos incurridos por Covioriente para restablecer el tráfico en la Ruta Nacional 6512, incluyendo la construcción de los puentes INVÍAS I y II, el puente peatonal y los gastos de remoción de vehículos, y claro está los costos y gastos adicionales realizados que evitaron un siniestro mayor, fueron realizados por la asegurada en el marco de sus obligaciones derivadas del contrato de seguro mencionado como se resaltó previamente.*

*Recordemos que en virtud de las obligaciones del asegurado en el contrato (numeral 8. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO) y de lo previsto en la ley Art. 1074 del Código de Comercio, debía Covioriente impedir la extensión de un siniestro de responsabilidad civil consistente en los reclamos formulados por terceros contra esta misma póliza .*

*Estos reclamos sin lugar a dudas la cobertura principal bajo la póliza de responsabilidad civil en mención y en el marco de dicha activación es procedente la indemnización de todos aquellos gastos y costos razonables incurridos por el Asegurado para prevenir la extensión del gasto (...)"*

**3. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

Según se relató en el capítulo de antecedentes, la convocada dio oportuna contestación a la reforma de la demanda, se opuso a la prosperidad de la totalidad de las pretensiones, aceptó algunos hechos, negó otros, precisó que en algunos casos no se trataba de hechos sino de manifestaciones subjetivas de la Convocante, objetó el juramento estimatorio, hizo unas precisiones previas sobre la naturaleza del seguro contenido en la póliza de obras civiles No. 0046736-0 y en relación con las excepciones formuladas respecto de la póliza de responsabilizas civil extra contractual No. 0364811-9, y formuló las siguientes excepciones:

En relación con la póliza de obras civiles No. 00446736-0 formuló las siguientes excepciones y medios de defensa:

- I. *EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO – EL COLAPSO DEL PUENTE SOBRE EL RIO CHARTE NO SE PRODUJO POR UNA COLISIÓN*
  - II. *EXCEPCIONES EN CASO DE QUE EL TRIBUNAL CONSIDERE QUE EL COLAPSO DEL PUENTE SOBRE EL RIO CHARTE SE PRODUJO POR UNA COLISIÓN – INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR APLICACIÓN DE EXCLUSIONES*
  - III. *EXCEPCIONES EN CASO DE QUE EL TRIBUNAL CONSIDERE QUE NO PROSPERAN LAS EXCEPCIONES INVOCADAS EN LOS PUNTOS I, II Y III ANTERIORES*
    1. *Excepciones frente a la pretensión declarativa sobre la existencia de un siniestro bajo la póliza y de condena por la suma de \$8.675.426.068 o la suma que resulte probada por el colapso del puente*
      - 1.1. *Excepción de ausencia de daño en cabeza de COVIORIENTE, por cuanto la demolición y el reemplazo del puente es un costo o erogación que debe asumir COVIORIENTE en virtud del contrato de concesión.*
      - 1.2. *En subsidio de la excepción anterior, la cobertura del puente es a valor real y no a valor de reposición*
    2. *Excepción de inexistencia de obligación de LAS ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$8.675.425.068 por el costo de reemplazo del puente y su anexo peatonal (Puentes INVIAS I y II).*
    3. *Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$5.017.699.443, por los “gastos adicionales”.*
    4. *Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$8.496.898.887, por los “gastos de extinción del siniestro”.*
    5. *Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$1.857.643.091, por los “gastos de preservación de bienes en caso de siniestro”.*
  - IV. *INEXISTENCIA O SOBREESTIMACIÓN DE PERJUICIOS – AFECTACIÓN DEL PRINCIPIO INDEMNIZATORIO*
-

- V. *EXCEPCIÓN DE IMPROCEDENCIA DE LOS INTERESES DE MORA*
- VI. *LÍMITE DE LA SUMA ASEGURADA*
- VII. *OBSERVANCIA DEL DEDUCIBLE PACTADO EN LA PÓLIZA No. 0046736-0*
- VIII. *EXCEPCIÓN RELATIVA A LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS Y CONDICIONES CONTRACTUALES PACTADAS EN LA PÓLIZA*
- IX. *EXCEPCIÓN GENÉRICA*

Respecto de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 0364811-9 formuló las siguientes excepciones de mérito y medios de defensa:

- I. *EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN BAJO TODOS LOS AMPAROS POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO – INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD IMPUTABLE A COVIORIENTE*
  - II. *EXCEPCIONES EN CASO DE QUE EL TRIBUNAL CONSIDERE QUE EL COLAPSO GENERA RESPONSABILIDAD CIVIL – INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN BAJO TODOS LOS AMPAROS POR APLICACIÓN DE EXCLUSIONES*
  - III. *EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO BAJO EL AMPARO DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A BIENES DE LA ENTIDAD ESTATAL*
  - IV. *EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO BAJO EL AMPARO DE RESPONSABILIDAD EN PREDIOS Y POR OPERACIONES*
  - V. *EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO BAJO EL AMPARO DE RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN*
  - VI. *EXCEPCIONES RELATIVAS A LA PRETENSIÓN DECLARATIVA No. 3.7. (Y LA CORRESPONDIENTE DE CONDENA) RELATIVA A LOS GASTOS INCURRIDOS PARA EVITAR LA EXTENSIÓN Y PROPAGACIÓN DEL SUPUESTO SINIESTRO*
  - VII. *INEXISTENCIA O SOBREESTIMACIÓN DE PERJUICIOS – AFECTACIÓN DEL PRINCIPIO INDEMNIZATORIO*
-

- VIII. *EXCEPCIÓN DE IMPROCEDENCIA DE LOS INTERESES DE MORA*
- IX. *LÍMITE DE LA SUMA ASEGURADA*
- X. *OBSERVANCIA DEL DEDUCIBLE PACTADO EN LA PÓLIZA No. No. 0364811-9*
- XI. *EXCEPCIÓN RELATIVA A LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS Y CONDICIONES CONTRACTUALES PACTADAS EN LA PÓLIZA*
- XII. *EXCEPCIÓN GENÉRICA*

Finalmente, en el capítulo denominado *“EXCEPCIONES DE MÉRITO Y MEDIOS DE DEFENSA FRENTE A LAS PRETENSIONES SOBRE LO QUE LA REFORMA A LA DEMANDA DENOMINA PROGRAMA DE SEGUROS INTEGRAL (No.5 Y 6)”*, se remitió a las excepciones invocadas para las respectivas pólizas y manifestó que las convocadas se oponen a la afirmación *“según la cual las pólizas fueron expedidas en el “marco del programa de seguros integral contratado por COVIORIENTE”. En efecto, no existe ningún programa de seguros integral que ampare a COVIORIENTE. Esta entidad suscribió voluntariamente la póliza de obras civiles ANI, la póliza de responsabilidad civil extracontractual (que son materia del presente litigio) y la póliza de seguro de cumplimiento, cada una de las cuales tiene amparos y condiciones propias e independientes”*.

### **III. PRESUPUESTOS PROCESALES Y FUNDAMENTOS DEL LAUDO**

Del recuento realizado en los apartes precedentes se desprende que la relación procesal existente en el presente caso se constituyó regularmente, hallándose por lo tanto reunidos los presupuestos procesales, como también está acreditado que en el desenvolvimiento de la mencionada relación no se configura defecto alguno que, por tener la trascendencia legalmente requerida para invalidar en todo o en parte la actuación surtida y no haberse saneado, imponga darle aplicación al artículo 137 del Código General del Proceso, motivos estos por fuerza de los cuales hay lugar a decidir sobre el mérito de la controversia sometida a arbitraje, finalidad en cuya virtud son conducentes las siguientes,

## CONSIDERACIONES

### 1. LOS SEGUROS OBJETO DE ESTE PROCESO

#### 1.1. Contratos de seguro celebrados y posiciones encontradas de las partes.

Los contratos de seguro con base en los cuales la parte Convocante ha estructurado sus pretensiones constan en la **Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0** y en la de **Responsabilidad Civil Extracontractual No. 0364811-9**.

Sobre la celebración de los aludidos contratos no existe controversia alguna. En el expediente constan las denominadas carátulas de las ya referidas pólizas, así como el contenido de las mismas expresado tanto en los correspondientes clausulados generales como en sus condiciones particulares.

En el presente trámite no se ha discutido la existencia ni la validez de los aludidos contratos y no observa el Tribunal causal de nulidad que deba ser declarada de oficio.

El debate tiene que ver con la naturaleza del seguro plasmado en la Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0, pues para la Convocante se está en presencia de uno de carácter mixto "... *ya que brinda al Tomador/Asegurado coberturas reales en las Secciones I, II y III y coberturas patrimoniales en la Sección IV*"<sup>31</sup>, al paso que para la Convocada "... *el amparo de daños materiales de la Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0 dada su naturaleza de seguro real, no es un seguro que proteja la integridad patrimonial de COVIORIENTE, sino exclusivamente los daños que sufra la cosa*"<sup>32</sup>

Para la Convocante, "... *las coberturas de la Sección IV Amparos adicionales efectivamente los contrató COVIORIENTE y, como su nombre lo indica, son adicionales, complementarios frente a las coberturas de la Sección I de la póliza...*"<sup>33</sup>; "... *el propósito de las tres (3) coberturas [se refiere a la Sección IV] es proteger la integridad del patrimonio*

31 Alegato de conclusión, páginas 249 y 250.

32 Alegato de conclusión, página 11.

33 Alegato de Conclusión, página 245.

*de COVIORIENTE frente a aquellas erogaciones pecuniarias en que tenga que incurrir como consecuencia de cualquier riesgo amparado...*<sup>34</sup>

Específicamente afirmó la Convocante en su alegato de conclusión que *“Esta distinción es pertinente para aclarar que las Secciones I, II, III y IV son secciones independientes y autónomas que conforme a su interés contrata o no el Tomador/Asegurado, mientras que las Secciones V y VI refieren a las condiciones generales y exclusiones comunes a todas las secciones de la “PÓLIZA DE SEGURO DE OBRAS CIVILES ANI”*<sup>35</sup>

Para las aseguradoras Convocadas, en cambio, *“... los amparos adicionales de ‘gastos adicionales’, ‘gastos de extinción del siniestro’ y ‘gastos de preservación de bienes en caso de siniestro’ requieren como condición indispensable que exista previamente un siniestro y que los mismos tengan una clara relación de causalidad con su finalidad: la búsqueda de aminorar el siniestro, controlarlo o evitar su propagación y preservar bienes, lo cual no aconteció en el presente proceso”*<sup>36</sup>

En suma, la Convocante esgrime lo que a su juicio es naturaleza “patrimonial” del seguro en cuanto hace a la Sección IV, que estima “independiente” y “autónoma” respecto de la Sección I (Daños Materiales – Amparo de Obras Civiles y Otros Bienes Existentes), al paso que la Convocada, al atar o hacer depender la Sección IV, de la Sección I, pregona la naturaleza “real” del seguro en cuestión, y descarta que se trate de uno que cubra la integridad patrimonial de Covioriente. Al respecto afirmó: *“De acuerdo con lo expuesto, el amparo de daños materiales de la Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0, dada su naturaleza de seguro real, no es un seguro que proteja la integridad patrimonial de COVIORIENTE, sino exclusivamente los daños que sufra la cosa”*.<sup>37</sup>

## **1.2. Clasificación legal de los seguros: Seguros de daños reales y Seguros de daños patrimoniales**

<sup>34</sup> Alegato de conclusión, página 249.

<sup>35</sup> Alegato de conclusión, página 245.

<sup>36</sup> Alegato de conclusión página 82.

<sup>37</sup> Alegato de conclusión página 11.

Procede el Tribunal, en primer lugar, a dejar consignadas algunas breves consideraciones sobre la clasificación que divide a los seguros de daños en seguros reales y seguros patrimoniales.

El artículo 1082 del Código de Comercio dispone:

*“Los seguros podrán ser de daños o de personas; aquéllos, a su vez, podrán ser reales o patrimoniales”*

Para el caso bajo examen no es menester entrar en los pormenores y análisis detallado sobre la primera clasificación de que da cuenta el texto legal transcrito. Es muy clara, y no tiene incidencia en lo que debe resolver el Tribunal, la distinción entre seguros de daños y seguros de personas. Los primeros, denominados también en la doctrina “Seguros de interés”<sup>38</sup> implican, en palabras de J. Efrén Ossa *“protección contra un perjuicio patrimonial en la acepción económico-jurídica de este vocablo”*<sup>39</sup>; los segundos, al decir de Halperin, *“no dependen de la existencia de un daño concreto (...) sino de las vicisitudes que afectan a una persona determinada, su salud o integridad corporal”*.<sup>40</sup>

La subdivisión de los seguros de daños en reales y patrimoniales, ofrece mayores complejidades y debe ser abordada con más detalle por el Tribunal, pues ello, como quedó indicado, es asunto debatido en este proceso.

Los seguros de daños reales *“son aquellos que versan sobre cosas muebles o inmuebles, determinadas o determinables, amenazadas en su integridad física o en la integridad jurídica de los derechos radicados en ellas”*. (...) *“La suma asegurada tiene un límite natural que es el valor económico de la cosa amenazada o del interés jurídico a ella vinculado”*.<sup>41</sup>

La naturaleza misma de los seguros reales, y en particular la circunstancia según la cual el valor asegurado depende inexcusablemente de la estimación previa del valor del bien

38 Cfr. Halperin, Isaac. Lecciones de Seguros. Depalma, Buenos Aires, 1997. Pág. 11.

39 Ossa Gómez, J. Efrén. Teoría General del Seguro. El Contrato. Temis, Bogotá, 1984. Pág. 55.

40 Halperin. Ob. Cit. Pág. 12

41 Ossa. Ob. Cit. Pág. 56.



mueble o inmueble o del derecho vinculado al mismo, permite, a diferencia de lo que ocurre con los seguros patrimoniales, sostener la posibilidad de ocurrencia de los fenómenos de “sobreseguro” e “infraseguro”, así como la viabilidad del denominado seguro de *valor a nuevo*.

En relación con los seguros patrimoniales es necesario poner de presente que no tienen en la ley y en la doctrina la claridad que ostentan los reales.

Diáfanos son, al respecto, las palabras de Ossa Gómez:

*“Los seguros patrimoniales, como su nombre lo indica, protegen la integridad del patrimonio económico contra el detrimento eventual que pueda afectarlo desfavorablemente y que tanto puede originarse en una disminución del activo como en un aumento del pasivo.*

“ ...

*“Hay que reconocer, empero, que esta categoría no encuentra muy sólido arraigo en la doctrina y que, excepto en algunos de sus tipos, no es tarea fácil identificar sus atributos específicos, los que mejor la distinguen de la de los denominados ‘seguros reales’.*

“ ...

*“La ley colombiana tampoco permite identificar, en forma inequívoca, las notas características de los ‘seguros patrimoniales’, a punto tal que, a nuestro juicio solo parece viable atribuir ese carácter al ‘seguro de responsabilidad extracontractual’ (también al de responsabilidad civil contractual derivada de la muerte o del daño a la integridad de las personas) en la medida en que, no solo está concebido para proteger, como una universalidad, el patrimonio del asegurado, sino porque escapa a los atributos propios de los seguros reales (la preestimación del valor del interés, el sobreseguro, el infraseguro, la regla proporcional).*

“ ...

*“Bastan estas observaciones para mostrar cómo no es fácil delimitar el ámbito de los seguros patrimoniales, ni subrayar, con relativa certeza, sus diferencias específicas con los seguros reales. Habrá, entonces, que analizar cada uno de sus tipos o subtipos, desentrañar si fuere necesario, en contenido contractual de cada póliza, para deducir la*

---

*ubicación que les conviene en la categoría, esa sí inconfundible de los seguros de daños”.*<sup>42</sup>

La jurisprudencia ha tenido ocasión de abordar la clasificación que se está comentando. En sentencia de diciembre 12 de 2017, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia indicó:

*“De acuerdo con el artículo 1082 del Código de Comercio, los seguros de daños «podrán ser reales o patrimoniales». Los primeros, también conocidos como «de cosas», recaen sobre bienes muebles o inmuebles, determinados o determinables, respecto de los cuales se ampara el riesgo que pone en peligro su integridad material o la de los derechos que se tienen sobre ellas. Ejemplo de esta clase son los de incendio, robo, vehículos, agrario y de transporte.*

*“La segunda tipología corresponde a los seguros patrimoniales, los cuales sin estar vinculados a un bien o cosa en particular, «protegen la integridad del patrimonio económico contra el detrimento eventual que pueda afectarlo desfavorablemente y que tanto puede originarse en una disminución del activo como en un aumento del pasivo»<sup>43</sup>. Los seguros de responsabilidad civil y de cumplimiento pertenecen a esta especie.*

*“Aunque ambos tipos de seguro se rigen bajo el principio de indemnización, existen entre ellos notables diferencias, tales como que en los primeros el límite de la suma asegurada coincide con el valor del bien mueble o inmueble, en tanto en los segundos corresponde a un monto acordado por las partes; en los últimos no se presentan las figuras de infraseguro y supraseguro que con frecuencia se registran en los reales, y tampoco se habla de los conceptos de «valor presunto», «valor estimado» o «valor a nuevo», ni de la aplicación de la «regla proporcional» utilizada en los de bienes cuando no es posible establecer el monto asegurable. Además, en los últimos, la subrogación está limitada a los casos de «dolo o culpa grave» de los dependientes o de ciertas personas vinculadas al asegurado, o a que la responsabilidad de estos se encuentre amparada en una relación asegurativa.*

*“Tales divergencias justifican una regulación normativa independiente que atiende las especificidades de cada una de las tipologías comentadas, realidad a la que no fue ajeno el legislador, de ahí que en relación con el seguro de responsabilidad civil estableció una reglamentación especial, la cual aparece consignada en los artículos 1127 a 1133 del estatuto mercantil, el artículo 4º de la Ley 389 de 1997, y las disposiciones que crearon modalidades de seguros obligatorios para ciertos sectores de la economía o actividades específicas (riesgos profesionales, transporte público, accidentes de tránsito, ejecución*

42 Ossa Gómez. Ob. Cit. Págs. 57 y 58.

43 La frase entre comillas de la Corte corresponde a Ossa, J. Efrén. Teoría General del Seguro. El Contrato. Temis, 1984, p. 57.

*de obras públicas, construcción, espectáculos, empresas de vigilancia privada y transportadoras de valores, contra daño ambiental, corredores de seguros y de reaseguros, entre otros)."*

Y en sentencia de junio 12 de 2018 se pronunció así la Sala de Casación Civil de la Corte:

*"El seguro de daños tiene por objeto proteger el patrimonio del asegurado a causa de un perjuicio pecuniario. Su característica más notable, constituye la '(...) materialización de un perjuicio de estirpe económico radicado en cabeza del asegurado, sin el cual no puede pretenderse que el riesgo [objeto] del acuerdo de voluntades haya tenido lugar y, por ende, que se genere responsabilidad contractual del asegurador (...)'"<sup>44</sup>.*

*"Ciertamente, conforme el artículo 1082 del C. de Co., despuntan dos tipos de seguros, el de daños, cuyo interés asegurable lo tiene el asegurado y el de personas que hace beneficiario al asegurado o a un tercero designado por éste, o sus herederos.*

*"Así mismo, el canon citado distingue otros dos modelos aseguraticios: reales y patrimoniales. Los primeros recaen sobre bienes muebles o inmuebles, determinados o determinables, respecto de los cuales se protege el riesgo que frente a ellos pueda afectar su plenitud material, como ocurre en situaciones de incendio, hurto, etc.*

*"Los segundos, se refieren a los seguros patrimoniales, los cuales, aun cuando pueden o no relacionarse a un bien en concreto, su finalidad es asegurar la integridad del patrimonio económico contra el detrimento eventual que pueda acarrear una disminución del activo en correlación con el aumento del pasivo.*

*"Las señaladas tipologías tienen divergencias importantes, pues en los primeros, el límite de la suma garantizada coincide siempre con el costo de los bienes; por el contrario, en los otros, dicho margen es acordado por las partes. En estos últimos, como ocurre en aquéllos, no existen figuras o conceptos tales como infraseguro, supraseguro, valor presunto, estimado o nuevo, mucho menos se aplica la regla proporcional, utilizada cuando no se puede determinar a ciencia cierta el monto asegurable."*

También los tribunales arbitrales se han ocupado del tema. Así por ejemplo, en el laudo de Palmar del Oriente Ltda. contra Ace Seguros S.A. y Compañía de Seguros Colmena S.A. de 16 de julio de 2002 se señaló:

<sup>44</sup> La frase entre comillas de la Corte corresponde a la sentencia de casación civil de 22 de julio de 1999, rad. 5065 y 24 de mayo de 2000, rad. 5439.

*“En segundo lugar, en los llamados seguros de reparación (reales) por contraposición a los de responsabilidad (patrimoniales), categorías estas dos en que se clasifican los seguros contra daños al tenor del artículo 1082 del Código de Comercio el riesgo queda delimitado por el objeto sobre el que recae la garantía dispensada por el asegurador, objeto que puede ser material o inmaterial y que debe apreciarse siempre en función de su valor, es decir de la utilidad económica que representa para el asegurado”.*

Sobre estas bases conceptuales concluye el Tribunal que los seguros patrimoniales se caracterizan, básicamente, por (i) no referirse a daños en bienes específicos o en derechos vinculados con los mismos; (ii) por tanto, no tener la suma asegurada relación con valores específicos de bienes o derechos, sino estimaciones aproximadas y libremente acordadas por las partes lo que resulta incompatible con la figura del seguro por valor a nuevo; (iii) proteger como universalidad el patrimonio del asegurado y (iv) en consecuencia, no ser susceptibles de sobreseguro, de infraseguro ni de regla proporcional.

### **1.3. Naturaleza de los seguros objeto de este litigio**

Resumidos como quedaron los rasgos distintivos de los seguros reales y de los patrimoniales, corresponde calificar, de cara a dicha clasificación los seguros objeto del presente proceso.

#### **1.3.1. Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0**

El análisis de la póliza de obras civiles demanda el examen de las secciones I y IV de la póliza, que son las involucradas en la controversia, todo ello por supuesto a la luz del objeto mismo del seguro, que está consignado en el párrafo de entrada del documento contentivo del clausulado general, y de las condiciones particulares.

##### **1.3.1.1. Objeto del seguro**

Se convino de la siguiente manera:

“SEGUROS GENERALES SURAMERICANA<sup>45</sup> (...) CONVIENE CON EL ASEGURADO<sup>46</sup> MEDIANTE EL PAGO DE LA PRIMA INDICADA, EN ASEGURAR CON SUJECIÓN A LOS TÉRMINOS, EXCLUSIONES Y CONDICIONES CONTENIDOS EN LA PRESENTE PÓLIZA, LOS BIENES MENCIONADOS EN LA CARÁTULA DE LA MISMA, CONTRA LOS DAÑOS MATERIALES QUE SUFRAN DURANTE EL PERIODO DE VIGENCIA, SIEMPRE QUE SUCEDAN EN FORMA ACCIDENTAL, SÚBITA E IMPREVISTA Y SE HAGA NECESARIA LA REPARACIÓN O REPOSICIÓN DE LOS MISMOS, COMO CONSECUENCIA DIRECTA DE LOS RIESGOS AMPARADOS POR ESTE PÓLIZA. IGUALMENTE SUJETO A LOS TÉRMINOS, EXCLUSIONES Y CONDICIONES CONTENIDAS EN LA PRESENTE PÓLIZA, SE AMPARA EL LUCRO CESANTE COMO CONSECUENCIA DE PÉRDIDAS MATERIALES ASEGURADAS”.

### **1.3.1.2. Secciones de la póliza relacionadas en el presente debate**

#### **Sección I AMPARO DE OBRAS CIVILES Y OTROS BIENES EXISTENTES ASEGURADOS POR ESTA SECCIÓN.**

Esta sección tiene dos capítulos: el primero sobre DAÑOS MATERIALES, y el segundo sobre LUCRO CESANTE.

Dadas las particularidades del presente debate se transcriben solamente los apartes pertinentes en relación con los DAÑOS MATERIALES.

#### **“1. DAÑOS MATERIALES.**

“ESTE SEGURO CUBRE LOS DAÑOS O PÉRDIDAS MATERIALES DE LOS BIENES ASEGURADOS, DESCRITOS EN LA CARÁTULA DE LA PÓLIZA PARA LA PRESENTE SECCIÓN, CAUSADOS DIRECTAMENTE POR LOS EVENTOS QUE SE DESCRIBEN A CONTINUACIÓN:

“1.1 INCENDIO, HUMO, HOLLÍN, GASES, LÍQUIDOS O POLVOS CORROSIVOS QUE SEAN CONSECUENCIA DE INCENDIO, IMPACTO DE RAYO, EXPLOSIÓN, COLISIÓN DE VEHÍCULOS TERRESTRES O EMBARCACIONES ACUÁTICAS”.

45 Los contratos de seguro objeto de este proceso los celebraron en calidad de coaseguradores SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. (25%) aseguradora líder, según cláusula de liderato que obra en el expediente, SEGUROS GENERALES BOLÍVAR S.A. (25%), LIBERTY SEGUROS S.A. (25%) y SEGUROS ALFA S.A. (25%).

46 CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. – COVORIENTE S.A.S. Y/O AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

Por su parte, los bienes asegurados están referidos de la siguiente manera en las condiciones particulares de la póliza en mención:

**“VALORES ASEGURADOS**

*“Sección I Amparo de obras civiles y otros bienes existentes (vigencia anual)*

*“Valor de reposición a nuevo de la totalidad de las obras civiles existentes/de otros bienes existentes: Cop \$1.460.000.000.000 (sujeto a revisión por parte del asegurado)*

*“Vías en superficie: Cop \$1.300.000.000.000*

*“Puentes: Cop \$160.000.000.000”*

Específicamente el puente sobre el río Charte objeto de este proceso, el cual hacía parte de la Unidad Funcional 7, fue estimado entre \$8.299.200.000 y \$11.065.600.000, de conformidad con el documento *“Estimación del costo de los puentes existentes”*<sup>47</sup>.

En el clausulado general se señaló como valor asegurado de los bienes el valor de reposición así:

**“3. VALOR DE REPOSICIÓN, VALOR ASEGURADO**

**“3.1. VALOR DE REPOSICIÓN**

*“Para los efectos de esta póliza se entiende como valor de reposición a nuevo el costo que exigiría la construcción o adquisición de un bien nuevo de la misma clase, calidad y capacidad, incluyendo el costo de transporte, montaje, materiales, salarios, impuestos y derechos de aduana si los hubiere”*

**Sección IV. AMPAROS ADICIONALES Y OTROS GASTOS CUBIERTOS PARA LAS SECCIONES I, II Y III**

---

47 Prueba 49 Reforma de la Demanda. Folio 255 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

Transcribe el Tribunal los apartes pertinentes en razón de la controversia sometida a su consideración.

**"2. OTROS GASTOS CUBIERTOS**

**"CON SUJECCIÓN A LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA PÓLIZA Y EN CONSIDERACIÓN AL PAGO DE LA PRIMA CONVENIDA, LA ASEGURADORA INDEMNIZARÁ ADICIONALMENTE Y HASTA LOS LÍMITES CONTRATADOS PARA CADA COBERTURA CONSIGNADOS EN LA CARÁTULA, SIN EXCEDER EN NINGÚN CASO LA SUMATORIA TOTAL DE ELLOS EL VALOR ESTIPULADO PARA TODA LA VIGENCIA, LOS GASTOS RELACIONADOS EN LOS NUMERALES 2.1 AL 2.7 A CONTINUACIÓN, QUE SEAN CONSECUENCIA DE LA OCURRENCIA DE CUALQUIER RIESGO AMPARADO POR LA PÓLIZA.**

" ...

**"2.2. GASTOS ADICIONALES**

**"LOS GASTOS EN QUE NECESARIA Y RAZONABLEMENTE INCURRA EL ASEGURADO, QUE NO SEAN DE CARÁCTER PERMANENTE, CON EL FIN DE AMINORAR LOS EFECTOS DEL SINIESTRO, TALES COMO: VIAJE Y ESTADÍA DE FUNCIONARIOS Y TÉCNICOS, HORAS EXTRA, TRABAJO NOCTURNO, TRABAJO EN DÍAS FESTIVOS Y FLETE EXPRESO [EXCLUIDO FLETE AÉREO]**

**"SIN EMBARGO, ES CONDICIÓN PREVIA QUE DICHOS GASTOS ADICIONALES SEAN DESEMBOLSADOS EN RELACIÓN CON CUALQUIER PÉRDIDA O DAÑO CAUSADOS EN LOS OBJETOS ASEGURADOS E INDEMNIZABLES BAJO LA PÓLIZA.**

" ...

**"2.4 GASTOS DE EXTINCIÓN DE SINIESTRO**

**"LAS LABORES LLEVADAS A CABO PARA CONTROLAR EL SINIESTRO O EVITAR SU PROPAGACIÓN. EL LÍMITE ESTABLECIDO EN EL ANEXO DE LA CARÁTULA PARA ESTE AMPARO OPERA POR CADA SINIESTRO.**

**"2.5 GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO**

**"LAS LABORES LLEVADAS A CABO PARA PRESERVAR LOS BIENES UNA VEZ OCURRIDA UNA PÉRDIDA AMPARADA POR LA PRESENTE PÓLIZA. EL LÍMITE**

---

*ESTABLECIDO EN EL ANEXO DE LA CARÁTULA PARA ESTE AMPARO OPERA POR CADA SINIESTRO”*

### **1.3.1.3. Calificación del Tribunal sobre el Seguro de Obras Civiles**

Con base en los diversos contenidos de la póliza de obras civiles, atrás transcritos, el Tribunal constata que respecto de la misma se reúnen los requisitos legales para afirmar que se trata de un seguro de daños de carácter real.

Esta afirmación resulta pacífica en la controversia sometida a consideración del Tribunal, en cuanto se refiere a la Sección I de la póliza, es decir a la sección de Daños Materiales. Basta con observar el contenido contractual en esta materia para arribar a la aludida conclusión. Las partes coinciden en esto, razón por la cual no es necesario que el Tribunal se detenga en ello.

Como quedó dicho, es en materia de la Sección IV que las partes tienen visiones diferentes, pues al paso que la Convocante sostiene que ella consagra amparos patrimoniales, dada su independencia y autonomía en relación con la Sección I, las Convocadas afirman lo contrario.

El Tribunal no comparte la apreciación de COVIORIENTE y por ello estima el carácter real en su integridad de la **Póliza de Obras Civiles No. 0046736-0**.

En efecto, no obstante tratarse de amparos o de gastos adicionales los referidos en la Sección IV, su estructuración en la póliza tiene directa e inseparable conexión con la Sección I. En tal sentido, no considera el Tribunal que la Sección VI de la póliza, dentro de la cual se contemplan los gastos adicionales referidos en los ordinales 2.2, 2.4 y 2.5, sea, como lo afirma la Convocante, “independiente” o “autónoma”, y que en tal virtud tenga una naturaleza jurídica diversa de la que tiene la Sección I. Para el Tribunal es claro que las estipulaciones contractuales apuntan a que los “*otros gastos cubiertos*” de que tratan los aludidos ordinales, solamente deben ser cubiertos por las aseguradoras si tienen relación con los daños materiales sufridos por los bienes asegurados.

Las cláusulas correspondientes que quedaron transcritas ponen en evidencia lo anterior: respecto de los convencionalmente llamados “*gastos adicionales*” se advierte en la póliza que son aquellos “*en que necesaria y razonablemente incurra el asegurado,*



que no sean de carácter permanente, con el fin de **aminorar los efectos del siniestro**" (resalta el Tribunal), y el siniestro es, según aspira que se declare la Convocante, el colapso del puente sobre el río Charte. El daño material que pretende la Convocante se le indemnice es el correspondiente a la caída del puente, de tal suerte que los gastos adicionales solo pueden referirse a aquellos que se enderecen a aminorar los efectos del daño material relativo al valor de reposición a nuevo del bien asegurado. Tal es el alcance del segundo párrafo del ordinal 2.2. de la Sección IV, según el cual "*sin embargo, es condición previa que dichos gastos adicionales sean desembolsados en relación con cualquier pérdida o daño causados en los objetos asegurados e indemnizables bajo la póliza*" (resalta el Tribunal).

Otro tanto cabe decirse respecto de los "*gastos de extinción del siniestro*", que buscan, según lo acordado, controlar el mismo o evitar su propagación, y de los "*gastos de preservación de bienes en caso de siniestro*" orientados a "*preservar los bienes una vez ocurrida una pérdida amparada por la presente póliza*".

En estos eventos la relación de tales gastos con el daño material correspondiente resulta evidente.

Así pues, encuentra el Tribunal que la Sección VI, no está concebida en la Póliza de Obras Civiles para cubrir la integridad patrimonial de COVIORIENTE, sino exclusivamente para protegerla en relación con gastos relacionados con el daño material sufrido, con lo que el carácter real de este seguro resulta claro en el caso estudiado.

### **1.3.2. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 0364811-9**

Según quedó dicho, el seguro de responsabilidad civil, es el típico seguro de daños de carácter patrimonial. Así lo señalan sin vacilación tanto doctrina como jurisprudencia.

Comoquiera que en este aspecto no hay controversia entre las partes, el Tribunal no considera necesario ahondar en este aspecto.

## 2. PRETENSIÓN 1.1 DE LA DEMANDA REFORMADA

En la pretensión 1.1. de la Demanda Reformada, la Demandante solicitó:

*“1.1. Que se declare que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.”*

Procede el Tribunal a examinar si esta pretensión está llamada a prosperar.

### **2.1. El siniestro amparado**

La póliza de seguros establece como uno de los riesgos asegurados los daños o pérdidas materiales de los bienes asegurados causados directamente, entre otros, por la colisión de vehículos terrestres.

Ahora bien, las partes han acudido a diversos medios probatorios para acreditar bien que la causa de la caída del puente fue una colisión entre dos tractocamiones que se encontraban en el puente, uno que era un carrotanque y el otro que transportaba arroz, bien que no hubo colisión y que la caída del puente fue producto de la sobrecarga sobre la estructura, o bien que ella fue causada por la sobrecarga unida a la falla de unas uniones en una articulación por corrosión y fatiga por razón de una soldadura mal aplicada que se deterioró.

Con el fin de decidir las pretensiones de la demanda y las excepciones formuladas, considera pertinente el Tribunal analizar, en primer lugar, los medios probatorios aportados por las dos partes (dictámenes periciales, informes, declaraciones y documentos) para establecer si se puede determinar la causa de la caída del puente y, en segundo lugar, si existe una confesión por parte de las demandadas en relación con la causa de la caída del puente.

#### **2.1.1. El análisis de los diversos medios probatorios aportados (dictámenes periciales, informes, declaraciones y documentos) y la causa de la caída del puente**

---

Para tal efecto el Tribunal procederá a estudiar los informes técnicos presentados, con arreglo al artículo 232 del Código General del Proceso, según el cual *“El juez apreciará el dictamen de acuerdo con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso.”*

A este respecto antes de abordar dicho estudio estima pertinente recordar el Tribunal que el ingeniero Edgar Ricardo Rueda fue recusado por la Demandada en la audiencia realizada el 17 de enero de 2020, por haber dado consejo o concepto fuera de actuación judicial sobre las cuestiones materia del proceso. Dicha recusación fue decidida en la misma audiencia por el Tribunal, el cual la negó señalando que si bien el artículo 235 del Código General del Proceso prevé que las partes deben abstenerse de aportar dictámenes rendidos por personas en quienes concurren alguna de las causales de recusación, dicha norma no prevé expresamente que el perito pueda ser recusado, como si lo hacía el Código de Procedimiento Civil, lo que conduce a concluir una de dos cosas: o bien que no es procedente la recusación<sup>48</sup>, pero el informe debe ser apreciado para verificar si existen circunstancias que afecten la credibilidad del perito y de esta manera determinar el valor probatorio del dictamen, o bien que el perito sí puede ser recusado, pero la recusación en este caso debe hacerse oportunamente, lo que no ocurrió en este caso. En todo caso el Tribunal ha apreciado el informe del ingeniero Edgar Ricardo Rueda y ha concluido que el mismo está técnicamente sustentado y es coherente con lo que él mismo expresó en la audiencia en que se le interrogó y por ello no hay razones para dudar de su imparcialidad, por lo que lo tendrá en cuenta en el análisis que se hace a continuación.

Procede el Tribunal a analizar, en primer lugar, la tesis que sostiene que la caída del puente se produjo posiblemente por sobrecarga y, a consignar las consideraciones de orden jurídico y fáctico relacionadas con la valoración probatoria de los trabajos técnicos y periciales aportados por la demandada.

A este respecto encuentra el Tribunal que dicha tesis fue sostenida por la interventoría, que para tal efecto se fundó en la opinión del ingeniero Germán Bulla.

---

48 Señala la doctrina que en el seno del Instituto de Derecho Procesal se discutió si el Código General del Proceso debería o no prever un trámite de recusación para el perito, pero finalmente no lo hizo. Juan David Gutiérrez Rodríguez. La prueba pericial en el Código General del Proceso, en Horacio Cruz Tejada (coord.) El Proceso Civil a partir del Código General del Proceso. Uniandes. 2ª ed. 2017, Página 355. Al no preverse la recusación, la misma no procedería y de este modo se habría tomado una solución análoga a la de la ley procesal española que claramente señala en su artículo 343 que la recusación solo procede respecto de los peritos designados judicialmente y para los otros peritos establece la posibilidad de que sean tachados. Precisa la ley española en su artículo 344 que el tribunal tendrá en cuenta la tacha y su eventual negación o contradicción en el momento de valorar la prueba.

A este respecto en su informe preliminar el ingeniero Bulla indicó que:

*“En la foto 10 tomada poco después de la falla y antes de que la creciente ocurrida entre la noche y la madrugada del 24 de Agosto, se llevara parte de la estructura y algunos vehículos, pueden apreciarse varias tracto-mulas cargadas con arroz y una con combustibles, que fueron represadas por un atasco. El atasco se produjo debido, presumiblemente y según diálogos con testigos presenciales, a la imposibilidad de pasar simultáneamente dos de los vehículos que viajaban en direcciones opuestas. (...)*

*La falla pudo ser ocasionada por sobrecarga en la estructura debido a la acumulación de vehículos pesados, al intentar dos de ellos una maniobra demorada de paso cada uno en un sentido.”<sup>194</sup>*

Posteriormente, en el informe denominado “CONTROL Y SEGUIMIENTO ACTIVIDADES EMERGENCIA PUENTE CHARTE – CONSORCIO INTERVENTORES 4G V- BOGOTÁ, FEBRERO 2017”, que fue remitido a la ANI por la Interventoría, esta expresó:

**“2.2 ESTUDIO DE LAS POSIBLES CAUSAS DE LA FALLA DE LA ESTRUCTURA OCURRIDA DURANTE EL SERVICIO**

*De acuerdo con los hechos acaecidos el pasado 22 de agosto de 2016. aproximadamente a las 19:40, referidos al colapso del Puente sobre el Río Charte, correspondiente a una estructura metálica distribuida en tres luces, una principal de 73 m, y dos consecutivas de 40 m cada una, esta Interventoría, aparte de hacer presencia en lugar de los hechos desde el momento en el cual se recibió el reporte de lo sucedido, procedió a realizar una visita al sitio, con su Especialista en Estructuras Ing. Germán Bulla, con el objeto de realizar seguimiento sobre las posibles causas del colapso de la estructura y adicionalmente, para poder proyectar las posibles soluciones al conflicto creado por la suspensión del tráfico vehicular y de peatones, en el área de influencia afectada por el siniestro.*

*Producto de lo anterior, la interventoría remite a la ANI mediante comunicado 4G21IVIYO215-667-16 con radicado ANI 2016-409-081345-2 de fecha 13 de septiembre de 2016 el informe preliminar realizado por el Ing. Bulla.*

*Las conclusiones aportadas por el especialista en cuanto a las posibles causas de la falla de la estructura ocurrida durante el servicio se encuentran las mencionadas a continuación:*

- 1. La falla no se produjo por mal estado de la estructura, y no es muy probable el faltante o deterioro en alguna conexión que la precipitó. Esto se refutaría por las inspecciones con el sistema SIPUCOL de INV. Deberá verificarse la última inspección realizada.*
- 2. La falla pudo ser ocasionada por sobrecarga en la estructura debido a la acumulación de vehículos pesados, al intentar dos de ellos una maniobra demorada de paso cada uno en un sentido.*

*3. No hay evidencia de que uno de los vehículos hubiera golpeado la viga baranda, debido a la presencia de un bordillo que lo impediría, a que tendría que haber sido un impacto más bien fuerte y frontal y a la ausencia de marcas tanto en las vigas como en el vehículo. Si en alguna ilustración gráfica se ve un carro-tanque recostado sobre la viga, esto pudo producirse más bien por la caída luego de la falla.*

*“Adicionalmente la interventoría en respuesta a las comunicaciones ANI 2016-306-031550-1 y 2016-500-037456-1, mediante la cual la Agencia solicita a la Interventoría remitir un informe en el que se indiquen los motivos por los cuales el Puente sobre el río Charte colapsó, y además informar si dentro de las visitas rutinarias o específicas realizadas por el Concesionario o la Interventoría, se generó algún reporte que indicara que el Puente sobre el río Charte presentaba daños o requería algún tipo de intervención, por lo que la interventoría mediante comunicado 4G21IVIYO215-890-16 con radicado ANI 2016-409- 111772-2 de fecha 06 de diciembre de 2016 remite el Informe definitivo, referente a las causas del colapso del Puente sobre el río Charte, realizado por el Especialista de la Interventoría Ingeniero Germán Bulla, en el cual concluye:*

*“De lo anterior se deduce que la estructura falló por la sobrecarga, superior a la resistencia nominal y cercana a los valores de la norma incluidos los factores de seguridad”.*

*Adicionalmente se informa, que no se generó reporte alguno, ni propio, ni conocido por esta Interventoría originado por la Concesión, que indicara que el citado Puente, presentaba daños o requería algún tipo de intervención, pues en primera instancia, según el sistema SIPUCOL, que califica los Puentes para cada componente con dígitos de 1 a 5, según el formulario, se da una calificación de 2, la que corresponde a buen estado, y de acuerdo con las inspecciones realizadas, no se evidenciaban daños de consideración”. (se subraya)*

De esta manera, el informe del ingeniero German Bulla considera que la causa de la caída es la sobrecarga y señala, además, que el colapso no se produjo por mal estado de la estructura y que no es muy probable el faltante o deterioro en alguna conexión. Igualmente agrega que no hay evidencia de que uno de los vehículos hubiera golpeado la viga baranda, para lo cual se apoya en la existencia de un bordillo que lo impediría, y en que el golpe debía ser fuerte y frontal y la ausencia de marcas tanto en las vigas como en el vehículo. Agrega que si bien se aprecia al carro-tanque recostado sobre la viga señala que ello pudo ser consecuencia de la caída.

En relación con este informe advierte el Tribunal que, por el contrario, otros expertos sostienen que la sobrecarga no fue la causa del colapso del puente.

En efecto, el ingeniero Nicolás Sáenz de Thornton Tomasetti, en su informe señala<sup>49</sup>:

*“En general, el estado límite del puente, al nivel de sus elementos estructurales (no las conexiones), era apropiado para resistir las cargas extremas impuestas en el momento del colapso.”*

Así mismo el ingeniero Leonardo Díaz expresó<sup>50</sup>:

*“6. Es posible concluir que ninguno de los elementos a nivel macro, es decir cordón inferior, superior, diagonales o pendolones, tuvo fallas iniciales por sobre esfuerzos al momento del colapso, por lo cual la causa raíz u originaria corresponde al fallo de la conexión ampliamente analizada”.*

En el informe del ingeniero Edgar Ricardo Rueda Toscano, después de analizar la estructura del puente y su capacidad, se expresa<sup>51</sup>:

*“Por ende en términos generales la carga de los 3 camiones, presentes en el momento del siniestro, no se puede considerar una sobrecarga excesiva pues a lo sumo, en condiciones de falla, iguala la carga de diseño CCDSP-95, por lo tanto si el puente hubiese estado diseñado para resistir la carga viva de diseño también debería haber resistido la carga durante el suceso.”*

Así mismo, el ingeniero Jaime Garzón expresó:

*“Lo que se busca mostrar con este análisis, es que aún bajo condiciones de carga mucho mayores a las presentadas en el momento del incidente, los elementos del puente tenían capacidad para soportar estas sobrecargas y el puente se mantendría en pie, aunque estos niveles de esfuerzos no son aceptables en las normas de diseño, pues se están sobrepasando los factores de seguridad que deben tenerse al momento del diseño de la estructura”.*<sup>52</sup>

Como se puede apreciar, salvo el ingeniero Bulla, los demás ingenieros, descartaron como causa de la caída la sobrecarga.

---

49 Página 20.

50 ESTUDIO DE CAUSAS COLAPSO DE LA SÚPER ESTRUCTURA DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CHARTE, p. 104.

51 Informe Edgar Ricardo Rueda p. 157.

52 Informe Jaime Garzón del 7 de marzo de 2018 p. 6 y 7.

A lo anterior vale la pena agregar que en el proceso también está acreditado que por el puente habían pasado cargas muy superiores a las que se encontraban en él al momento del colapso.

En tal sentido el ingeniero Manuel Mojica de la empresa Dikon declaró a este Tribunal:

*“SR. MOJICA: Entonces, lo primero que dice uno, si no se cayó con tantas veces que han pasado vehículos extrapesados por qué se cayó y fuimos a mirar y nos mostraron fue fotos porque cuando nosotros llegamos, creo que los vehículos ya los habían sacado, en el 2016 sí, 153 T, 135 y 149 y en el 2003 120 y en el 80 y pico 150 con vehículos, en el 86 y el 2013 son vehículos con cargas mucho más concentradas que las de cualquier carro de esos”<sup>1</sup>*

Vale la pena señalar que el apoderado de las Demandadas tachó el testimonio del ingeniero Mojica al ser recibida su declaración. Al respecto encuentra el Tribunal que el ingeniero Mojica en su declaración narró que hizo un concepto de su propia iniciativa, y que posteriormente, se lo solicitaron de Covioriente. Ahora bien, dicho concepto fue incorporado al expediente, al igual que los correos que se cruzaron con personal de Covioriente. De dichos documentos se desprende que su declaración corresponde a su opinión personal. En efecto en correo del 30 de julio de 2019 enviado por Covioriente se señala que el ingeniero Mojica estaba dispuesto a declarar sobre los reforzamientos del puente. En todo caso destaca el Tribunal que su versión acerca de que por el puente pasaron vehículos con mayor carga de la que existía el día del colapso es un hecho que no aparece controvertido y se encuentra reflejado en el documento que aportó en el que se indica las capacidades de carga y se señala que el puente fue reforzado en 1996 para la circulación de un camión de diez ejes y un peso de 150 toneladas. Agrega que posteriormente se realizaron estudios de capacidad para obtener permisos para circulación de vehículos de 120 toneladas en 2013, 135 toneladas en 2016, 149 toneladas en 2016 y 153 toneladas en 2016.

Lo anterior lleva a concluir que esta primera hipótesis de colapso del puente por razón de una sobrecarga no es probable, por lo que es necesario examinar si la causa de la caída del puente es la falla de una articulación.

En este sentido el ingeniero Leonardo Díaz expresó:

---

*“DR. CÁRDENAS: ¿Qué encontraron ustedes como causa del colapso?”*

*SR. DÍAZ: La causa del colapso a nivel conciso se encuentra presentada en el fallo de una conexión que corresponde a la unión de elementos que tiene el puente, el puente está constituido por unas cerchas, la cerchas son unos elementos estructurales que se conforman por miembros metálicos que unos con otros se deben conectar para conformar una sola estructura.*

*Entonces una de esas conexiones que una de las diferentes diagonales, cordones unos pendolones tanto desde el análisis de evidencias físicas que hicimos desde el primer momento como hasta los análisis matemáticos encontramos y detectamos que para las causas del colapso esa conexión no tenía la resistencia suficiente.*

*Y principalmente porque esa conexión específicamente presentaba unos daños y unos deterioros que se llaman corrosión fatiga causados a su vez por unos defectos originales de construcción, tenía unas soldaduras mal aplicadas, esas soldaduras generan ese primer daño y una vez ese primer daño se presenta ya la conexión, no tienen la capacidad para resistir cargas que se habían aplicado en el momento del colapso en el mismo punto en donde se encuentra esa conexión.*

*Entonces digamos que esa es la causa principal y ahí probablemente hayan unas causas accesorias como por ejemplo que el puente estaba operándose en doble sentido y eso que el puente no estaba capacitado para que vehículos pesados transitaran en ambos sentidos y eso favoreció a que una vez ellos entraron en ambos sentidos quedarán ahí con mayor facilidad, digamos la probabilidad que se acumularan en ese sitio específicamente del puente que era bastante crítico esa conexión se rompiera una vez esa conexión se fracturó, falló del todo, ya el puente no tenía la capacidad de permanecer en pie, ya su colapso fue inevitable.”*

Así mismo el ingeniero Jaime Loboguerrero Uzcátegui expresó sobre sus hallazgos:

*“SR. GUERRERO...*

*Entonces estas uniones que se han hecho para fortalecer tenían defectos de corrosión y defectos de origen como se comprueba posteriormente en un estudio que hizo la universidad Nacional, el día de la visita nosotros pudimos observar, el equipo de observó todos los digamos la morfología y los acabados y estados de corrosión que se presentaban en los cordones de soldadura que se habían fracturado entonces si digamos uno va a unir una pieza digamos vamos a unir, uno tiene que poner un fogón que y funde el material de lado y lado y establece un área efectiva para trabajar en la unión.*

*Pero si no hay suficiente penetración uno lo que ve por fuera es, sí, ahí está el cordón, pero debajo no hay nada de conexión y esos son sitios y fuentes de digamos de corrosión y debilidad de origen y encontramos que estas uniones todas estaban fracturadas, todas las uniones de soldadura se había quebrantado como si hubieran con babas pues, lo que sí se observa es que estos remaches aguantaron por un rato pero se reformaron y finalmente fracturaron, o sea esto fallo de la siguiente manera en mi opinión, concepto,*



mal hechas las soldaduras, mal hechos los trabajos de origen, fallan primero porque se corroyeron con mucha facilidad las uniones y finalmente queda toda la estructura con estos remaches (...)

El ingeniero Loboguerrero igualmente expresó:

“SR. GUERRERO:...

*El puente entonces ustedes se podrán imaginar este es el puente de este lado y este es el norte, está llena de vehículos se rompe este cordón la parte inferior, entonces toda la estructura se cae por el peso que está encima y se abre, entonces los vehículos empiezan a caer en esta dirección, pero al romperse esto le pasamos toda la carga a la otra articulación inmediatamente falla, éstos son segundos, instantes, o sea que hace el puente así, tac, tac y se parte.*

*Al caerse esto es halado porque se va cayendo, es halado entonces se cae con el puente entre las ilastras y se estrella contra el piso con los carros de encima o sea eso fue un arepezo, el piso es más hondo acá y tiene un poco de material más acá o sea que el puente además se arrugó completamente para tomar la forma del piso que los soporta, como arriba tenemos unos cadenotes, unas bogas, al romperse esto se cae, pero no se desbarata la parte de arriba sino que es halada entonces todo esto se sale de los rodillos, se caen porque quedan partido acá, pero una escena posterior se fractura después y eso resumen prácticamente digamos la causa raíz podemos nosotros concluir que la causa raíz es una combinación de factores.*

*El peso que se le impuso en ese momento es un elemento, en ese momento es un momento donde coinciden una serie de factores para romper el puente hay muchos vehículos, hay vehículos a lado y lado que a duras penas pasa lo que quiere decir que no pueden estar circulando rápidamente porque si usted mira el espacio que queda pues ninguna persona pasaría ni con rapidez... carros pequeñitos pero una tractomula no podría, entonces estar concentrados fortuitamente una cantidad de vehículos pesados cargados unos con arroz, otros con combustible en el sitio más débil del puente que ocurre, la carga sobrepasa la resistencia que tenían las uniones que se habían deteriorado por digamos malas soldaduras que ya no tenían la capacidad para resistir las fuerzas que se le iban a imponer de tracción.” (se subraya)*

En el estudio técnico de la Universidad Nacional, denominado INFORME DE LABORATORIO, fechado el 22 de noviembre de 2016, ORDEN DE TRABAJO LMPR-086-2016 V2 , se expresa:

*“El colapso del puente sobre el río Charate se debió probablemente a la cooperación de dos factores en orden cronológico a saber: (1) la decisión de modificar el diseño original del puente rigidizando las articulaciones, (2) la aplicación de un procedimiento de soldadura inadecuado para rigidizar las articulaciones del puente (especialmente la articulación ubicada en la zona 13), que la dejó inherentemente débil a cargas de fatiga*

*y que a la postre ante las cargas experimentas por el puente generó el agrietamiento de los cordones.”*

Ahora bien, considera procedente el Tribunal referirse al informe del ingeniero Edgar Ricardo Rueda Toscano, que fue aportado por la demandante y que analizó desde el punto de vista estructural las diversas posibles causas de la caída del puente incluyendo el supuesto de que la conexión se haya articulado, es decir se hayan roto las soldaduras que se habían colocado para hacerla rígida. En su estudio el ingeniero examina diversas hipótesis para explicar la caída del puente y en relación con la consistente en que la caída es por razón de los daños a las soldaduras de la articulación expresa<sup>53</sup>:

*“Análisis de falla por cargas muertas + carga suceso de siniestro + Articulación (7): Observado el registro fotográfico, se tiende a conceptuar sobre la rotura de la conexión como origen del mecanismo de falla. Sin embargo, a partir de la información disponible, se realiza el análisis de capacidad de la conexión y de allí se determina que la conexión tenía una resistencia muy superior a las solicitaciones que se presentaron durante el suceso.*

*Por otra parte, con ocasión de uno de los reforzamientos indicados anteriormente, se modificó el comportamiento de la conexión mediante la implementación de algunas soldaduras que restringían su libertad al giro. Dichas soldaduras se observan falladas en la articulación aguas arriba; sin embargo, a solicitud de COVIORIENTE, el laboratorio de materiales de la facultad de ingeniería de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA indica que las soldaduras de la conexión se fatigaron y habían liberado la restricción existente restituyéndola a su condición inicial, articulada, por lo tanto se hace el análisis con la condición articulada y de él se encuentra que la redistribución de cargas mejora la condición de los elementos estructurales. Por lo anterior se concluye que la liberación de la articulación, producida por la fatiga de la soldadura, no produce el efecto de sobre carga como origen del mecanismo de falla” (se subraya)*

En este punto es importante señalar que en el informe de Noguera Camacho, el cual se funda en el estudio del Ingeniero Leonardo Díaz, y en el concepto del ingeniero Jaime Loboguerrero, se hace referencia a los estudios presentados por Covioriente, incluyendo el del ingeniero Edgar Ricardo Rueda, y se señala que en ellos no se evaluó la capacidad de las conexiones entre las articulaciones y los cordones inferiores. A tal efecto se destaca en el Informe de Noguera Camacho que en el informe inicial del ingeniero Edgar Ricardo Rueda se reconoció haber omitido ese análisis por no contar con la información necesaria,

---

53 Informe p. 28.

y así mismo se reconoció que tampoco se dispuso de información sobre la capacidad de los remaches. A tal efecto se citan varios párrafos.

Ahora bien, en el documento denominado Respuesta a Comentarios del 11 de diciembre de 2017, el ingeniero Edgar Ricardo Rueda Toscano se pronuncia sobre “los comentarios presentados por SURA en comunicación del 21 de Noviembre de 2017” y sobre la resistencia de la articulación señala<sup>54</sup>:

*“Si bien en la versión 1.0 del Informe Técnico no fue realizado el cálculo de la conexión, si se elaboró una hipótesis al respecto de esa condición; análisis en el capítulo 1 5 4 (Análisis de hipótesis), explica :*

*-El cordón inferior aguas arribas (carro tanque) estaba más solicitado que el cordón inferior aguas abajo,*

*-Por lo anterior la falla debió ocurrir primero en la conexión aguas arriba que en la de aguas abajo*

*-Como en la conexión aguas arriba estaba fallada la soldadura entonces esta era más débil que los remaches y platinas. Se aclara que si fallaban primero los remaches hubiera sido imposible que fallara la soldadura, teniendo en cuenta que es necesario soporte en los dos lados de la conexión para que se genere la rotación.*

*Por lo explicado anteriormente se concluye que la resistencia de remaches y platinas fue mayor que la de la soldadura de conexión aguas arriba.*

*Se considera que omitir el cálculo de la resistencia de la conexión no resulta determinante pues tras el análisis realizado es demasiado obvio que la resistencia de remaches y platinas en la conexión no fue el punto crítico en la falla del puente, sin embargo a continuación se presenta el diseño de la capacidad estructural de la conexión dada por los remaches.*

...

*Como se observa, la capacidad de los remaches se expresa, según manuales de la época, (Sixth Edition, 1963) como carga admisible, es decir están afectados por un factor de seguridad que para el conjunto de los remaches de la conexión es de 2.09. Así, la carga de colapso de los remaches de la conexión será 2.09x125ton —251 ton que es mucho mayor que la condición límite en el momento del incidente calculada en 119 ton”*

De esta manera, el ingeniero Edgar Enrique Rueda señala que finalmente la conexión no fue el punto crítico de la falla del puente, porque para ello era necesario que fallaran los remaches, y los mismos tenían, según sus cálculos, un factor de seguridad, por lo cual su

54 Documento “Respuesta a Comentarios”, P.10 y siguientes. Cuaderno de Pruebas No. 1, folio 179, Anexos Noguera Camacho Parte I, 3. Información Técnica, 14. Respuesta a comentarios Técnicos ERT.

carga de colapso era de 251 toneladas, que era mucho mayor que la carga en el momento del incidente que era de 119 toneladas.

Adicionalmente, en el informe final del ingeniero Edgar Ricardo Rueda, que obra en el expediente, no se incluyen los párrafos a los cuales hace referencia el informe de Noguera Camacho y, por el contrario, hay un numeral 14.4 en el cual se examina la capacidad estructural de la conexión y se concluye lo siguiente:

*“En conclusión la resistencia de la conexión es mayor a la carga a la cual esta se encontraba sometida solo por la acción de los camiones, siendo así, es necesario un agente externo que se encargara de desencadenar la falla del puente y este es el golpe del camión con una diagonal como se demuestra en el capítulo 13 del informe”<sup>55</sup>.*

Así mismo se señala en el mencionado informe<sup>56</sup>:

*“Por otra parte, es importante tomar en cuenta el informe de la Universidad Nacional de Colombia en el que se concluye que la aplicación de un procedimiento de soldadura inadecuado para rigidizar las articulaciones del puente dejó dichas soldaduras, que rigidizaban la conexión, con imperfecciones reflejándose esto en la probabilidad de que tal restricción no fuera efectiva. Lo anterior implica solamente que la conexión se restituyera a su condición original y no que fallaran los elementos de conexión originales.*

*Así, relacionando el concepto de la UN con el siniestro del puente se puede concluir que tras la colisión y la falla de la diagonal por efecto de una colisión, las cargas se redistribuyen en el cordón inferior el cual se sobre esforzó continuando con la falla estructural progresiva; la caída del tramo ocurre en el momento en que la conexión rigidizada (o no) es cargada súbitamente por efecto de la redistribución de fuerzas en el momento de la colisión contra la estructura del puente, siendo esta carga muy alta produce el sobre esfuerzo y falla de la láminas de conexión originales (laminas y remaches) de lado de la luz mayor.”*

De otra parte, no sobra anotar que durante su declaración en este proceso al ingeniero Edgar Ricardo Rueda se le preguntó por el modelo de la articulación y el informe de Leonardo Díaz y contestó:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Y en su opinión ese informe (el de Leonardo Díaz) sí tiene el detalle exacto de la conexión?”*

<sup>55</sup> Informe P. 220.

<sup>56</sup> Informe P. 188.

*SR. RUEDA: Muestra el detalle exacto, pero no lo modela exactamente, o sea su representación para el modelo y análisis matemático no es la representación de la estructura como esta, simplemente, por ejemplo, omitió el pasador que es el elemento donde se concentran todas las fuerzas, si no está el pasador por lo menos la perforación que provoca una concentración de esfuerzos o que hace que el comportamiento de esas platinas cambie en el informe de DIC.”*

De esta manera, el Tribunal encuentra que la explicación de la caída del puente como consecuencia de la falla de la articulación tampoco resulta probable.

Finalmente, la última alternativa que se ha propuesto es que la caída del puente se produce como efecto del golpe de una diagonal, la B87, la cual falla por el golpe y el sobreesfuerzo al que está sometida. Para resolver, en concreto acerca de esta postura sostenida por la demandante, el Tribunal se ocupa, de manera principal, de los trabajos periciales de Edgar Ricardo Rueda y de Sixto Troya, a la luz de las reglas trazadas tantas veces por la jurisprudencia, según las cuales *“el juez debe valorar, dentro del marco de la libre apreciación de la prueba y bajo los criterios que informan la sana crítica, las conclusiones, los razonamientos y los conceptos consignados en el dictamen pericial”*<sup>57</sup>.

En este sentido encuentra el Tribunal que en el informe del ingeniero Edgar Ricardo Rueda, después de analizar estructuralmente las diversas alternativas que pueden explicar el colapso del puente, se expresa sobre la falla de la diagonal B87 lo siguiente<sup>58</sup>:

*“Con el fin de analizar el estado de falla para la diagonal colisionada, se aplican cargas transversales simulando el golpe del vehículo sobre la diagonal, estas cargas definidas en varios casos se implementan de manera incremental progresiva hasta alcanzar el punto de falla en la diagonal.*

*Como resultado, mostrado a continuación, se obtuvo que la diagonal llegaba a su condición de falla  $\{[D/C]u\}=1.0$  cuando la fuerza producida por el desplazamiento del camión en sentido longitudinal y que representa el golpe durante la colisión alcanza el valor de 4ton, dicho valor representa el 8.62% del peso del camión C3-S3 (46.38 ton).*

*Se calcula que si el camión tenía una velocidad de 2 km/h la fuerza aplicada sobre el sistema será de 14 ton, lo cual se considera una fuerza suficiente para aplicar 4ton directamente a la diagonal y las otras 10ton restantes que se distribuyan en distintos mecanismos de disipación de energía. Teniendo en cuenta que la velocidad requerida es*

57 CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, sentencia del treinta y uno (31) de mayo de dos mil dieciséis (2016). Radicación número: 20001-23-31-000-1999-00901-01(33888).

58 Informe p. 168.

*demasiado baja se concluye que una colisión, menor, de un camión C3-S3 (carro taque) contra la diagonal produciría la falla de la misma.”*

Igualmente expresó<sup>59</sup>:

*“CAUSA DEL SINIESTRO: Este estudio demostró que la condición de operación del puente Charte no cumplía las disposiciones de diseño estructural establecidas en el código colombiano de diseño sísmico de puentes CCDSP-95 convirtiéndola en una estructura vulnerable, la carga del puente en el suceso fue cercana a la carga de diseño estructural, se elevaron los esfuerzos en algunos miembros de la estructura a más del 60% y 70% de la capacidad real y por ende sometiendo a grandes esfuerzos a las conexiones, las cuales ya habían sido debilitadas por fatiga, como es demostrado en el estudio de la Universidad Nacional. El día del suceso la carga de los tres camiones, y necesariamente la colisión de uno de ellos con una diagonal ocasionó la generación de un mecanismo de falla que a su vez provocó la falla de la conexión rígida del costado aguas arriba de la tercera luz del Puente, generando el siniestro de la estructura. La animación suministrada por Covioriente refleja gráficamente de manera creíble e indicativa la viabilidad de la colisión del carro tanque después de “engancharse”, esto en palabras de su conductor del carro tanque, con la tracto mula que transitaba en sentido contrario.”*

Así mismo, en su declaración ante el Tribunal el ingeniero Edgar Ricardo Rueda expresó:

*“Comenzamos a mirar videos del puente paso a paso y encontramos que como debía suceder después de que un puente cae o antes también, la estructura había sido golpeada y estaba marcadamente golpeada en un elemento que se llamaba el B87 un informe, al revisar las capacidades de ese elemento, nosotros encontramos que ese elemento necesitaba una muy pequeña fuerza comparada con la masa que tiene un vehículo al nivel de sollicitaciones que estaba en el momento del suceso y necesitaba una fuerza muy pequeña comparada contra las 50 o 52 toneladas que llevaba el vehículo para que pudiera colapsar.”*

Al informe del ingeniero Edgar Ricardo Rueda se suma el dictamen del perito Sixto Troya, quien según lo declaró, cuenta con amplia experiencia en accidentes de tránsito y quien en su condición de experto elaboró un informe sobre la posibilidad de la colisión.

En su dictamen el ingeniero Sixto Troya expresa<sup>60</sup>:

59 Informe P. 226.

60 Informe P. 25.

*“Mediante la aplicación de cálculo en 3D PC-Crash VIZ se modelaron los vehículos objeto de estudio y se introdujeron los parámetros que se muestran en detalle en el anexo.*

*Se ha apreciado que a velocidades comprendidas entre 20 y 30 km/h un impacto lateral de la plataforma cargada de arroz genera suficiente energía como para empujar el tanque lateralmente y hacerlo chocar contra la estructura lateral del puente.*

*Por otra parte, en las fotografías aportadas, se han apreciado circunstancias que indican que hay probabilidad de colisión entre ambos vehículos,*

*Los rines y las llantas traseras izquierdas del semirremolque tanque se encuentran deformadas en la dirección de avance del tracto camión y del semirremolque cargado de arroz, sin que exista evidencia de otra causa diferente a la colisión que explique la deformación en los rines:*

...

*También se observan deformaciones en el lado izquierdo del tanque:...*

...

*A su vez, en el lado derecho podemos apreciar los puntos de choque del tanque con la estructura del puente”*

Señala entonces:

*“Del estudio realizado se han obtenido las siguientes conclusiones:*

*I. Un impacto a una velocidad de circulación del camión tractor con el semirremolque de estacas de 20-30 km/h, contra la parte lateral izquierda del semirremolque tanque, puede generar suficiente energía para desplazarlo y hacerle chocar contra la estructura lateral del puente.*

*II. En los rines y las llantas traseras izquierdas del semirremolque tanque y en la parte izquierda del tanque hay deformaciones que evidencian la existencia de impactos correspondientes a una colisión contra el tracto camión.*

*III. En la parte derecha del tanque hay diversas zonas deformadas por el impacto contra la estructura del puente.*

*IV. A velocidades comprendidas entre 20 y 30 km/h el semirremolque de estacas tiene suficiente energía para desplazar lateralmente el tanque en caso de impacto lateral. De dicho impacto se puede producir suficiente desplazamiento como para hacer que el tanque choque contra la estructura lateral del puente. No se ha tenido en cuenta el efecto del desplazamiento del combustible que favorece el balanceo del tanque y, por ello el impacto con la estructura del puente, como se demuestra en el ANEXO: ANALISIS DE LA PROBABILIDAD DE IMPACTO DEL TANQUE CON LA ESTRUCTURA DEL PUENTE POR EL IMPACTO DE LA PLATAFORMA DE ESTACAS de este dictamen.”*

Vale la pena señalar que en su declaración ante el Tribunal, el señor Sixto Troya declaró:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Para precisar su respuesta señor Sixto su estudio no determina si hubo una colisión previa entre los dos vehículos.*

*SR. TROYA: Correcto porque las pruebas existentes no permiten tampoco determinar lo contrario.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Es decir, de acuerdo con su estudio usted no puede informarle al Tribunal que existió una colisión entre el carrotanque y el vehículo de arroz.*

*SR. TROYA: De acuerdo a mi estudio y a las pruebas existentes no se puede determinar con seguridad que hubiese o que no hubiese colisión porque las pruebas indican que, o sea, hay probabilidad de que hubiese colisión no lo podemos saber con certeza porque evidentemente no hay una videocámara que lo haya grabado, pero las pruebas disponibles que hemos analizado nos (sic) permiten descartar que existiese la colisión.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: En relación con la última afirmación efectuada, ¿usted puede informarle al Tribunal si las pruebas y la evidencia utilizada en su análisis forense permiten determinar que hubo una colisión previa?*

*SR. TROYA: En el momento de realizar el dictamen disponíamos de una información y llegamos a las conclusiones que están plasmadas en el dictamen y con posterioridad, por parte de Covioriente se me facilitaron una serie de fotografías que nos permitieron confirmar aún más la probabilidad de que es muy probable que existiese ese contacto y este dictamen se hizo en el año 2018 y con posterioridad, incluso en varias ocasiones que he comentado con algunos colegas expertos que hemos estado viendo las pruebas, pues digamos que hemos ido profundizando un poco más en el caso y la probabilidad de que existiese la colisión es muy elevada”. (se subraya)*

Conforme a las conclusiones y declaraciones de los peritos, el ingeniero Edgar Ricardo Rueda considera que el colapso del puente implica que ocurrió una colisión con la diagonal B85, y el experto Sixto Troya considera que desde el punto de vista del análisis de lo que ocurrió con los vehículos en el puente existe una probabilidad muy elevada de colisión entre dos camiones que hizo que uno de ellos, el carrotanque, golpeará la diagonal B85, certeza que, según este experto, solo se podría alcanzar con una grabación de video de los hechos ocurridos en la noche del colapso.

Ahora bien, para desvirtuar dicha tesis la demandada aportó al proceso diversas pruebas, que hacen referencia a las declaraciones de los conductores involucrados o que pudieron presenciar el evento, y a otros análisis sobre los fundamentos y las conclusiones del ingeniero Edgar Ricardo Rueda así como del experto Sixto Troya.



En el examen de la integralidad del acervo probatorio, el Tribunal analizará a continuación dichas pruebas:

En primer lugar el Tribunal debe examinar las declaraciones de los choferes de los vehículos que transitaban sobre el puente y de otras personas que pudieron presenciar los hechos.

En cuanto a los choferes, obran en el expediente varias declaraciones del señor Nelson Dadey Rodríguez, quien era el conductor del carrotanque.

En orden cronológico, la primera declaración de este conductor es la entrevista a un medio de comunicación en la misma noche del evento. En efecto, en la entrevista al medio de comunicación (Chivas del Llano) el señor Rodríguez expresa:

*“Nelson Rodríguez: Como se puede ver yo terminaba casi de cruzar el puente, cuando los vehículos que venían en sentido contrario pues arrancaron empezaron marcha y pues el espacio en este puente es muy reducido para muchos carros, este es un puente para apenas un sentido de tráfico.*

*Periodista: Que fue lo que ocasión ese colapso*

*Nelson Rodríguez: En el momento en que yo veo que los vehículos se vienen, los que vienen en sentido contrario, pues yo paré, yo paré la marcha y esperé, alcanzó a pasar una tractomula, un cabezote, alcanzó a pasar y cuando va pasando la segunda tractomula yo siento que empieza como a estremecerse el puente, y yo en ese momento pensé que era que la tractomula se había enganchado con la mía, y cuando sentimos fue ya el vacío que todo se caía, que todo se iba al piso”.*<sup>61</sup> (se subraya)

De esta manera, en esa declaración el señor Rodríguez expresó de una parte, “*el espacio en este puente es muy reducido para muchos carros, este es un puente para apenas un sentido de tráfico*”, y así mismo que pensó en ese momento que la tractomula se había enganchado con la suya.

Posteriormente, al formular su reclamación a Seguros Comerciales Bolívar el señor Nelson Dadey Rodríguez manifestó:

---

61 Cuaderno de Pruebas No. 1, folio 121, Prueba No. 31 de la demanda, Video, Caída del Charte.

*“(...) paré a esperar que pasarán los vehículos que venían en sentido contrario el primer vehículo en pasar fue un cabezote de marca INTERNATIONAL EALER paso muy despacio evitando causar posibles daños después pasó una tracto mula KENWORTH con carrocería también pasó muy despacio cuando esta va terminando de pasar por la parte final de mi tráiler sentí que mi carro empezó a mecerse y pensé que se habían enganchado las dos tractomulas en ese mismo momento sentí un balanceo muy fuerte y sentí un bajonazo leve todo quedó quieto unos segunditos hay sentí un desplome muy fuerte cuando ya todo paro mi vehículo quedo ladeado una inclinación aproximadamente de unos 45 grados, al lado izquierdo de mi vehículo quedo apoyada una volqueta doble troque, que también ingresó al puente en ese momento intente salir pero la puerta izquierda no abría y la derecha estaba presionada con la estructura del puente logré salir por la ventana izquierda de mi vehículo, ya posterior a esto llegaron los organismos de rescate y las autoridades,...” (sic)<sup>62</sup>*

En esta versión igualmente el testigo reitera lo que manifestó la noche de los hechos, esto es que pensó que se habían enganchado las dos tractomulas.

En declaración rendida en el interrogatorio de parte ante el juez segundo civil de Soacha el 16 de febrero de 2017 se expresó:

*“...al momento de yo ingresar al puente observo que solamente transita por el puente dicho vehículo que va delante de mi y observo al otro lado del puente los focos de los vehículos estacionados, ingreso al puente acelerando marcha y cuando observo que el vehículo que va delante mío sale del puente el primer vehículo que está en la fila en sentido contrario inicia maniobra de entrar al puente, como ya yo voy casi saliendo del puente pienso que es una acto indebido que comete el señor de ese carro y en vista de que las dimensiones del ancho del puente son muy reducidas procedo a frenar mi vehículo y detener la marcha en espera de que el señor opte por retroceder para permitir la descongestión sobre el puente, pero él continua su marcha acercándose hacia mi vehículo y logra pasar de manera muy despacio inmediatamente, ese vehículo era un cabezote marca internacional, aclaro ese vehículo no quedo involucrado en el accidente, posterior a eso llega el siguiente vehículo una tracto mula marca KENWORT de color verde cargada con arroz, e inicia el paso por el lado de mi vehículo con mucha lentitud evitando rozos con mi vehículo o con el puente, cuando la parte trasera de ese vehículo termina de pasar frente a la cabina de mi vehículo llega otro vehículo tipo volqueta con remolque adicional de la marca Freighliner de color blanco e inicia el paso por el lado de mi vehículo simultáneamente tan pronto pasa la cabina de ese vehículo empiezo a sentir como una especie de temblor, en ese momento sentí un bajonazo corto pero contundente, mi vehículo se resbalo hacia el lado derecho mi vehículo quedo inclinado hacia el lado derecho y la volqueta que iba pasando en su momento se resbalo y paro contra mi vehículo, pasaron dos tres segundos y empecé a escuchar como una especie*

62 Cuaderno de Pruebas No. 1, folio 121, Prueba No. 28 de la demanda.

de explosiones y todo cayó al vacío, reaccione de manera nerviosa asustado y empecé a buscar cómo salir del vehículo, la puerta de mano izquierda de mi vehículo quedo atorada, entonces procedí a bajar la ventanilla del lado izquierdo de mi vehículo, me solté el cinturón de seguridad con cuidado para no resbalarme debido a la inclinación de mi vehículo al lado derecho y sujetándome de las partes exteriores de mi vehículo me apalanque y logre salir de este me baje apoyándome entre la volqueta y mi vehículo hasta tocar tierra firme, procedí a buscar el la volqueta ya que era el único al cual tenía acceso fácil en ese momento.... PREGUNTADO NO 3. ¿Dígale al Despacho si es cierto sí o no, tal como se dice, y yo afirmo que es cierto, que el motivo por el que ninguno de los vehículos pudo pasar libremente siguiendo la dirección que cada uno llevaba fue porque el vehículo que transitaba en sentido contrario al suyo invadió el carril por donde usted transitaba? Contesto: Es cierto. Ellos invaden mi carril y aclaro que el puente es para un solo sentido de tráfico el cual se alterna de acuerdo a la llegada de los vehículos y aclaro que esto es una decisión que tomaba en ese tiempo el conductor que iba llegando a acceder al puente puesto que en esa época no había control de acceso al puente. ... PREGUNTADO NO 5 ¿Dígale al Despacho si es cierto sí o no, tal como se afirma, y yo afirmo que es cierto, que, su vehículo colisiono con uno de los vehículos que venía en sentido contrario o uno de esos vehículos colisiono con el suyo a su paso frente a donde usted se encontraba transitando? Contesto: No es cierto, Al ver que los vehículos ingresaron al puente en sentido contrario a orille mi vehículo al costado derecho del puente y detuve la marcha pues ya no tenía para donde acceder, los vehículos que venían en contraflujo o en sentido contrario pasaban muy lentamente por el lado de mi vehículo pero en ningún momento colisionaron hasta el momento en que el puente sufrió un bajonazo, en ese momento los vehículos se resbalaron mi vehículo se resbalo trancando contra la barda derecha del puente y la volqueta resbalo colisionando mi vehículo, reitero dicha colisión se presentó al momento de sufrir el bajonazo del puente. (Sic)<sup>63</sup> (subrayas del Tribunal)

De esta declaración se puede extraer que el señor Rodríguez se ratifica en que el paso del puente era extremadamente estrecho y que a pesar de lo estrecho y de ser una vía de un solo paso, otro vehículo invadió el carril por el cual transitaba, razón por la cual se vio obligado a detener el suyo y esperar que aquellos que venían ingresando al puente hicieran lo propio, cosa que no ocurrió. Por el contrario, los vehículos que ingresaban continuaron su desplazamiento y pasaron lentamente a su lado; al paso del vehículo tipo volqueta, el testigo Rodríguez manifestó que sintió un bajonazo corto pero contundente, una “especie de temblor”. En esta declaración el señor Rodríguez niega que haya existido la posible colisión, a la que aludió originalmente al hacer referencia al “enganche” de los vehículos.

---

63 Cuaderno de Pruebas No. 1, folio 179. Anexos Noguera Camacho Parte 1. Del evento. 7. Testimonios.

Finalmente, en su declaración en este proceso el señor Nelson Rodríguez expresa:

*“DR. CÁRDENAS: ..., ¿nos podría usted contar lo que recuerde de lo que ocurrió?”*

*SR. RODRÍGUEZ: Claro que sí señor, eso fue el día 21 de agosto del año 2016, un lunes, nos fuimos a las 07:15, 07:20 pm, yo me encontraba arribando ahí al lugar donde está situado el puente sobre el río Charte, ese puente era un puente muy angosto para transitar tractocamiones sobre el puente, pues había como una tradición, no, de algo que se ameritaba, porque las circunstancias de la geografía de la carretera, del puente no permitía subir dos vehículos en sentido contrario, entonces yo en toda la trayectoria que tengo de viajando por el Casanare siempre que llegábamos al puente y venía un vehículo en sentido contrario debíamos esperar para ingresar al puente, cuando no hubiera ningún vehículo que viniera en contra flujo.*

...

*Cuando yo percibo que el vehículo sale, los vehículos que estaban del otro lado inician marcha, el señor me hace un cambio de luces, el primero que está en la fila e ingresa al puente, cuando yo veo que ellos ingresan al puente, pues yo digo que eso es algo absurdo, digo, cómo se van a meter si yo no he salido del puente y aquí va a haber un atascamiento, yo percibo que va a haber un atascamiento, entonces más, sin embargo, yo continúo la marcha y cuando veo que entra un vehículo y entra el otro, el otro, yo no tuve más remedio, sino, que a orillarme porque uno, como la idea de la sensatez, uno evita que haya algún problema, entonces yo digo, bueno, si ellos se mandaron, tienen afán, yo me voy a orillar, voy a hacerme a un lado para que ellos puedan pasar.*

*Me orillé, alcanzó a pasar un vehículo, el primer vehículo era una tractomula que, iba sin tráiler, iba solo el cabezote, la unidad tractor era lo único que veía, ese vehículo alcanzó a pasar bien por el lado mío, la segunda tractomula era una tractomula con un tráiler tipo estacas, cargada con arroz y ese carro con tráiler era un poco más ancho, entonces la maniobra para poder pasar fue más delicada, entonces él tuvo que empezar a pasar cuidadosamente, muy despacio, terminó de pasar por el lado de la cabina donde yo estoy sentado en la tractomula, pasó ese carro.*

*Inmediatamente llega el segundo carro que era una volqueta que iba con un tráiler adicional, o sea, otro volco adicional, o sea, ambos también cargados de arroz y cuando ese vehículo pasa la cabina de él por el lado de la cabina mía yo empiezo a sentir un estremecimiento dentro de mi cabina, como que se sacudía la mula, entonces yo dije, qué está pasando aquí, dentro de mi pensé que la otra tractomula se hubiera haya enganchado con la mía, fue lo que pensé de momento, más, sin embargo, yo miré el espejo retrovisor y logré notar de no, no había ningún tipo de atascamiento entre los vehículos, esa tractomula iba rodando libremente sin afectar la mía.*

...

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Bien señor. Usted puede informarnos, ¿si el vehículo que usted conducía, que es el carrotanque, se subió al bordillo o al andén lateral antes de la caída del puente, usted se orilló en la calzada o para orillarse subió las llantas del carro tanque al andén o al bordillo?*

SR. RODRÍGUEZ: *No señor, yo me orillé, ese puente, como ya lo expliqué, era un puente muy angosto, la envergadura del puente no daba para parquear dos tractomulas con un espacio moderado, apretadamente cabían las dos tractomulas.*

*No señor, yo no subí el bordillo ni nada porque, el vehículo que yo manejaba es un vehículo tipo pesado, que solo en carga llevaba 35 T, el peso bruto vehicular son más o menos entre 52 y 53 T, y nosotros sabemos que si yo toco un andén con ese peso a peligro de estallar las llantas, entonces el instinto de uno de conservación es hacer la maniobra lo más perfectamente posible para no causar daño ni a las infraestructuras de las vías ni tampoco al vehículo.*

*Lo orillé hasta donde tuve lugar de hacerlo, pero nunca me subí a ningún bordillo, nunca me subí a un andén, nunca toqué el puente, todo el contacto que hubo entre el vehículo y el puente fue a causa del colapso, no fue porque yo hubiera parqueado mal ni nada, yo tuve total cuidado de parquear mi vehículo bien y precisamente lo parquee para evitar que andando los otros carros que eran en sentido contrario y andando yo, se pudiera presentar algún roce y hubiera algún daño.*

DR. DÍAZ-GRANADOS: *Gracias, por su respuesta señor Nelson. ¿Al momento del colapso del puente el vehículo carrotanque que usted conducía estaba detenido completamente?*

SR. RODRÍGUEZ: *Completamente detenido, sí señor, detuve la marcha por completo, desde el instante en que empezó a pasar por el lado mío el primer vehículo, antes de llegar ese vehículo a encontrarme a mí de lado a lado, yo ya estaba detenido, o sea, la maniobra que yo hice, la reacción mía fue detener el vehículo y orillarlo para poderle dar campo, que los otros vehículos salieran y evacuaran el puente porque, yo era consciente de que ahí no íbamos a pasar todos si nos poníamos todos a andar para allá y para acá, no íbamos a pasar todos, entonces como instinto de conservación yo lo que hice fue detener la marcha, en el momento en que el puente colapso mi vehículo estaba totalmente detenido.*

DR. DÍAZ-GRANADOS: *Muy bien. La siguiente pregunta es: ¿señor Nelson, si la tractomula cargaba con arroz que venía en sentido contrario iba rápido o despacio?*

SR. RODRÍGUEZ: *No señor, ese vehículo iba muy despacio porque, estábamos tan apretados dentro del puente que le tocaba caminar muy lentamente para evitar o chocar el puente por el lado derecho o chocar mi vehículo por el lado izquierdo del vehículo que iba cargado con arroz, entonces el conductor iba muy despacio, él iba en un rango de velocidad muy, iba muy despacio.*

(...)

DR. DÍAZ-GRANADOS: *Señor Nelson, usted como conductor experto en eso podría darnos un rango de velocidad de la tractomula cargada con arroz, muy despacio es, ¿cuántos kilómetros por hora estimaría usted?*

SR. RODRÍGUEZ: *Muy despacio, ese carro iba exageradamente a 3 o 4 km/h, muy despacio, una tractomula tiene una relación de velocidad, la mínima relación está por debajo de los 5 km/h, que es un cambio de primera triplicada, por decir algo, usted pone primer triplicada y no alcanza a llegar a los 5 km/h, yo estimo que esa tractomula no*

*llegaba ni a los 4 o 5 km/h iba muy despacio porque, lo que le digo, era el espacio tan mínimo, tan reducido que no daba lugar a andar rápido, si el muchacho andaba más rápido podía cometer un daño, entonces la mula iba a una velocidad muy mínima, por debajo de los 5 km/h.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Gracias por su respuesta señor Nelson. Le pregunto ahora, si de la visibilidad que usted tenía en la cabina del carrotanque, vamos a hablar primero de la visibilidad hacia adelante y luego de la visibilidad hacia atrás por intermedio de los espejos retrovisores, ¿en relación con lo primero, la visibilidad hacia adelante, usted tenía buena visibilidad para narrarnos todo lo que nos ha narrado?*

*SR. RODRÍGUEZ: Sí señor, mi visibilidad hacia adelante era óptima a pesar de que ya era entrada la noche, más o menos un promedio de las 07:20 pm, 07:15, 07:20, había una buena visibilidad y yo podía mirar los vehículos que iban ingresando al puente.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Muy bien. Hablemos ahora de la visibilidad hacia atrás por intermedio de los espejos retrovisores, ¿cómo era su visibilidad?*

*SR. RODRÍGUEZ: Hacia atrás mi visibilidad también era óptima, obviamente los carros que están detrás mío yo no los podía percibir porque es un punto ciego, no, detrás del tráiler se crea un punto ciego y yo solamente puedo mirar hacia los lados, por el espejo de la tractomula, el espejo retrovisor de mi lado izquierdo yo podía ir inspeccionando la maniobra que realizaba la tractomula con el arroz, entonces yo miraba.*

*Los tanques tienen una particularidad, como ellos son redondos o son elípticos, entonces la altura de las luces laterales está a la mitad del tanque, ya, esos tanque nuevos ahora vienen dotados con luces led que permiten una buena iluminación, entonces gracias a la iluminación que había y al reflejo que se creaba con la parte lateral del carro que iba transitando en sentido contrario, que era la tractomula con arroz, yo podía observar muy bien el espacio que había entre los dos vehículos y ahí fue cuando yo pude analizar, de que eso carro no iba tocando de ningún momento contra el carro mío, entonces ahí fue cuando vi que el sacudón que sentíamos no era originado, porque los carros estuvieran colapsando entre ellos, el colapso era del puente.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Bueno. Para precisar una de sus respuestas anteriores señor Nelson, usted le puede informar al Tribunal, ¿si usted vio por el espejo retrovisor izquierdo que el carrotanque de arroz le hubiese pegado, perdón, que la tractomula de arroz le hubiese pegado al carro tanque?*

*SR. RODRÍGUEZ: No señor, no, no, en un momento esa fue mi sospecha, yo estoy en la cabina sentado esperando para poder iniciar, retomar la marcha nuevamente, esperando a que alguien afuera del puente pare y me dé campo de salir, entonces yo estaba esperando eso.*

*Cuando empiezo a sentir que la mula se sacude, la primera impresión que yo me llevé fue eso, yo dije, ... este señor me va tocando el carro, me está dañando el tanque o algo, entonces yo minuciosamente me quedo observando fijamente en el espejo y alcanzo a notar de que el carro se desplaza sin tener ningún tipo de contacto contra el tráiler de mi vehículo, entonces ahí en ese momento fue cuando me entró la preocupación, dije, bueno, si este carro no está tocando por qué esto se está sacudiendo de esta manera, entonces esos son segundos los que transcurren en ese momento, eso son segundos, y*

*la mente de uno es muy rápida para analizar, para viajar, no sé, entonces ahí ya, recuerdo, que empecé a percibir de que era que algo más grave estaba sucediendo, pero en ningún momento los vehículos se rosaron mientras esa tractomula iba en movimiento.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Nelson ahora hablemos para precisar su respuesta, en relación con el espejo derecho que le daba la visibilidad sobre el costado del carrotanque, enfrente de la baranda, usted puede informarle al Tribunal, ¿si antes del colapso el carrotanque tocó la baranda del puente?*

*SR. RODRÍGUEZ: No señor, de ninguna manera se tocó la baranda del puente, en ningún momento, todo, vuelvo y le digo, yo me orillé con todas las medidas pertinentes y toda la precaución debida, yo me orillé lo máximo que se pudo, sin tocar ninguna baranda del puente ni nada de eso.*

*Lo hice, para dar paso a las personas que se subieron al puente, porque de alguna manera había que evacuarlos, entonces si yo hubiese sido de pronto una persona más negligente de pronto para proceder, entonces yo me hubiera quedado atravesado o algo, pero no, yo vi que ahí lo más viable era darle vía a las personas que estaban ingresando al puente, para no obstaculizarlo de ninguna forma, no obstaculizar el tráfico encima del puente porque para nadie es un secreto que si saturamos el puente esa era una medida que podida suceder, podía suceder un colapso, pero, como le digo, siempre con la medidas cautelares de no tocar ni el puente ni a ninguno de los vehículos que iban transitando.”*

Como se puede apreciar, en sus declaraciones el señor Rodríguez señaló que por lo que sintió, pensó que las tractomulas se habían enganchado. Así mismo reiteró lo que había manifestado en otra oportunidad en el sentido de que dado lo estrecho del puente el mismo se usaba en un solo sentido, a pesar de lo cual, la noche de los hechos unos vehículos ingresaron al puente en sentido contrario al que él transitaba, lo que generó la situación descrita en su declaración y por la cual increpó al conductor de la tractomula cargada de arroz, por haber transgredido la regla que denominó el “uno a uno” en el ingreso de vehículos.

De otra parte, la declaración que se rinde en el curso del proceso es más detallada, pues por una parte introduce elementos que el declarante no había mencionado antes, entre ellos que cuando sintió que le estaban tocando el carro –la que fue su ‘primera impresión’ y que expresó en entrevista con la prensa– observó minuciosamente mirando fijamente en el espejo y alcanzó a notar, en pocos segundos, que el carro se desplaza sin tener ningún tipo de contacto contra el tráiler de su vehículo. Igualmente señaló que su vehículo no tocó la baranda del puente.

En este punto debe señalar el tribunal que las declaraciones más confiables son aquellas que se realizan en la fecha más próxima a la ocurrencia de los hechos. Declaraciones realizadas posteriormente pueden ser afectadas porque la memoria es frágil y puede ser influida por muchas circunstancias.

En este sentido en un informe recientemente realizado sobre la exactitud de la memoria de testigos en los arbitrajes internacionales bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional, con el apoyo de sicólogos y la literatura sobre la materia, se señala que la memoria es maleable, no es una imagen fija que puede ser recuperada, sino un proceso dinámico que puede ser afectada por eventos subsecuentes<sup>64</sup>. No se trata entonces de que el testigo miente, sino que su memoria se ve afectada y cree recordar cosas que realmente no presencié. Señalan los estudios realizados que las personas sin quererlo adoptan sugerencias como si fueran su propia memoria. Así la conversación con otros testigos, los reportes de los medios de información son oportunidades para que ingresen otros factores a la memoria distintos a los que el testigo presencié.

Desde esta perspectiva no solo pueden alterarse detalles de la memoria sino que incluso puede incluirse información que originalmente no estaba. Así mismo puede ocurrir que hechos que la persona inicialmente solo supone, pueden convertirse en parte de su propia memoria. De igual manera se señala que una memoria que se vuelve débil, es más vulnerable a información posterior al evento<sup>65</sup>. Así mismo se ha indicado que la calidad de la descripción de una pregunta influye en la respuesta dada y por ello puede alterar la memoria<sup>66</sup>. De la misma manera la información que se recuerda puede ser alterada por lo que recuerda otro testigo, que otro declarante incorpora en su propia memoria<sup>67</sup>. Así mismo el recuerdo puede ser influido por el hecho de haber tenido que declarar desde una perspectiva, como empleado de una empresa<sup>68</sup> e incluso, como sucedió en el presente caso, por los trámites de orden judicial de diversa índole que ocurrieron con posterioridad a los hechos y en los que se alegó la eventual responsabilidad de los propios conductores de los camiones en el colapso del puente.

---

64 En este sentido puede verse el reciente informe de la task force de la ICC titulado "The Accuracy of Fact Witness Memory in International Arbitration", párrafo 1.14.

65 *Ibidem*, párrafo 2.4 en que se citan opiniones de expertos en la materia.

66 *Ibidem*, párrafos 2.9 y siguientes y 2.23.

67 *Ibidem*, párrafo 2.15

68 *Ibidem*, párrafo 2.26



En relación con la crítica de la memoria del testigo, la doctrina ha sostenido que *“debe recelarse de las evaluaciones de tiempo y velocidad que hagan los testigos, porque al factor memoria se suma un cálculo personal, muy difícil y de fácil error; la mayor o menor intensidad de la percepción y el interés que se tenía en el suceso, influyen en el recuerdo que de éste se tenga luego; debe tenerse en cuenta que los exagerados detalles de un hecho antiguo hacen sospechar una preparación artificial del testigo y que las lagunas y contradicciones sobre puntos secundarios pueden ser señales de sinceridad, pues la fidelidad del recuerdo disminuye con el tiempo”*<sup>69</sup>.

Por ello, a la luz de las normas de la sana crítica, la declaración inicial del señor Rodríguez es la que más valor probatorio tiene, en la medida en que se rindió con plena espontaneidad y sinceridad y despojada de cualquier presión o prevención, al paso que las otras deben contrastarse con las demás pruebas, en particular en relación con los aspectos que no había señalado previamente.

Por otra parte, en su declaración ante el juzgado Promiscuo Municipal de Maní Casanare el señor Milton Alonso Vargas González, quien conducía el vehículo de placas SST-081, tracto camión Kenworth, de color verde expresó:

*“... llegue al borde del puente venían carros de allá para acá yo pare antes del puente en ese momento me adelanto un cabezote y un automóvil no había señalización de un solo vehículo no había ningún control que me indicara si seguía o que y no había visibilidad por que eso es en la noche todos los carros traían las luces altas cuando los dos carros que adelantaron adelante de mí yo arranque atrás de ellos como le digo no había ninguna visibilidad solo luces adelante llegando más o menos a la mitad del puente llegamos al tiempo con un automóvil y la otra tracto mula y ya en ese momento yo no lo vi que el venía de allá para acá por que como le digo todo con las luces altas y mire los espejos y los otros carros venían detrás mío y pasé despacito ya había pasado la tracto mula cuando el puente sonó y pues ya pasaron un tiempo y pase se cayó el puente y la mula se me devolvió de ahí ya pues como no había luz de nada y como no había luz de nada como puede me bajé a colaborar con las personas, que habían caído conmigo ...”*<sup>70</sup>

En esa misma declaración se preguntó:

<sup>69</sup> Devis Echandía, Hernando. Compendio de Derecho Procesal. Tomo II. Pruebas Judiciales. Segunda Edición. Editorial A B C. Bogotá. 1972. P. 309.

<sup>70</sup> Cuaderno de Pruebas No. 1, folio 179. Anexos Noguera Camacho Parte 1. Del evento. 7. Testimonios.

*“PREGUNTA No 7. Dígale al Despacho si es cierto si o no y yo ...cierto ¿Qué al tratar de pasar su vehículo al lado del camión cisterna hubo una colisión o enganche de, al menos de los vehículos identificados como 2, 3 y 4 en el informe Policial de Accidente? Contestó: NO hubo colisión porque como reitero yo pase la otra mula y en el momento que cayó el puente la mula se me devolvió el cabezote quedo hacia arriba,... PREGUNTA No. 10 Dígale al Despacho si es cierto sí o no, y yo afirmo que es cierto, ¿que a Usted le consta que el conductor del vehículo de placas SXU780 (Vehículo número 3 en el Informe Policial de Accidente), también realizó maniobras de adelantamiento y retroceso para tratar de dar vía a los vehículos que transitaban en sentido contrario? Contestó: lo que yo me di cuenta es que en el momento en el que nos encontramos el se orilló y yo pase si con alguna dificultad por que los vehículos traían las luces altas no todos pero no se cual carro seria el que traía las luces altas y los que pasaron delante de el sí traía las luces altas y la tracto mula no recuerdo en el momento que nos encontramos ...”*

En relación con esta declaración debe destacarse que en ella el declarante señala que no había visibilidad y ratifica de igual manera la dificultad que existía para el paso simultáneo de vehículos en sentido contrario. Así mismo, no puede perderse de vista que el propietario del camión que era conducido por el testigo Vargas González inició proceso de reparación directa en contra de varias entidades en el que las aseguradoras que fueron llamadas en garantía declinaron su responsabilidad y alegaron que los hechos ocurrieron por culpa exclusiva de los conductores de los vehículos –entre ellos el propio Vargas– y por su actuar imprudente.

En la misma línea, el informe policial del accidente indica como posible causa de los hechos el Código 143 que corresponde a poner en marcha un vehículo sin precauciones. En dicho informe igualmente se hace constar que el tránsito en el puente se inició sin respetar la prelación de vehículos que se encontraban en marcha.

Por otra parte, obra también la declaración del señor Nosbelki Garzón García conductor del vehículo Chevrolet Corsa de placas BWE 043 que estaba atrás del carrotanque de placas SXU-780. El señor Garzón declaró:

*“DR. CÁRDENAS: ¿Desde donde usted estaba pudo ver si hubo algún tipo de golpe o colisión entre los camiones?”*

*SR. GARZÓN: No, no, no, yo no pude ver porque en realidad el tanque estaba adelante mío me tapaba la visibilidad, cuando yo me di cuenta porque los vehículos pasaron, la tractomula alcanzó a pasar, la cabina y... parte de la carrocería por frente mío cuando se desplomó el puente.*

...

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Okey. Ahora, ¿usted vio si el carrotanque se golpeó con el carro, la tractomula que transportaba arroz en la parte final, en la parte trasera de los vehículos?*

*SR. GARZÓN: No, o sea, antes de que se viera el puente yo no vi ningún colapso de carros, o sea, yo no vi ningún, que se haya estrellado de pronto con el puente o que se hayan chocado los dos carros, no, eso no lo vi, a raíz del colapso del puente sé que todo fue... lo de los otros carros y eso.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Okey. Para precisar su respuesta le voy a hacer preguntas separadas, la primera pregunta para precisar sus respuestas es la siguiente: ¿usted vio si el carrotanque golpeó o tocó al carro que transportaba arroz o a la tractomula que transportaba arroz?*

*SR. GARZÓN: No, yo no vi eso.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: ¿Usted vio si el carro tanque golpeó las barandas metálicas laterales del puente?*

*SR. GARZÓN: No, no, o sea, yo en realidad no vi ningún choque.*

...

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Garzón, ¿usted vio si el carrotanque que iba enfrente de su vehículo se subió al andén o al bordillo lateral antes del colapso del puente antes de la caída del puente?*

*SR. GARZÓN: No, no yo no vi eso."*

En relación con la declaración del señor Garzón debe señalar el Tribunal que el mismo al comenzar su exposición explica que *"No, no, no, yo no pude ver porque en realidad el tanque estaba adelante mío me tapaba la visibilidad,..."*, dificultad de visibilidad que fue ratificada por otros conductores, por lo que el hecho de que él señale que no vio una colisión entre las dos tractomulas o la baranda del puente no permite excluir que ello haya ocurrido, con mayor razón cuando el testigo se desplazaba en un vehículo particular de menor tamaño al carrotanque que se encontraba inmediatamente delante de él y con una visibilidad precaria desde una ubicación en la que resultaba difícil poder observar con precisión si hubo o no colisión entre vehículos de mucho mayor envergadura que estaban delante de él.

Por consiguiente, la declaración del testigo Garzón no arroja mayores elementos de utilidad en este punto y no permite descartar la ocurrencia de la colisión en la medida en que por una parte, fue enfático en señalar que tenía mala visibilidad, razón por la cual no vio golpe alguno, ni tampoco discusión alguna entre los conductores, y por otra, dada su ubicación en un vehículo particular de tamaño pequeño, no alcanzó a observar lo que ocurrió con los camiones.

Así mismo en el interrogatorio de parte rendido por el señor Oscar Cely, en el juzgado de Aguazul, quien según se expone conducía el vehículo de placas KGD-144 Chevrolet Vans-200, al ser preguntado sobre si por estar a algunos metros de la tractomula marca Kenworth de color azul de placas SXU 780 ello le permitió ser testigo presencial declaró *“la verdad no alcance a ver qué carros venían y que carros iban, porque era ya de noche”*. Dicha declaración tampoco permite descartar la ocurrencia de la colisión.

De esta manera, queda establecido que el conductor del tractocamión carrotanque pensó, por lo que sintió, que las tractomulas se habían enganchado, y así mismo, que el puente era muy estrecho, lo que incrementa el riesgo de colisión. Las declaraciones de los testigos se orientan en el sentido de que había baja visibilidad por ser de noche, el efecto de las luces de los vehículos y el hecho de no haberse respetado el orden de prelación en el ingreso al puente, circunstancias todas que propiciaron la ocurrencia de la colisión.

En cuanto se refiere a los supuestos y conclusiones de los expertos Troya y Rueda obran en el proceso los siguientes elementos que fueron invocados por la demandada para controvertir sus conclusiones y de los cuales se ocupa el Tribunal a continuación:

Por una parte, el ingeniero Sáenz controvertió la opinión del ingeniero Rueda señalando que el supuesto de que la diagonal pandeada perdía su capacidad estructural no era correcta. A tal efecto el ingeniero Sáenz en el informe de Thornton Tomasetti (TT) consideró que aún con la deformación de la diagonal, la misma conservaba una capacidad, lo cual impedía concluir que el pandeo de la diagonal conducía al colapso del puente. Igualmente señaló que el ingeniero Rueda había analizado mal la articulación. En relación con estos puntos expresó:

*“TT evaluó la hipótesis de falla por el presunto impacto vehicular de la diagonal B87, como lo señala ERT en su reporte pericial. El análisis determinó la capacidad de resistencia inelástica o remanente de la diagonal B87 en su condición deformada y después del colapso.*

...

*Los resultados del análisis concluyen que el comportamiento global del puente y su capacidad estructural, como resultado del hipotético impacto del carro cisterna, no generarían el mecanismo de falla de la diagonal o la pérdida del equilibrio y desplome del puente”.*

En las conclusiones del informe se indicó:

*“5. El análisis de ERT interpreta erradamente las condiciones in-situ de las articulaciones e ignora la distribución de cargas excéntricas como resultado de los elementos presentes y que aún contribuían a la rigidización de la conexión. ERT incluye erradamente en su análisis un número adicional de remaches y placas de acero a través de la articulación que no estaban presentes en la conexión articulada del puente.*

*6. ERT ignoró la capacidad inelástica de la diagonal B87 e incorrectamente asumió que la diagonal pierde completamente su capacidad inelástica. La capacidad inelástica o remanente de la diagonal B87, incluyendo la deformación de la diagonal después del colapso, no reducen la capacidad global del puente ni generan el mecanismo de falla de la diagonal, pérdida de equilibrio y desplome del puente. El colapso progresivo del puente se originó por la falla y separación de la articulación de aguas arriba causando la pérdida de la estabilidad global y el colapso del puente.”*

Sobre dicho aspecto el ingeniero Rueda expresó en su declaración:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: La siguiente pregunta se refiere a su opinión sobre la función estructural de la diagonal, explíqueme al Tribunal, por qué usted afirma que viendo cómo quedó la diagonal después del colapso del puente, usted considera que la diagonal pierde totalmente su función estructural?”*

*SR. RUEDA: Como función estructural se perdió porque el nivel de deformaciones que tenía ese elemento implicaba que los demás elementos o si yo tengo algo sujeto por dos puntos y este elemento se acorta o le hago una fuerza los otros puntos se tienen que desplazar y la estructura como es integral todos los puntos se desplazan, eso se llama compatibilidad de formaciones.*

*Al hacer esa compatibilidad de formaciones de los elementos, pues si un punto se mueve, los otros elementos que están conectados también se van a deformar, cierto, y si este elemento no tiene capacidad o su capacidad ha sido reducida para resolver alguna carga sencillamente por sus deformaciones libera fuerzas hacia los demás elementos generando la posibilidad del colapso.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Ingeniero, para usted llegar a esa conclusión qué metodología de análisis empleó en relación con la diagonal?”*

*SR. RUEDA: Utilizamos un análisis elástico lineal es decir, que supusimos que todas las secciones, de acuerdo con las normas de diseño, se debían permanecer planas, es decir el elemento no se deforma, que el elemento en el momento en que pierde su linealidad deja de cumplir su función estructural.”*

Adicionalmente el ingeniero Rueda declaró:

*“DR. GÓMEZ: Se ha criticado su decisión de una vez se en su modelación se ha afectado por colisión la diagonal B87 de haberle eliminado toda capacidad de carga, usted cómo justifica su decisión y cómo la compara con la que aparece en el modelo de Thornton Tomasetti donde esa diagonal pandeada mantiene una capacidad portante significativa?”*

*SR. RUEDA: La estructura como ve pues no se desprendió de ninguno de los puntos y se ve la diagonal pandeada, pero para que un elemento se deforme, ya lo había dicho, los puntos extremos tienen que desplazarse, cuando se desplazan deforman el resto de la estructura.*

*En el análisis que hace el ingenieros Sáenz dice, calculamos la capacidad, que de pronto es otro tema que quiero comentar, calculamos la capacidad al pospandeo del elemento y, dice, para una deformación de 40 cm, de 400 mm el elemento resiste x toneladas, luego él tenía capacidad de soportar la estructura, para hacer eso pues sencillamente reemplaza la diagonal que yo elimine, él la reemplaza en una estructura que tiene las conexiones rígidas y la reemplaza con unas fuerzas que representan esa capacidad de carga, esa capacidad de carga él la determinó para un elemento deformado, primero, el cual no tenía la incidencia de una fuerza transversal, como la que estamos suponiendo y era el caso que estábamos evaluando, y finalmente supone que toda la estructura está derecha, si el elemento estaba torcido la estructura estaba deformada, luego el análisis debió haber partido de la estructura deformada, es decir, tener una secuencia de deformaciones.”*

Por otra parte, el ingeniero Rueda también formuló observaciones sobre la diagonal que se empleó para el análisis realizado por el ingeniero Sáenz para Thornton Tomasetti, en la medida en que en el ejercicio de ingeniero Sáenz la diagonal tenía más presillas que la original.

En efecto, el ingeniero Rueda expresó refiriéndose al informe del ingeniero Sáenz:

*“SR. RUEDA: Sí señor, exactamente es el informe de él y esa es la diagonal que él modeló para determinar la capacidad de la diagonal.*

*DR. GÓMEZ: Y esa diagonal que vemos ahí tiene el doble de presillas de las que en realidad tenía el puente?*

*SR. RUEDA: Reduce la longitud de pandeo a la mitad.*

*DR. GÓMEZ: Y el efecto cuál es?*

*SR. RUEDA: Pues que la capacidad o que la longitud de pandeo implica que a un elemento más esbelto pues puede pandear más fácilmente, es decir, su capacidad se reduce significativamente.*

*DR. GÓMEZ: Al poner más presillas se reduce la capacidad?*

*SR. RUEDA: No, no, no, se aumenta, se aumenta.*

*DR. GÓMEZ: Qué tanto se aumentó ahí en el modelo?*

*SR. RUEDA: Pues el efecto es que yo no hice el análisis inelástico no lineal por las razones que lo contemplan, que había que implementar articulaciones plásticas y sencillamente tiene una capacidad muy superior para mí, o sea, es muy, muy superior a la que en realidad tenía el componente del puente.*

*DR. GÓMEZ: O sea, que con el modelo que se hace contradicción a su opinión se estableció una diagonal mucho más robusta de la que en realidad existía y por lo tanto requería un impacto mucho más fuerte para efectos de perder su capacidad portante?*

*SR. RUEDA: Sí señor.*

*DR. GÓMEZ: Pero la realidad cuántas presillas tenía esa diagonal B87 en la foto?*

*SR. RUEDA: 5."*

En este punto observa el Tribunal que en la declaración rendida por el ingeniero Sáenz, el mismo expresó:

*"SR. SÁENZ: Ese sí fue un error de colocación de más presillas de las que teníamos.*

*DR. GÓMEZ: ¿Y por qué no meter las que sí había? Yo le voy a pedir que me muestre la foto allí en su informe, figura 37, que ahí está la diagonal, ah mírela ahí está y está estamos claros, estamos de acuerdo ingeniero Sáenz en que hay 5 presillas en ese documento, y este es un momento histórico, ¿eso fue lo que pasó? ¿Y qué pasa si hacemos lo mismo con la conexión, qué pasa si le ponemos el doble o la mitad de remaches? ¿qué dice el programa? ¿lo mismo?*

*SR. SÁENZ: No, pues puede afectar el resultado."*

A la luz de lo anterior, debe observar el Tribunal que el ejercicio del ingeniero Sáenz no permite concluir que el estudio del ingeniero Rueda esté equivocado ni desvirtúa las conclusiones de este último.

Igualmente el ingeniero Rueda dijo:

*"SR. RUEDA: Olvidó, sí, el ingeniero Sáenz olvidó tener en cuenta los efectos de segundo orden de esa estructura.*

*DR. GÓMEZ: Y aclárenos por qué... (Interpelado)*

*SR. RUEDA: Y adicionalmente, cuando la estructura rota, cuando este elemento ya no tiene la capacidad suficiente pues trata de girar, como que vence..., cuando gira pues ya no tiene más resistencia y él, primero, se pone de un colorcito y gira, ofrece menos resistencia a esa fuerza, si esta fuerza y si este desplazamiento que la fuerza es la acción*

*ejercida acá que es proporcional a la fuerza y al desplazamiento supera la resistencia de este elemento, pues se genera una articulación.*

*Es decir, en el análisis del ingeniero Sáenz olvidó decirle al programa en su análisis que aquí había la posibilidad de que esto se articulara, que eso es un análisis no lineal, es decir, cuando yo pongo las cargas, lineal, cuando yo pongo las cargas la estructura se deforma 1 cm, si doblo la carga se deforma 2 cm, si triplico la carga se deforma 3 cm, es un análisis lineal, las deformaciones son proporcionales a las cargas.*

*El no lineal es cuando el elemento perdió su rigidez por consecuencia de sus cargas y genera las articulaciones que les estoy diciendo, entonces, él le está diciendo al programa, analíceme este elemento no lineal con unas fuerzas, cierto, en una estructura completamente lineal, no tuvo en cuenta la proporcionalidad que debe haber o la no proporcionalidad, o el efecto que tendría esas deformaciones en la estructura.*

*Y al hacer que la estructura sea con conexiones muy rígidas, cierto, porque así lo indicó en su informe, pues en la estructura está, un videito pequeño, que es un programa didáctico que le pido permiso para mostrar más o menos el efecto, es un vídeo.”*

En este mismo sentido considera pertinente el Tribunal señalar que en su declaración el ingeniero Garzón expresó por qué es posible que una diagonal pierda la totalidad de su capacidad cuando es impactada:

*“SR. GARZÓN: Necesitaría una ayuda, por casualidad tiene usted uno de esos palitos de plástico que se usa para el café, necesito 3 más, si hago una estructura como esta que es un triángulo, esta estructura tiende a ser muy estable, cuando trato de empujar alguno de los elementos no importa en qué dirección lo haga, pero mientras trabaje en su propio plano esa es otra anotación que quiero hacer este sería el elemento de una cercha, si yo le aplico fuerzas que estén en el mismo plano cada vez que yo intento reformar uno de estos elementos tengo que necesariamente acortar y simultáneamente alargar otro.*

*Entonces estoy haciendo uso de la resistencia de estos materiales, para mantener esto estable, pero si yo hago un cuadrado yo puedo inducir una deformación sin que los elementos cambien su longitud y si no cambian la longitud no se están esforzando por eso un cuadrado de estos es inestable dentro de una cercha, cómo solucionamos ese problema de las cerchas ponemos una diagonal aquí intermedia dentro de estos dos y esa diagonal convierte este sistema en un triángulo, nuevamente lo vuelve estable porque hay alguien que tiene que asumir la fuerza y deformarse, mientras que en este repito no hay quien se deforme.*

*Esto funciona siempre y cuando yo no supere la capacidad de un elemento de estos, este elemento plástico si yo lo tomo en una longitud relativamente corta y trato de hacerlo fallar la fuerza que puedo ejercer no es tan grande como para lograr que esto se doble pero cuando está en una longitud muy larga esto lo definimos en ingeniería como la esbeltez de un elemento que es el que hace que cuando yo presiono ese elemento y si lo llevo a tocar lateralmente con algo, incluso sin necesidad de eso fácilmente el elemento le sucede esto que le estoy mostrando falla y pierde su capacidad.*



*Por una cercha es muy estable si las fuerzas están en su mismo plano, pero si hay una fuerza que actúa en perpendicular fácilmente este elemento dobla y falla sobre lo que se conoce como pandeo lateral eso hace que las estructuras se vuelvan inestables, cuando pierdo la capacidad de trabajo de esta diagonal lateral este deja de ser un triángulo y se convierte en un elemento de 4 partes que ya no tiene esta estabilidad estructural eso es lo que sucede.*

*DR. GÓMEZ: El pandeo diagonal en este tipo de sistemas indica que ese elemento pierde la totalidad casi la totalidad de su capacidad de carga?*

*SR. GARZÓN: La totalidad cuando un elemento pandea deja de trabajar estructuralmente.”*

Por otra parte el ingeniero Sáenz expresó:

*“SR. SÁENZ: La modelación del ingeniero Edgar básicamente está analizando la articulación en su condición original, que era articulada, 100% articulada, ignora la restricción que hay para rotar contribuida por las platinas verticales, por las soldaduras verticales, en el caso de las de aguas abajo es también la soldadura diagonal. Básicamente en sus hipótesis, él tiene tres hipótesis, en sus hipótesis, la hipótesis número dos describe muy congruentemente todo el proceso global del puente, que es la hipótesis en la que él asegura, la hipótesis analizando que no hay impacto en el puente, e indica que la única forma o que la única posible causa del colapso es el problema de la articulación, y la articulación después la analiza, él la descarta como una hipótesis factible porque él analiza la articulación 100% articulada y le da que la capacidad es superior.*

*Pero como repetí anteriormente, en mi opinión, esa articulación 100% libre de rotar no era la que estaba vigente en el momento del colapso.*

*DR. GÓMEZ: Explíqueme una cosa para ver si de pronto por mi ignorancia y en la medida en que ya no vamos a poder escuchar al ingeniero Rueda, por qué tanta energía en criticar los errores de rueda al calcular precisamente la capacidad portante de la conexión si usted dice que eso es irrelevante?*

*SR. SÁENZ: No, porque conceptualmente está analizando la conexión como si fuera ciento por ciento articulada, está ignorando la geometría y las restricciones que hay físicas en la conexión actual de falla, estamos mostrando que su cálculo también tiene problemas no sólo de área, que él ya los corroboró, también estamos mostrando que hay errores puntuales de número de remaches, que están actuando este tipo de cosas, ese tipo de cosas, y el factor de seguridad a la larga pues es un factor de 2.09 acumulado de varias cosas que no son precisas, estamos explicando es eso, no entiendo qué más...”*

Ahora bien, en relación con lo anterior observa el Tribunal que el ingeniero Sáenz no explica cuál es el efecto que le atribuye a que la articulación no era libre de rotar el 100% como él sostiene. Por otra parte sobre los remaches de la articulación señala el ingeniero Rueda:

*“DR. GÓMEZ: En cuanto a los remaches en sí mismos se encontró esa información también o no está?”*

*SR. RUEDA: No, los remaches sí están en el informe de la Universidad los Andes y habla de una capacidad excepcional de los remaches y si uno los revisa ya con esas capacidades seguramente, y teniendo la configuración de la conexión, pues puede llegar a una conclusión certera sobre si fue el punto de falla o no.*

*DR. GÓMEZ: Le voy a pedir el favor, es que me distraje, usted dijo una capacidad formidable de los remaches?”*

*SR. RUEDA: Sí señor, es que en los remaches muestra como esfuerzo de rotura 570 MPa, eso es, el acero normal que utilizamos con el que revisamos el puente es de 250 MPa, evidentemente los remaches y elementos de conexión deben ser de una capacidad superior y el informe, por ejemplo, del ingeniero Nicolás supone 350 MPa, pero el informe la Universidad de los Andes dice 570 MPa, entonces, no sé, si yo hago el análisis partiendo de los resultados del laboratorio de la Universidad los Andes con unas resistencias tan grandes de los remaches podríamos hacer la evaluación y determinar si era la causa del colapso con esa resistencia.*

*DR. GÓMEZ: Ahí cuando usted nos da esa cifra en MPa nos está hablando de fluencia o de resistencia?”*

*SR. RUEDA: Esa es carga de rotura, que es con la que se debiera hacer el análisis porque estamos haciendo un análisis de colapso”.*

Más adelante se le pregunta:

*“DR. GÓMEZ: Le voy a poner de presente el numeral 3.1.2 para que nos indique dónde menciona el ingeniero Sáenz eso, porque ahí dice concreto, soldadura y remaches.*

*SR. RUEDA: Remaches dice 192 MPa de esfuerzo de fluencia y esfuerzo último 360 PP.*

*DR. GÓMEZ: Ahí estamos viendo la página 32 del informe de Thornton Tomasetti, ingeniero qué implicaciones tiene en relación al modelar la resistencia de la articulación o de la conexión?”*

*SR. RUEDA: Pues como les comenté, inicialmente no deberíamos nosotros decir, oiga, la estructura la vamos a diseñar por encima de esto, incluso debía ser diseñada por acá, 50% de esa carga a la que el elemento va a fluir, o al 90% dependiendo de las cargas que estamos utilizando para diseño, esto es admisible y esto es condiciones de diseño de acuerdo a la última teoría, eso implicaría que si yo tengo un remache de 192 MPa el esfuerzo máximo está 3 veces por encima, eso tampoco es viable, en los aceros ensayados no se ve ese incremento, pero cuando yo hago el análisis y si estoy hablando de que la estructura se rompió, de que los remaches se rompieron pues debo considerar la fuerza o el esfuerzo a la que estaba en el momento en que se rompió, en este caso utilizó 360 MPa para su conclusión de que los remaches habían fallado en una secuencia de falla.*

---

*DR. GÓMEZ: A pesar de lo reportado por la Universidad Nacional sobre un remache real.*

*SR. RUEDA: La Universidad de los Andes.*

*DR. GÓMEZ: Perdón, la Universidad de los Andes, porque debió haber tomado el dato en ese sentido de la Universidad de los Andes?*

*SR. RUEDA: Perdón.*

*DR. GÓMEZ: Debió haber adoptado lo que determinó?*

*SR. RUEDA: Pues estamos haciendo un análisis de colapso, cierto.*

*DR. GÓMEZ: Okey.*

*SR. RUEDA: Y esa es la carga a la que la Universidad de los Andes reportó que reportó que se rompían los remaches.”*

De esta manera, de conformidad con la declaración de Rueda, el ejercicio del ingeniero Sáenz tomó unos remaches de menor capacidad que los reales que habían sido analizados por la Universidad de los Andes.

En definitiva, el Tribunal no encuentra que el dictamen del ingeniero Rueda presente errores que conduzcan a desvirtuar las conclusiones a las que llega, ni que los peritajes técnicos presentados por la demandada le resten mérito probatorio.

Ahora bien en su dictamen el ingeniero Sixto Troya concluye:

*“Del estudio realizado se han obtenido las siguientes conclusiones:*

*I. Un impacto a una velocidad de circulación del camión tractor con el semirremolque de estacas de 20-30 km/h, contra la parte lateral izquierda del semirremolque tanque, puede generar suficiente energía para desplazarlo y hacerle chocar contra la estructura lateral del puente.*

*II. En los rines y las llantas traseras izquierdas del semirremolque tanque y en la parte izquierda del tanque hay deformaciones que evidencian la existencia de impactos correspondientes a una colisión contra el tracto camión.*

*III. En la parte derecha del tanque hay diversas zonas deformadas por el impacto contra la estructura del puente.*

*IV. A velocidades comprendidas entre 20 y 30 km/h el semirremolque de estacas tiene suficiente energía para desplazar lateralmente el tanque en caso de impacto lateral. De dicho impacto se puede producir suficiente desplazamiento como para hacer que el tanque choque contra la estructura lateral del puente. No se ha tenido en cuenta el efecto del desplazamiento del combustible que favorece el balanceo del tanque y, por ello el impacto con la estructura del puente, como se demuestra en el ANEXO: ANALISIS DE*

**LA PROBABILIDAD DE IMPACTO DEL TANQUE CON LA ESTRUCTURA DEL PUENTE POR EL IMPACTO DE LA PLATAFORMA DE ESTACAS de este dictamen.”**

En el dictamen elaborado por Steven Yamashita, a nombre THORNTON TOMASETTI se concluye:

*“La investigación de reconstrucción de accidentes realizada reveló hechos dimensionales de la calzada del puente y de los vehículos, así como hallazgos físicos que indican que, antes del colapso del puente, el carro tanque no impactó contra la cercha del puente.*

*Estos eventos fueron el resultado de la falla de la cercha del puente, que resultó en una inclinación de la superficie de la calzada del mismo.”*

En el informe elaborado por IRS VIAL (página 141) se indica:

*“n) No se encuentran evidencias que indique que alguno de los vehículos involucrados interactúen entre sí, antes del colapso del puente vehicular ubicado en la vía que conduce de Monterrey a Yopal a la altura del km 91 + 100 m (Puente Charte km 90 IPAT).*

*o) De acuerdo a las evidencias se puede indicar que el vehículo No. 3 TRACTOCAMIÓN placa SXU 780 / R71721 no presenta daños por impacto con algún otro cuerpo previo al colapso del puente, los daños de este vehículo están asociados al volcamiento del Vehículo No.4 sobre la zona frontal y contacto con la estructura una vez se ha generado el colapso.*

*p) De acuerdo a las evidencias se puede indicar que el vehículo No. 4 TRACTOCAMIÓN placa SBT 081 / R10873 no presenta daños en su estructura que indique una interacción directa con el vehículo No. 3 TRACTOCAMIÓN placa SXU 780 / R71721 antes del inicio del colapso del puente.*

*q) Al igual, no se presentan evidencias que señalen que alguno de los vehículos involucrados presente un contacto directo con la estructura del puente vehicular ubicado en la vía que conduce de Monterrey a Yopal a la altura del km 91 + 100 m (Puente Charte km 90 IPAT).”*

Igualmente, el señor Alejandro Rico de la firma IRS VIAL en su declaración ante el Tribunal declaró que en su opinión no existió colisión:

*“Unos resultados de fuerzas y por ende unas aceleraciones de las estructuras de los vehículos y que esos contactos a 20, 30, 40 kilómetros por hora teniendo uno de los vehículos detenido no genera una aceleración lateral del vehículo específicamente el vehículo que tiene un semi remolque tanquero de vehículos de combustible ese vehículo no se le genera una aceleración lateral tal que llegue a entrar en contacto con la estructura del puente, es decir, que se genere una colisión ese vehículo tanque se dé*

*hasta la estructura del puente impacte esa estructura y genere una que tenga un energía y una fuerza suficiente para generar una estructura y generar un desequilibrio de fuerzas en el puente.*

*Esa era la idea mostrar que lo que se identificó en el informe RAT en donde no hay evidencias de impactos violentos de deformaciones compatibles con impactos primarios en esos vehículos de grandes dimensiones se da a sustentar con un modelo físico que no hay aceleraciones laterales y que se generarían una gran cantidad de daños que no están visibles en los registros que hay en esos vehículos específicamente el vehículo número 3 y el vehículo número 4 el tracto camión arrocero y el tracto camión tanquero.*

*(...)*

*Si ustedes observan en la imagen superior izquierda todos esos puntos azules que hay ahí simulan contactos entre las estructuras si yo hago que los dos tracto camiones interactúen de esta manera para que haya un impacto y se generen fuerzas y aceleraciones se tienen que llegar a todos esos puntos de contacto que están representados ahí y esos puntos de contacto se traducen en que yo observo en los vehículos daños y deformaciones en todo ese segmento y en el resultado del informe pericial RAT no hay ese tipo de daños y deformaciones hay algunos daños si en el costado izquierdo del tanquero o en el semi remolque arrocero, pero no son los daños generados por la colisión entre esos dos vehículos.*

*(...)*

*Los resultados de la simulación muestran puntos de contacto las que se denominados las hiperboloides azules en el lateral izquierdo de los tracto camiones, pero ateniendo los registros del día de los hechos no se identifican esas deformaciones fracturas, en los guarda fangos, en los espejos en los rines ni abrasiones prolongadas en los semi remolques, golpes, abolladuras entre otras y eso fue lo que se expuso fotográficamente en los resultados del informe pericial RAT que se sustentó anteriormente.*

*(...)*

*O sea que esos daños no son por impacto con el tracto camión verde sino consecuencia de la caída del vehículo número 2 sobre esa estructura eso es básicamente las conclusiones de este anexo de esta simulación científica de un proceso de información de los dos tracto camiones que llegara a producir un contacto con la operación del puente, la conclusiones no va a haber una colisión tal que generara esa situación.”*

En cuanto a la posición en la que quedó el tractocamión después del colapso del puente se expresó:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: (...)*

*Esas fotos muestran al tracto camión después de ser retirado quiero que le explique al Tribunal si la situación en la cual tiene un tracto camión verde que en la foto se muestra el cabezote de ese tracto camión que es el que llevaba el arroz ¿es compatible con la hipótesis de colisión que usted presenta que es en la cual hay afectación del puente?*

SR. RICO: No lo es.

DR. DÍAZ-GRANADOS: ¿Por qué no lo es?

SR. RICO: Porque como le mencionaba desde la perspectiva de la fuerza para generar una fuerza que desplace el tanque hacia un lado se necesita aplicar una fuerza en esa dirección, es decir, en la dirección lateral para eso tengo que traer una estructura que tenga la suficiente masa y momentum o sea masa por velocidad básicamente para imprimir esa fuerza y cambiar el estado del tanquero.

Y si yo hago eso yo necesito que este vehículo genere un impacto casi que en diagonal sobre el centro de masa del tanquero, y eso generaría desde la perspectiva como investigador forense de accidentes de tránsito con la experiencia que afortunadamente tengo de la investigación de accidentes de tracto camiones y múltiples vehículos otros daños en la parte frontal del vehículo y no solo la caída del paragolpes que fácilmente se puede caer en los procesos de extracción, sino la deformación de las punteras del chasis del eje y algo muy sensible a los impactos frontales que tienen estos vehículos los guarda fangos y la unidad de luz.

Si yo quiero que este vehículo imprima una fuerza al tanquero y me lo desplace lateralmente tengo que en palabras generales generar una formación, una destrucción de por los menos el vértice exterior izquierdo eso está intacto que está un poco desalojado de su posición la parte del capo puede ser ahí está bien, pero eso no es por una interacción de fuerzas tal que genere el desplazamiento del tanque, es decir que por más que se vean daños esos daños no son compatibles con un impacto con una colisión que genere esas energías relacionadas en el impacto.

Como mencioné anteriormente en los hallazgos primero se deforman las estructuras y después si se transfiere el momento al otro vehículo para desplazarlo y aquí no están esos daños.”

Por otra parte, el ingeniero Jaime Loboguerrero Uzcátegui en su declaración descartó que la caída del puente sobre el río Charte se hubiese ocasionado por una colisión. A tal efecto expresó:

“DR. CÁRDENAS: ¿Se ha planteado que hay otra hipótesis como causa la falla del puente, una colisión usted analizo esa posibilidad?

SR. GUERRERO: A mí me pidió el doctor Noguera, Carlos Noguera que examinará esa posibilidad, mi respuesta fue que primero no hay evidencia, no existe evidencia, no es posible sustentar esa tesis, ese es mi concepto es digamos inaceptable que se plantee una hipótesis que no tiene sustento.

DR. CÁRDENAS: ¿No hay ninguna evidencia de que hubo colisión?

SR. GUERRERO: Le explico cómo es la teoría que se plantea, la teoría que plantearon es, examinen si un vehículo de ese tamaño fue capaz de inclinarse para estrellarse contra un paral diagonal, no recuerdo exactamente cuál y yo creo que eso es ningún muy, muy remoto que eso haya ocurrido no hay evidencia de que eso haya ocurrido.

(...)

*SR. GUERRERO: Hay varias formas de demostrarlo que esa hipótesis no tiene sustento y es la evidencia particular parece que el carro cisterna que se alega que se estrelló con el paral, el carro cisterna es un vehículo que tiene una caja y encima un cilindro, es cilindro lleva combustible y a menudo está forrado por una capa de aluminio delgada por eso brilla, pero la parte que lleva los combustibles está adentro y si digamos si se hubiera estrellado habría evidencia en las fotografías que aparecen inmediatamente después del accidente de que eso se estrellado con gran fortaleza y hubiera doblado una digamos diagonal.*

*Las diagonales son de acero estructural y requieren una gran cantidad de energía para dobladas como primera medida el solo doblarla implica un impacto directo o una condición directa que, no, no puede ocurrir porque las llantas digamos si usted va circulando pues está nivelado el vehículo qué hace que ese vehículo haga eso, para poderse estrellar contra las barandas que están como un metro de distancia, uno dice, por el lado geométrico es muy difícil probar que haya habido un estrellón contra las barandas, contra de las estructuras y por el lado de energías o fuerzas que se pueden imponer a esas barandas es, no sé si usted ha visto lo que es un estrellón de un carro, son latas delgaditas, pero la chapa con la cual está fabricada la viga es de una gran fortaleza.*

*Entonces estamos está estrellando en latas contra algo muy fuerte si acaso lo que ocurre puede ser es que se deforme un poco, que se doble, pero no ... se necesita mucha energía para romper la estructura del puente por eso yo considero que no es una hipótesis demostrable.”*

De esta manera, los testigos citados anteriormente consideran que no hay colisión por razón de que no existen huellas en los camiones que correspondan a una colisión. Así mismo se invoca la diferencia en la fortaleza de la estructura del puente y el camión.

En relación con las marcas de colisión el Ingeniero Sáenz declaró:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Hablemos ahora de la hipótesis de colisión. En el estudio realizado por usted con el apoyo del equipo técnico de Thornton Tomasetti encontraron alguna evidencia que les permitiese pensar razonablemente que se presentó una colisión?”*

*SR. SÁENZ: No. Como lo mostré anteriormente, hay evidencia fotográfica y de videos de los drones que Covioriente filmó o tomó fotografías, en las que se ve abollonaduras en el cilindro del carro cisterna de una manera perpendicular al posicionamiento final de las diagonales. Lo que nos indica eso es que el carro tanque se recuesta a medida que el puente cae. Si hubiera habido un impacto cuando el carro tanque se hubiera desplazado, hubiéramos visto marcaduras o abolladuras no sólo perpendiculares, pero a la vez con un desplazamiento que indiquen que el carro se movilizó una distancia, no quiere decir metros, pero puede ser una distancia. Pero cuando la abollonadura es perfectamente*

*perpendicular a la condición en que la diagonal final se encuentra, la explicación es que el carro tanque se recuesta contra el puente, tal cual, básicamente como lo describen los testigos, que el carro estaba parado, sienten un primer bajón y unos segundos después el puente colapsa.*

*Entonces no hay evidencia física. Los automóviles, hay un reporte de Sixto Troya en el que él empieza su principio de análisis, en mi opinión es un poco inverso a lo que uno debe utilizar para descubrir algo. Qué hizo él? Empezó asumiendo que hubo un impacto en el puente por el carro tanque, y empieza a calcular de manera paramétrica la velocidad en que la tracto mula de arroz tenía que haber impactado al carro tanque para impulsarlo y hacerlo recostar contra el puente, contra la armadura de aguas arriba.”*

De esta manera, el Ingeniero Sáenz considera que las marcas en el tracto camión no revelan una colisión, porque las marcas son perpendiculares.

Ahora bien, en la declaración que se recibió en el proceso al señor Thomas Leo Berry, quien participó en la elaboración del dictamen presentado por Steven Yamashita, expresó:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: En el presente caso, ¿usted encontró evidencia de una colisión de los cabezotes del vehículo, en particular del cabezote del vehículo que transportaba arroz? ¿Hay evidencia de colisión?”*

*SR. BERRY: No encontramos evidencia alguno de impacto con ese cabezote de la tractomula que transportaba arroz antes del colapso.*

*(...)*

*SR. BERRY: Voy a cerrar la mía. Bueno, con respecto a esta discusión que mencionamos antes que tiene que ver con el camión arrocero y la posición de los espejos retrovisores laterales, aquí tenemos el lado del conductor del vehículo No. 4, no se le ve en esta foto daño alguno a ese espejo retrovisor de ese lado, no le vemos daño alguno al encamisado del filtro de aire ni al deflector de calor en la tubería de exhosto, de manera que esta tractomula había logrado pasar más allá del punto del camión cisterna, había logrado pasar al camión cisterna sin daño aparente alguno a ese lado de la tractomula arrocera, los comentarios que hice previamente afirmaban que esos espejos laterales retrovisores pueden ver por todo el costado el vehículo.*

*De manera que para que esta tractomula hubiera podido alcanzado esta posición habiendo pasado el extremo del camión cisterna, no presenta evidencia de daño alguno a los espejos retrovisores laterales ni a ese costado del camión.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Quiero analizar ahora la hipótesis de que sí hubo colisión, una suposición, supongamos que hubiese habido colisión, la primera pregunta es, las eventuales zonas de impacto en el carrotanque es la parte superior del vehículo en el tanque y las llantas traseras, los ejes traseros, asumiendo esto ¿tiene soporte científico ubicar el punto de colisión solamente a 2,5m de altura?*



*SR. BERRY: En el informe del señor Sixto Troya que mencionamos previamente se usaron dos metros y medio metros como punto de impacto, cuando examinamos el daño ocurrido en el camión cisterna no hay marcas testigo horizontales en él, si entendemos que la tractomula arrocera alcanzó a pasar sin daño alguno para que se hubiera dado ese daño antes del colapso del puente, esto habría implicado necesariamente que la tractomula que transportaba arroz se hubiera súbitamente desplazado hacia un lado, de manera lateral, sin moverse, las rayaduras verticales sobre el camión cisterna, a esa marca de esa altura a la que se está refiriendo, creo, de 2 y medio metros concuerdan casi que de manera precisa con los postes de la tractomula arrocera, las estacas de la tractomula arrocera.*

*Debido a que no hay marcación alguna horizontal la única explicación posible es que esto se dio durante el colapso del puente, a medida que las paredes de la tractomula arrocera cedieron y al girar, darse vuelco el camión cisterna, las estacas de la tractomula de estacas se deslizaron por el costado del camión cisterna, así que debido a esa evidencia ese no habría podido ser el punto de impacto.”*

De esta manera para concluir que la hipótesis de colisión no se puede producir se hace referencia a la fortaleza de la estructura del puente, frente a la fragilidad de las “latas” de los camiones; la geometría, a la velocidad estimada en el dictamen de Sixto Troya, y finalmente a las marcas que quedaron.

Por lo que se refiere a las “latas”, es pertinente señalar lo que indicó el ingeniero Rueda en su informe<sup>71</sup> al realizar el análisis para el caso que en su opinión provocó la falla:

*“Detalle en la zona cercana al sitio de falla. Es notorio que la diagonal aledaña al sitio de falla se encuentran condiciones de sobreesfuerzo, pues la máxima condición de relación entre esfuerzo actuante y admisible, es del 95% y se encuentra al 99.3%. Esto hace que sea muy propensa a presentar una falla por efecto de un golpe lateral, como se pudo apreciar en el sitio. Sobre esta zona, se encontraba el vehículo de transporte de combustible, el cual, por el efecto del impacto que sufrió contra el vehículo resultó impactando lateralmente sobre la diagonal.”*

Como se puede apreciar, el ingeniero Rueda señala que la diagonal estaba en condiciones de sobreesfuerzo, lo que según indica hacía que fuera vulnerable a un golpe.

Por otra parte, en lo que hace referencia a la geometría, como ya se indicó, obra en el expediente una modelación realizada a través de un *software* especializado realizado por

---

71 Informe, página 18

el ingeniero Sixto Troya que reconoce la posibilidad de que se haya producido una colisión entre los dos camiones y que ella pudo generar un desplazamiento lateral sobre la estructura del tanque. El Tribunal no advierte que se haya demostrado que dicho modelo es deficiente, está mal alimentado o produce resultados erróneos.

En cuanto se refiere a la velocidad se observa que en el dictamen de Sixto Troya se señala que a una velocidad de entre 20 y 30 km/h un impacto lateral de la plataforma cargada de arroz genera suficiente energía como para empujar el tanque lateralmente y hacerlo chocar contra la estructura del puente. Ahora bien, el chofer del carrotanque señaló que el camión arrocero avanzaba lentamente.

En este aspecto al perito Troya señaló que la velocidad que había indicado en su informe era un dato que había tomado como parámetro. Ahora bien, se le preguntó:

*“DÍAZ-GRANADOS: Señor Troya, dado que la velocidad es una suposición le ruego le informe al Tribunal si suponemos que la velocidad era de 3 o 4 kilómetros por hora ¿cuál hubiese sido el resultado?”*

...

*SR. TROYA: Por supuesto, a la pregunta que me hace el señor le trato de decir si a 1 o 2 kilómetros por hora, ¿cuál habría sido el resultado?, no podemos responder a esa pregunta por varios motivos, porque la cuestión no es solamente la velocidad a la que va circulando, sino que hay otra serie de parámetros que no podemos comprobar, entre ellos están el grado de enganche de un vehículo con respecto a otro, o el tiempo que mantenga acelerando el camión el conductor.*

*Aparte de eso, hay otro dato que es fundamental y es que no podemos hacer circular a un camión a 1 o 2 kilómetros por hora porque a esa velocidad es imposible que el tractor tire del remolque, no es posible eso incluso lo podemos ver si intentamos con nuestro propio coche ponerlo a esa velocidad veremos que se nos para, eso no es posible en un vehículo de estas características, entonces si digamos que buscamos un escenario que se ajuste más al planteamiento del señor letrado y lo ubicamos entre 15 kilómetros por hora o 10 kilómetros por hora, el planteamiento es el mismo no solamente es la velocidad en la que se escole sino el grado de enganche entre los vehículos y también el tiempo que tarde el conductor del cabezote en soltar el acelerador y pisar el freno.*

*Con vehículos pesados lo que ocurre es que la sensibilidad de los conductores frente a un impacto es diferente por el tremendo peso que tiene, por lo cual hay una serie de parámetros que no se pueden controlar para responder exactamente qué es lo que ocurre a una velocidad.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Sixto usted concluye en su informe en la página 31 claramente: “que un impacto a una velocidad entre 20 y 30 kilómetros por hora puede generar suficiente energía para desplazar al otro vehículo y hacerlo chocar contra la*

*estructura lateral del puente". Cuando el vehículo va a esa velocidad, usted obviamente para concluir eso debió examinar el grado de enganche y la reacción del conductor, la pregunta específica es aplicando esos mismos principios que le permitieron a usted concluir el punto 1 en la página 31. Infórmele al Tribunal si usted en vez de utilizar 20 o 30 kilómetros por hora, cambia a 3 o 4 kilómetros por hora, ¿cuál sería su conclusión?*

*SR. TROYA: Pues la conclusión sería la que le acabo de decir, que a 3 o 4 kilómetros por hora evidentemente no habría ni contacto ni se estaría moviendo porque no es posible mover un camión de estas características a 3 o 4 kilómetros por hora.*

...

*DR. GÓMEZ: ¿A una velocidad menor de la que usted estimó sin llegar a los tres o cuatro kilómetros por hora, usted se refirió a algo cercano a diez o quince kilómetros por hora, la inercia y la potencia de un tractocamión como el que tenía el semirremolque arrocero desaparece desde el punto de vista físico o igual es un vehículo con mucha potencia?*

*SR. TROYA: No, es justo lo contrario, es decir, a velocidades más cortas, circulando más despacio en torno a esas velocidades la fuerza de arrastre que tiene es mayor, pero ya entramos en el terreno de que le comentaba antes al letrado que está a mi izquierda que depende de una serie de variables que no podemos controlar como es: cuánto tiempo después de haberse producido una... si asumimos que hubo colisión, ¿cuánto tiempo después siguió acelerando el conductor? Esos son datos que no podemos saber, pero lo que sí sabemos es que a esas velocidades manteniendo.*

*DR. GÓMEZ: Ingeniero, para beneficio de la traducción si pudiese repetir la parte final de su respuesta cuándo usted habla que no se puede saber el comportamiento de aceleración del conductor, por favor.*

*SR. TROYA: La pregunta que usted me hace implica introducir una serie de variables que no podemos conocer con seguridad como, por ejemplo, el tiempo que pudo haber mantenido el conductor del vehículo arrocero el acelerador hasta que lo soltó para frenar, si ese intervalo dura lo suficiente lo que se produce es, después de ese enganche y después de ese contacto lo que se produce es un empuje y el movimiento lateral exactamente igual.*

*Es decir, la respuesta es que si a baja velocidad, si el contacto es suficiente y aquí vemos que hay contacto porque no hemos podido probar que no lo hubiese, si se ocasiona ese contacto se puede dar ese empuje también, si el conductor mantiene después de la colisión la aceleración y en este caso el conductor del tanque refirió en el video aportado, escuchó en estremecimiento, creo recordar, o una vibración antes de notar que se iban al vacío.*

*Bueno, eso se puede asociar y es otro elemento más que no nos permite descartar el contacto entre los vehículos que nos indica que efectivamente nos podemos encontrar también ese escenario, baja velocidad, enganche, empuje y aparte de ahí pues todo lo que sabemos que pasó, la caída de los vehículos al vacío.*

*DR. GÓMEZ: ¿Estos tractocamiones, en su conocimiento y experiencia, tienen suficiente fuerza o potencia para seguir moviéndose y jalando su remolque así este en contacto o enganchado con otro remolque en este caso el tanque cisterna? ¿Tienen ese poder?*

*SR. TROYA: Por supuesto, desgraciadamente los vehículos pesados tienen este inconveniente y es que la inercia que tienen es muy grande con lo cual cuando contactan pues evidentemente son más peligrosos que un turismo normal, hay otra cosa que debemos tener en cuenta en base a la pregunta que me hace y es que tampoco estamos hablando en este caso de que un vehículo empuja o tira de su propio peso y de todo el peso del vehículo con tanque, lo que hay es un contacto que lo que provoca o lo que puede haber provocado es un desplazamiento lateral.*

*Con lo cual no le estamos exigiendo al motor del vehículo arrocero que genere mucha más fuerza de la que ya tenía, sino que simplemente se mantenga un instante el suficiente para provocar el empuje lateral del tanque, la respuesta es que sí, pero tenemos que verlo en el escenario en el que se pudo haber producido y es que no es que este tirando de su peso y el peso del tanque, sino que simplemente lo que está es empujándolo lateralmente que a su vez se vería favorecido por otros efectos como son: el efecto del combustible y el movimiento de la suspensión.”*

De esta manera, de la declaración del ingeniero Sixto Troya se desprende que aún a velocidades más bajas si hay contacto, la inercia de los camiones puede haber provocado un desplazamiento lateral.

En este punto considera procedente señalar el Tribunal que el ingeniero Rueda expresó en su respuesta al informe de Suramericana, lo siguiente:

*“Tomando en cuenta que el vehículo no estaba parado o en reposo pues como es lógico, estaba siendo maniobrado para salir del puente. Así, asumiendo un sistema no acelerado y conservadoramente sin considerar que esta aceleración es significativa pues debe vencer la inercia del camión, y partiendo de la base demostrada de que si el camión tenía una velocidad de 2km/h, en el momento del impacto, la fuerza de colisión sería de 14 ton (ver capítulo 13.2 informe técnico), pero del análisis de capacidad del elemento colisionado se concluye que solo se requería el 29% de esta fuerza (3,99 ton) para ocasional la falla estructural de la diagonal. Aun en la condición conservadora planteada se puede asumir que las restantes 10 ton pueden ser disipadas por todas las interacciones existentes entre el camión y el sistema las cuales evidentemente son variables que afectan el estado final pero no el inicio del estado de carga.*

*Se concluye así, que la velocidad de incidencia del camión contra la estructura aun siendo tan baja como la calculada. Provocaría el colapso estructural, esta afirmación es corroborada a partir de las hipótesis anotadas y confirmada por los cálculos dinámicos, los cuales dan soporte técnico a la hipótesis del siniestro.”*

Por otra parte, en relación con las marcas que se observan en los camiones, lo primero que se advierte es que no se aprecian marcas de colisión en las cabinas de los camiones,

lo cual no impide que no hubiera colisión al nivel de las unidades que son remolcadas por los tractocamiones, como lo indica el modelo de *software*.

Así mismo, al examinar las fotografías se aprecia que hay diversos golpes a los remolques. Por una parte, hay un golpe en el borde de la parte delantera derecha del tanque, que en las fotografías que se han aportado al proceso parece corresponder a la deformación de la diagonal.

En este sentido el ingeniero Rueda expuso en su declaración:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Correcto, entonces el ingeniero dice que él llega a la conclusión de que hay colisión porque las otras causas, en opinión de él, no explican la caída del puente, entonces quiero saber si la conclusión de la colisión es por descarte o es porque tiene una evidencia concreta como insumo de su análisis.*

*SR. RUEDA: Sí, la evidencia concreta, lo que le digo, cuando revisamos ese elemento se veía golpeado y se ve en el video de la emisora esta de la Chiva del Llano es de donde etragamos ese extracto y se ve golpeado el puente a la altura del tanque donde el tanque esta abollado y pintado de amarillo.*

*DR. CÁRDENAS: Pero una pregunta, si me permito interrumpir porque aquí es muy importante, ese golpe no puede ser en la caída misma del puente, una vez que el puente empezó a colapsar y se inclinó no se pudo haber producido ese golpe, usted miro ese análisis?*

*SR. RUEDA: El análisis que nosotros hicimos sobre el tema es que si este elemento es longitudinal y aquí hay una cercha y si se va a caer se cae todo y aparecería todo el tanque abollado, pero solo aparece la punta del tanque abollado, en la caída es imposible que solo caiga hasta ese elemento y ya, o sea para mí no muestra que el camión se haya recostado sobre la estructura porque el tanque no se había abollado.*

...

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Porque usted dice que usted tiene unas evidencias y que la evidencia es el golpe, entonces yo digo usted hizo un análisis para sostener que hay una colisión acerca del impacto y de cómo ese impacto pudo haber causado la abolladura en la parte delantera del tanque?*

*SR. RUEDA: El análisis nos permite, desde el sentido lógico o sea no es una evaluación técnica en mirar, si un elemento esta puesto acá y yo lo golpeo por acá, esta puesto y no está alineado como dedujimos en el cálculo de la fuerza, en el estimativo de la fuerza porque es un estimativo no es un cálculo exacto que pudo haber ejercido el camión sobre la estructura, si el camión no está alineado paralelo a la viga sencillamente si le pegan por un lado que es un elemento rígido el otro tiende a desplazarse, si yo le pego por este lado al camión y esta es la parte delantera y aquí está mi puente, esto sencillamente hace esto, no estoy diciendo que estaba paralelo.*

*Porque si estaba paralelo el golpe era en todo el costado del puente, pero si está ligeramente desviado y nosotros la fuerza que calculamos la calculamos en un grado de inclinación de desviación con respecto al eje del puente, un giro hace que la estructura le pegue, eso lo supusimos, pero cuando vemos la fotografía que extrajimos del video es más evidente que solo la parte delantera golpeó la estructura, pero eso fue el supuesto porque también se habló bastante del tema que pudo haber sido una colisión, la hipótesis o el supuesto de la colisión son válidos, como también es válido que pudo haber sido durante la maniobra del camión para darle paso al otro.”*

De esta manera para el ingeniero Rueda el contacto del carrotanque con la diagonal averiada no es producto del desplazamiento del tanque como consecuencia de la caída del puente, pues el contacto es en la parte delantera del tanque con la estructura y ello puede ocurrir cuando el tanque no está alineado en forma paralela con la viga y se produce la colisión que lo desplaza.

Es pertinente señalar que durante su declaración el ingeniero Sixto Troya precisó el efecto que pudo tener el arroz en la forma como quedaron las marcas de la colisión:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Sixto, insisto, de acuerdo con su experiencia, usted puede explicar en la foto 14 ¿por qué razón el rastro del impacto es vertical y no horizontal si los vehículos colisionaron en sentido contrario a la horizontalidad del tanque?*

*SR. TROYA: Porque lo que no debemos olvidar es que tenemos un elemento blando que es el carrotanque de arroz, que a esa altura lo que encuentra es el arroz, porque teniendo en cuenta la forma circular que tienen el tanque la parte baja no la alcanza sino lo que alcanza es esa altura que es la altura donde si hay un ensanchamiento de la carga de arroz contacta esta parte, al contactar un objeto blando con un objeto muy rígido, como es el tanque, pues es evidente que no hay rastro, por eso es por lo que no podemos descartar esta posibilidad porque el rastro que usted dice que nos lo encontramos en cualquier tipo de colisión, nos lo encontramos cuando tenemos el rozamiento de una plancha metálica, de un objeto metálico, como es el lateral de un vehículo contra el lateral de otro.*

*Pero en este caso hay una serie de circunstancias que no podemos olvidar y por eso insisto en la importancia de analizar todas las pruebas en detalle, y no podemos solamente centrarnos en la deformación que presenta a esa altura el tanque porque hay daños en la parte inferior que confirman también otras zonas de contacto con ese lateral con el carrotanque o que al menos no los podemos descartar porque están ahí.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Es decir, según su opinión ¿los dos vehículos al colisionar tuvieron varios puntos de contacto?*

*SR. TROYA: Probablemente, sí, probablemente.”*

Es importante mencionar que en su dictamen el perito Sixto Troya señaló como una de las circunstancias que soportaban la tesis de la colisión el hecho de que los rines y las llantas traseras izquierdas del semirremolque del carrotanque se encontraban deformadas en la dirección de avance del tractocamión y también las del semirremolque cargado de arroz.

Ahora bien, en la declaración que se recibió en el proceso al señor Thomas Leo Berry, quien participó en la elaboración del informe presentado por Steven Yamashita, se expresó:

*“DR. GÓMEZ: ¿Cuál es la teoría de Thornton Tomasetti que explica el hecho de que esté removido de su lugar el tercer eje del tanque cisterna?”*

*SR. BERRY: Nuestra opinión es que como resultado del colapso del puente, a medida que el puente se inclinaba hacia la derecha y se acercaba al lecho del río ese impacto ocasionó el desprendimiento de ese tercer eje.*

*(...)*

*DR. GÓMEZ: Le voy a poner de presente las imágenes correspondientes a la foto del informe 11 de Sixto Troya para que explique al Tribunal por qué afirma que las dos deformaciones similares en los rines corresponden a daños derivados del levantamiento de la cisterna del puente.*

*SR. BERRY: Si vemos la naturaleza muy aguda del daño ocasionado a las ruedas y el hecho de que solo se presentan a un lado de cada llanta de cada... sin presencia de daño físico alguno en el tractocamión que portaba arroz, generamos la opinión de que los cables utilizados para la recuperación del vehículo fueron los que ocasionaron estos daños, estoy de acuerdo con la explicación del señor Sixto Troya en que no es posible izar tomando como punto de anclaje los ejes, sin embargo es muy razonable que los cables de posicionamiento se pueden utilizar en la extracción de un vehículo, se usan estrictamente para el posicionamiento y ese es nuestro concepto en cuanto al origen de estos daños*

*...*

*DR. GÓMEZ: Le voy a pedir que revise en la página 8 de su informe, dentro del numeral 4.2 en relación con sus respuestas anteriores sobre el espacio existente entre el tanque cisterna y la estructura del puente, le leo la siguiente afirmación de Thornton Tomasetti: ‘teniendo en cuenta la dimensión del ancho del bordillo de concreto de 19cm, el espacio libre lateral mínimo del tanque cisterna a la columna de la cercha de acero del puente se calcula de la siguiente manera: espacio libre lateral del tanque hasta la llanta exterior, más ancho del bordillo, igual espacio libre lateral mínimo del tanque.’*

*Y le voy a poner de presente la siguiente fotografía que nos muestra la posición de la llanta del tanque cisterna rompiendo o destruyendo aparentemente el bordillo, y la pregunta es muy concreta, visto lo que sucedió y lo que Thornton Tomasetti estimó esta esta distancia o esta holgura de 24 cm y lo que pasó entre el borde del tanque y la*

*estructura de metal, ¿usted descarta, sí o no, la posibilidad de que antes de la caída del puente el tanque haya golpeado la viga lateral?*

*SR. BERRY: Sí, yo descarto esa posibilidad porque no hay evidencia de impacto sobre el camión cisterna”.*

A tal efecto observa el Tribunal que en las fotografías que obran en el expediente se aprecian los daños en las llantas y rines traseros izquierdos tanto del carrotanque como del camión arrocero. En efecto en la foto de la página 109 del alegato de conclusión de la convocante se aprecia el daño en las llantas y los rines del tanquero de los ejes traseros del costado izquierdo. Dicha foto, se indica, se tomó cuando el tanque estaba aún sobre la rodadura del puente colapsado, lo que desvirtúa la tesis expuesta en el proceso de que los daños fueron causados por la creciente del río que ocurrió después del colapso.

Igualmente obra una foto en la que se aprecia cómo se iza el tanque por la grúa que lo removió,<sup>72</sup> lo que descarta igualmente la tesis de que los daños a los rines se causaron al momento del izaje del carro tanque. Además no hay elementos probatorios que permitan concluir que dichos daños se causaron por otras maniobras sobre el carro tanque. Igualmente aparecen fotos del remolque arrocero cuando es izado del puente y en el que aparecen las llantas traseras del costado izquierdo fuera de su posición<sup>73</sup>. Así mismo, obra una foto en la que aparece que el eje trasero del remolque arrocero está roto<sup>74</sup>. En otra foto se observa que el segundo eje perdió la llanta externa y las llantas del tercer eje ya no están en su lugar<sup>75</sup>.

Por otra parte, se ha hecho referencia a un elemento adicional: que el puente era estrecho lo que hace más probable la colisión. Advierte el Tribunal que está acreditado que si bien el puente estaba habilitado para tráfico en dos sentidos, su ancho era reducido. En el expediente existen diversas mediciones. Así, en el informe de Sixto Troya se hace referencia a una medición de 5.99 m realizada mediante Laser Lidar<sup>76</sup>. IRS Vial indica que el ancho de la calzada era de 6.04 m de acuerdo con el croquis del accidente<sup>77</sup>. Steven

72 Foto 49 del informe OP, prueba documental No 48 de la reforma de la demanda.

73 Foto 40 informe OP prueba 48 de la reforma de la demanda.

74 Foto 39, Informe OP Izaje, prueba 48 reforma de la demanda.

75 Foto no 120 informe op izaje, prueba 48 reforma de la demanda.

76 Informe Sixto Troya p. 15.

77 Informe IRS p. 116.



Yamashita de Thornton Tomasetti (TT) tomó como ancho de la calzada de 6.10 m de acuerdo con los planos del reforzamiento realizado por ESMET<sup>78</sup>.

En relación con dicha discrepancia, al examinar los planos que acompañó el ingeniero Edgar Rueda, se encuentra que en el plano de reforzamiento se aprecia un ancho de 6 m a nivel de la superficie de la vía del puente, en tanto que la distancia desde el borde superior de los bordillos es de 6.10. Lo anterior explica la diferencia.

Desde este punto de vista y teniendo además en cuenta la exactitud de medición por Laser, el Tribunal parte de la base que la calzada del puente tenía un ancho de 6 m. En todo caso, aun cuando se tomara el ancho que alguno de los peritos indica de 6.10 m, resta el hecho de que el puente era muy estrecho. Si bien ello no acredita la colisión, si la hace más probable.

Por otra parte, también hay discusión entre los diferentes expertos acerca del ancho de los camiones envueltos en la discusión.

Sixto Troya indica que el ancho de ejes del tractocamión arrocero era de 2.60 metros y el ancho de ejes del tanque era de 2.59 metros. Así mismo tomó 3,3 metros como ancho del semirremolque de estacas que transportaba arroz<sup>79</sup>, y 2,269 metros como ancho el ancho del tanque<sup>80</sup>. En este aspecto IRS Vial considera que el ancho de los camiones desde los espejos era de 2.87 metros<sup>81</sup>. Steven Yamashita de TT señala como ancho del camión cisterna 2.60 metros<sup>82</sup> sin incluir los espejos retrovisores que según él tenían cada espejo 15 centímetros, para un total de 2.90 metros, en tanto que el tractocamión cargado de arroz tenía un ancho de 2.58 metros<sup>83</sup> a lo que también deberían sumarse los espejos, para un total de 2.88 metros.

---

78 Informe Yamashita, p. 6.

79 Informe, p. 42.

80 Informe, p. 40.

81 Informe, p. 128.

82 Informe, p. 8.

83 Informe, p. 9.

Si bien hay discusión acerca de si el camión arrocero estaba sobredimensionado, pues ninguno de los testigos hace referencia a ello, en todo caso se advierte en las fotografías disponibles en el expediente que el mismo contaba con los soportes para cargas sobredimensionadas, esto es, las tuberías que se usan para tal efecto, según se aprecia en otras fotografías de camiones arroceros sobredimensionados.

En todo caso como quiera que no está claramente acreditado que el camión arrocero estuviera sobredimensionado es pertinente señalar que en su declaración al Tribunal el señor Sixto Troya expresó:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Okey, dado que, como usted lo menciona, el sobredimensionamiento del vehículo que cargaba arroz o el ensanchamiento del vehículo que cargaba arroz es una suposición, como usted lo ha mencionado, supongamos ahora que ese vehículo no estuviese sobredimensionado, ¿cuál sería el resultado de su análisis?”*

*SR. TROYA: En base a las pruebas que tenemos las conclusiones serian prácticamente las mismas, y es hay un impacto en las ruedas, hay un impacto en el tanque y no podemos descartar que fuese primero el impacto en las ruedas y que luego fuese el impacto del tanque y que como consecuencia también se causase el desplazamiento lateral porque lo que tenemos que tener en cuenta es que no podemos encontrarle explicación a los daños que tiene el lateral del tanque y tampoco podemos encontrarle explicación a una serie de aspectos que vimos en las fotografías que nos presentaron con posterioridad y que no hay importadas en este documento, pero que podría aportar en este momento al Tribunal si así lo considera oportuno.”*

## **2.1.2. La existencia de confesión**

### **2.1.2.1. Las demandas contra Covioriente**

En el expediente está acreditado que la Convocante fue demandada ante la jurisdicción ordinaria, junto con otras entidades, por parte de particulares que se consideraron damnificados por los hechos ocurridos el 22 de agosto de 2016, en ejercicio del medio de control de reparación directa. El objeto de dichos procesos es, en términos generales, que se declare a los demandados responsables administrativamente por los perjuicios que sufrieron los demandantes y que se les condene a indemnizar tales daños. Para los demandantes los perjuicios que se reclaman corresponden al lucro cesante, a los daños materiales y a perjuicios morales subjetivos, por los hechos correspondientes al colapso del puente ocurrido el 22 de agosto de 2016.

---

Conforme obra en el expediente, Covioriente fue demandado en el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Yopal por parte de Juan Carlos Lara Silva y otros, en el proceso con referencia 2018-00360. Consta en los documentos de dicho expediente que el demandante Lara Silva reclama como propietario del vehículo Freightliner de placas VEL 403 y del respectivo remolque (zorro).

También está acreditado que Covioriente fue demandado en el Juzgado Segundo Administrativo de Yopal por Oscar Alberto Cely y otros, en el proceso con referencia 2018-00315. Según dicha demanda, el demandante actúa como propietario del vehículo Chevrolet de placas KGD 144 que circulaba en el puente el día del colapso.

De igual manera, obran en el expediente los documentos que acreditan que Covioriente también fue demandado en el Juzgado 33 Administrativo Oral de Bogotá por parte de Arnulfo Gavidia Cárdenas y otros, en el proceso con referencia 2018-00354. Conforme a dichos documentos el demandante Gavidia Cárdenas actúa como propietario del vehículo tractocamión de placas SST 081 y del remolque R10873 que cargaba arroz.

Consta también en el expediente arbitral que en estos procesos Covioriente concurrió como demandado, contestó la demanda y formuló llamamientos en garantía a las aseguradoras demandadas en este arbitraje, con arreglo a la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 364811-9 expedida por las referidas aseguradoras<sup>84</sup>.

#### ***2.1.2.2. La contestación de Covioriente y los llamamientos en garantía a las convocadas***

Con fundamento en los artículos 225 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 64, 65 y 66 del Código General del Proceso y conforme a la póliza ya referida, Covioriente llamó en garantía a las aseguradoras demandadas en este arbitraje para que, en caso de una eventual condena, se dispusiera el reembolso que Covioriente tuviera que asumir, en las proporciones en las que fue asumido el riesgo por cada una de dichas compañías.

---

<sup>84</sup> Dicha Póliza es la misma que obra en el Cuaderno de Pruebas No. 1, folios 73 y ss.

En el expediente se encuentran los escritos de intervención de Suramericana de Seguros y de Seguros Comerciales Bolívar en el proceso con referencia 2018-00354, promovido por quien manifestó actuar como propietario del camión arrocero que transitaba el puente la noche de los hechos.

**i) La contestación de Covioriente**

Antes de examinar los escritos de contestación presentados por dichas aseguradoras, se hará referencia a la contestación de Covioriente en los procesos de reparación directa en los que fue demandada y a las defensas propuestas por ella, en lo que resulte pertinente para lo que es objeto de análisis en este punto.

Covioriente se opuso a las pretensiones de la demanda y argumentó que no se estructuran los elementos de la responsabilidad civil extracontractual en tanto el colapso del puente “tuvo como causa el hecho de un tercero ajeno a Covioriente”<sup>85</sup> y no existe daño antijurídico que le sea imputable a dicha sociedad. De igual manera, sostuvo que la caída del puente no constituye incumplimiento del Contrato de Concesión, el cual, para la fecha del colapso, estaba en fase de preconstrucción.

Al contestar el hecho relativo al colapso del puente, Covioriente manifestó que conforme al “dictamen rendido por el experto Sixto Troya, que se aporta como prueba en la presente demanda, se confirma que la secuencia de falla que da lugar a la caída del puente se inicia con la ocurrencia de una fuerza externa por colisión en la diagonal del puente, por parte del tracto camión que transportaba fueloil de placa SXU-780 y su remolque R-71721, al ser enganchado por el tracto camión que transportaba arroz de placa SST-081 y el remolque R-10873, éste último, vehículo por el cual reclama daños y perjuicios el demandante”<sup>86</sup>.

También en la contestación de los hechos, Covioriente sostuvo que “*el colapso del puente fue en razón a la colisión contra la estructura*”, conforme al peritaje de Sixto Troya, “*que*

---

85 Vd. Contestación de Covioriente en el proceso 2018-0354.

86 Ibidem.

---

*determina que necesariamente tuvo que ocurrir una colisión entre el vehículo carro tanque y la estructura del puente para que se produjera la falla del mismo*<sup>87</sup>.

Al proponer las excepciones, Covioriente sostuvo, entre otras defensas, la que denominó “Ausencia de Nexo Causal – Culpa Exclusiva de la Víctima” en desarrollo de la cual sostuvo que el conductor del tractocamión de placas SST-081 “fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño”, en la medida en que su imprudencia y negligencia contribuyeron en forma decisiva al colapso del puente.

**ii) El llamamiento en garantía de Covioriente**

Como quedó reseñado, en la oportunidad procesal, Covioriente formuló llamamiento en garantía a las aseguradoras. En ese escrito, incluyó pretensiones con el objeto de vincularlas y de solicitar que en caso de que se condene a Covioriente a indemnizar los perjuicios que se reclaman, las aseguradoras asuman la indemnización correspondiente, conforme a la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, y procedan a rembolsar el valor de la condena.

Los hechos que se invocan en el referido llamamiento se clasifican así: i) Antecedentes del Contrato de Seguro; ii) Antecedentes y suscripción del Contrato de Concesión; iii) Hechos relacionados con el siniestro; iv) Hechos relacionados con el amparo de seguro.

Dentro de los hechos relacionados con el siniestro (numeral iii.), resulta relevante aquel que se encuentra contenido bajo el numeral 13. en el que Covioriente manifiesta que al momento de los hechos, transitaban en forma simultánea sobre el puente, varios vehículos, entre los que se encontraban el camión cargado de arroz con placas SST-081 y el remolque R-10873, que corresponden a los vehículos del demandante en el proceso de reparación directa.

En dicho escrito no se encuentran referencias adicionales a las posibles causas del colapso del puente, ni tampoco alusiones de índole técnica a la prueba pericial que fue aportada por Covioriente. En el memorial tampoco se hizo referencia a colisión entre

---

<sup>87</sup> *Ibidem*, contestación al hecho 2. 15.

vehículos, ni a la falla de la estructura del puente por la fuerza o el impacto de alguno de los vehículos que transitaban sobre el puente.

Por último, Covioriente manifiesta igualmente que lo que se reclama en ese proceso es un siniestro a la luz de la Póliza de Responsabilidad Civil, razón por la cual se hace necesaria la vinculación de las aseguradoras al juicio.

### **2.1.2.3. Las contestaciones al llamamiento en garantía**

#### **i) La contestación de Suramericana**

Obra en el expediente el escrito por el cual Suramericana, mediante apoderada judicial designada para ese propósito, concurrió al proceso con referencia 2018-00354 y en el mismo memorial presentó contestación de la demanda y contestación al llamamiento en garantía formulado por Covioriente.

En la contestación de la demanda, Suramericana manifestó, en términos generales, que por no haber estado presente en el sitio donde ocurrieron los hechos, no le constaba su ocurrencia la noche del colapso del Puente y que se atenía a lo que resultara probado.

Sin embargo, al contestar el hecho 2.15. de la demanda manifestó que no le constaba la causa del desplome del puente, sin embargo *“teniendo en cuenta los informes periciales aportados por los demandados como prueba, se evidencia que la causa real del accidente fue la colisión de dos vehículos que se encontraban transitando sobre el puente que afectó su estructura (sic)”*<sup>88</sup>.

Dicha postura fue ratificada por Suramericana en el capítulo en el que opuso a las pretensiones de la demanda sobre la base de que no existe responsabilidad de Covioriente respecto de los hechos por los que se adelantó el proceso. *“Todo lo contrario, el accidente se presentó como consecuencia de la afectación en su estructura debido a la colisión que se produjo en el mismo”*<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> Pág. 8 del memorial de contestación de Suramericana.

<sup>89</sup> Pág. 10 *ibidem*.

Posteriormente, Suramericana propuso “Defensas y excepciones”, en adición a las que planteó al contestar los hechos de la demanda. Entre ellas, propuso la que denominó *“Inexistencia de nexo causal entre las conductas de COVIORIENTE y el perjuicio reclamado”* respecto de la cual señaló que el desplome del puente no se produjo como consecuencia de una falla o culpa de Covioriente, sino que la única causa fue un hecho ajeno a las demandadas, que constituye *“causa externa que fue la que originó el colapso del puente”*<sup>90</sup>.

Respecto de la excepción que denominó “Causa extraña: culpa exclusiva de la víctima”, luego de invocar referencias de jurisprudencia y de doctrina en relación con esta temática, Suramericana manifestó:

*“De acuerdo con las consideraciones precedentes, deberá tener en cuenta el Despacho que, previo al desplome parcial del puente, dos de los vehículos –uno de ellos, es el que AGC afirma ser propietario– que se encontraban circulando sobre él colisionaron (sic), golpeándose contra la estructura lateral del puente”*<sup>91</sup>.

En seguida, con apoyo en el peritaje elaborado por ST Ingeniería Forense, que fue aportado por Covioriente, Suramericana concluyó que:

*“El choque contra la estructura metálica del puente fue la causa determinante de que el mismo se desestabilizara, sumado al hecho de que debió soportar una carga excesiva luego de la colisión”*<sup>92</sup>.

Conforme a lo expuesto por Suramericana en dicho escrito, la colisión fue un hecho externo, atribuible a la víctima y fue la causa del desplome del puente.

Como ya se precisó, en el mismo memorial Suramericana presentó contestación al llamamiento en garantía. En la Sección III de su escrito, al contestar los hechos, negó la ocurrencia de un siniestro bajo la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, toda vez que Covioriente no es responsable por los hechos materia de la demanda y, en esa

---

90 Pág. 14 *ibidem*.

91 Pág. 17 *ibidem*.

92 Pág. 18 *ibidem*.

medida, no se verifica ninguno de los eventos contemplados dentro de los amparos de la Póliza.

En el capítulo III, Suramericana planteó sus "Defensas y excepciones", invocó y reiteró las que propuso respecto de la demanda y propuso además algunas propias del contrato de seguros.

En relación con la pretendida responsabilidad de Covioriente, en armonía con su defensa frente a la demanda, Suramericana manifestó que *"en el expediente obran pruebas contundentes que impiden la atribución de responsabilidad"*<sup>93</sup> a Covioriente.

Dentro de los elementos de prueba que obran en el expediente arbitral, las que se acaban de relacionar presentan especial interés y ameritan ser examinadas y valoradas en el presente laudo. En efecto, Covioriente alegó que respecto de estos hechos hubo confesión por parte de la aseguradora, medio de prueba que confirma la ocurrencia de la colisión de dos vehículos en el puente la noche de los hechos y el impacto de uno de ellos a la estructura del puente, lo que a la postre, fue la causa del colapso.

El examen de los documentos que obran en el proceso de reparación directa, que fueron trasladados al expediente arbitral y que se han relacionado, permiten concluir, en esencia, que las manifestaciones de Suramericana que son relevantes para los efectos de esta providencia se refieren a los siguientes hechos:

- La causa real del accidente fue la colisión de dos vehículos que se encontraban transitando sobre el puente.
- Dicha colisión tuvo como consecuencia que uno de los vehículos impactara la estructura metálica del puente, lo que provocó el colapso.
- No existió falla del servicio, ni culpa y, por consiguiente, no hay lugar a responsabilidad de Covioriente respecto de estos hechos, por cuanto operó la ruptura del nexo causal por la ocurrencia de una causa externa consistente en la colisión de los vehículos.

---

93 Pág. 29 *ibidem*.



- La causa extraña –culpa exclusiva de la víctima que invoca Suramericana como defensa en el proceso de reparación directa– operó por cuanto los vehículos colisionaron en el puente y el propietario de uno de ellos es el demandante.
- Suramericana apoya su defensa, entre otras pruebas, en el peritaje que fue aportado por Covioriente, el cual fue elaborado por ST Ingeniería Forense.

En este punto, lo que resulta relevante y pertinente para lo que es materia de este laudo es el reconocimiento de Suramericana de la ocurrencia de la colisión de los vehículos en el puente que afectó la estructura metálica del mismo y provocó el colapso el 22 de agosto de 2016 y las implicaciones que esas manifestaciones pueden tener en el presente arbitraje, en especial, a la luz de la Póliza de Obras Civiles.

## ii) La contestación de Seguros Comerciales Bolívar

También obra en el expediente el escrito por el cual Seguros Comerciales Bolívar concurrió al proceso de reparación directa con referencia 2018-00354, en el que contestó la demanda y el llamamiento en garantía formulado por Covioriente.

La referida aseguradora se opuso a las pretensiones de la demanda y del llamamiento.

Al contestar los hechos manifestó, de modo general, que no le constaba la mayoría de ellos, que las causas del colapso del puente eran externas a Covioriente y que este se debió a la imprudencia de los vehículos que transitaban, cuyo peso excedió el que podía soportar el puente.

Al proponer excepciones, la aseguradora manifestó que Covioriente no era responsable por los hechos materia de la demanda por imposibilidad de imputación fáctica y jurídica amén de que cumplió con sus obligaciones como concesionario.

La aseguradora propuso la excepción que denominó “RUPTURA DEL NEXO DE CAUSALIDAD – CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA” y, en lo pertinente, con apoyo en el dictamen de ST Ingeniería Forense que fue aportado por Covioriente, afirmó que *“se confirma que la secuencia que da lugar a la caída del puente se inicia con la ocurrencia de una fuerza externa por colisión en la diagonal del puente por parte del tracto camión de*

---

*placas SXU 780 y su remoque (sic) R 71721, al ser enganchado por el tracto camión que transportaba arroz de placas SST 081 y el remolque R 108073*<sup>94</sup>.

Para lo que es de interés al presente laudo, se encuentra que Seguros Comerciales Bolívar al concurrir al proceso de reparación directa ya referido al que fue llamado por Covioriente, adujo en su favor que el colapso del puente había tenido como causa la ocurrencia de fuerza externa por colisión de los vehículos, para lo cual se apoyó también en el peritaje de ST Ingeniería Forense que fue aportado por Covioriente.

Con base en las intervenciones procesales que se analizan, Covioriente alegó que las aceptaciones y reconocimientos hechos por las aseguradoras constituyen *confesión* y pidió que se deriven los efectos propios de dicha prueba, materia de la que se ocupa el laudo, a continuación.

En primer lugar, como ha quedado expuesto conforme a los documentos referidos, las manifestaciones de las aseguradoras se hicieron dentro de un proceso judicial en el que intervinieron como llamadas en garantía, a instancias de Covioriente. Fueron consignadas por sus apoderados judiciales al contestar la demanda de reparación directa y el llamamiento en garantía con el que se vincularon al proceso.

Corresponde ahora examinar las manifestaciones de las aseguradoras a la luz del artículo 191 del Código General del Proceso que contempla los requisitos que debe cumplir la confesión, para concluir si hay lugar a deducir los efectos probatorios de dicha confesión respecto de las disputas que se dirimen en esta providencia.

**1. Que quien confiesa tenga capacidad para hacerlo y poder dispositivo sobre el derecho que resulte de lo confesado**

En el caso que se examina, las manifestaciones de las aseguradoras fueron hechas dentro de un proceso judicial por los apoderados judiciales designados.

Conforme al artículo 193 del Código General del Proceso, la confesión hecha por apoderado judicial es válida cuando este haya recibido autorización del poderdante.

---

94 Pág. 18 contestación de Seguros Comerciales Bolívar.

---

Agrega la norma que dicha autorización “se entiende otorgada para la demanda y las excepciones, las correspondientes contestaciones, la audiencia inicial y la audiencia del proceso verbal sumario”, y cualquier estipulación en contrario se entiende por no escrita.

En el mismo sentido, el artículo 77 del Código General del Proceso dispone que el poder para actuar en un proceso habilita al apoderado para “confesar espontáneamente” y que cualquier restricción respecto de esta presunción se entiende por no escrita.

Por consiguiente, con arreglo a las normas en cita, se presume que el apoderado está autorizado para confesar en nombre de la parte, de modo principal, en la demanda, en la contestación y en la formulación de excepciones. Pues bien, como ha quedado reseñado líneas atrás, la pretendida confesión se produjo en un escrito que contiene dos intervenciones medulares: en la contestación de los hechos de la demanda y del llamamiento en garantía, así como en la formulación de excepciones por parte de las aseguradoras. En esa oportunidad estas últimas reconocieron, en términos generales, la ocurrencia de una colisión de vehículos que provocó el golpe a la estructura del puente y, como efecto, el colapso de este.

Por tales razones, se cumple el requisito legal en la medida en que la confesión se hizo por apoderados con autorización de la propia parte para hacerlo –por disposición del artículo 193 del Código General del Proceso– y quien tiene poder dispositivo sobre el derecho que resulte de la confesión, en la medida en que, como se verá, se trata de un derecho del que la aseguradora puede disponer.

## **2. Que verse sobre hechos que produzcan consecuencias jurídicas adversas al confesante o que favorezcan a la parte contraria**

En la doctrina contemporánea, más que un requisito se trata de uno de los elementos determinantes o característicos de la confesión, esto es que produzca efectos jurídicos adversos a quien confiesa o beneficios a la otra parte.

Ese elemento determinante que consiste en lo desfavorable que resulta para quien confiesa o en el beneficio que representa para la otra parte, ha hecho que en materia civil, la confesión se haya considerado la reina de las pruebas o la prueba por excelencia, en tanto “[E]s regla de sana crítica otorgarle a la confesión judicial un valor probatorio superior al de la extrajudicial, con fundamento en que hay mayor certeza de su ocurrencia, más

---

*seguridad de su seriedad, en que suele ser más terminante, en que hay más posibilidad de que el confesante conozca los efectos jurídicos perjudiciales que de ella pueden sobrevenirle y más inmediación para que el juez asuma directamente la prueba*<sup>95</sup>.

La valoración de lo que pueda ser favorable o desfavorable para cada parte debe hacerse en función de las pretensiones y excepciones formuladas en concreto en el proceso y no de manera general o abstracta. Para lo que es de interés en esta providencia, se encuentra que las manifestaciones hechas por las aseguradoras en el proceso de reparación directa y cuyo contenido se ha sintetizado, se contraen al reconocimiento de la ocurrencia de la colisión de vehículos como causa del desplome de la estructura del puente y las consecuencias de orden jurídico que tienen dichas manifestaciones, en particular a la luz de las pólizas contratadas por Covioriente.

Puestas las cosas en contexto, el reconocimiento y la alegación de la ocurrencia de la colisión en el proceso de reparación directa por parte de las aseguradoras se hizo con el objeto de declinar su responsabilidad frente a las reclamaciones hechas al amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, con apoyo en la cual fue llamada en garantía a dicho trámite. Sobre la base de la ocurrencia de la colisión, las aseguradoras argumentaron la ausencia de responsabilidad de Covioriente por los hechos por los que se reclama bajo la referida Póliza, en la medida en que operó una causa extraña consistente en la colisión de los vehículos.

Esa misma circunstancia, vale decir el reconocimiento de la ocurrencia de la colisión de vehículos que la aseguradora invocó en su favor, implica para este arbitraje que la demandada confesó respecto de la existencia de la colisión de vehículos como causa del colapso del puente. A la luz de la Póliza Obras Civiles, ese reconocimiento tiene como consecuencia jurídica principal que los daños o pérdidas materiales de los bienes asegurados causados por dicha colisión están amparados por la referida Póliza de Obras Civiles<sup>96</sup>.

Desconocer esta circunstancia implicaría que la misma posición y argumentación procesal expresadas en forma deliberada y libre por las aseguradoras en relación con su eventual

---

95 Devis Echandía, Hernando. Compendio de Derecho Procesal. Tomo II. Pruebas Judiciales. Segunda Edición. Editorial A B C. Bogotá. 1972. P. 213.

96 Cfr. Sección I. numeral 1.1. de la Póliza de Obras Civiles.

responsabilidad conforme a la póliza y a los mismos hechos alegados por ellas, podrían tener efecto en un proceso judicial, pero ser inocuas en el presente arbitraje.

**3. Que recaiga sobre hechos respecto de los cuales la ley no exija otro medio de prueba**

Este requisito atañe a la conducencia de la confesión y se refiere a que no exista prohibición legal para probar con la confesión, ni que la ley exija un medio de prueba distinto.

Para lo que es de interés a este proceso, se considera que no hay una exigencia de orden legal que disponga que los hechos contenidos en la demanda de Covioriente y por los que se adelanta este proceso deban acreditarse mediante un medio probatorio específico, ni tampoco existe prohibición normativa para que se prueben a través de confesión.

En este punto es útil aplicar también el principio general contenido en el artículo 164 del Código General del Proceso según el cual, toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, así como lo dispuesto en el artículo 165 *ibídem* que consagra los medios de prueba en los que se debe fundar la decisión judicial, y entre ellos, la confesión, *“y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez”*.

En ese contexto normativo, al haberse alegado por Covioriente la confesión contenida en los documentos varias veces reseñados, se trata de un medio probatorio incorporado en forma regular y oportuna al proceso y por consiguiente, el requisito bajo examen se encuentra satisfecho.

**4. Que sea expresa, consciente y libre**

La confesión es expresa por oposición a aquella que es implícita, vale decir aquella que se obtiene mediante ejercicios deductivos o interpretaciones de las expresiones de la parte que confiesa. En otras palabras, la confesión ha de ser clara, asertiva y no puede ser el resultado de elaboraciones hermenéuticas del juez.

---

Sin necesidad de entrar en honduras conceptuales que no vienen al caso, la confesión es consciente cuando es el resultado de un proceso volitivo de conciencia y no de un estado de inconsciencia producto de enfermedad o de alteración psicológica, por ejemplo. En términos de Devis, *“basta que sea un acto consciente, por encontrarse el declarante en condiciones de saber lo que hace y no en situación de inconsciencia producida por causas naturales o artificiales, transitorias o permanentes, tal como se exige para todo acto jurídico procesal o extraprocesal”*<sup>97</sup>.

La confesión debe ser libre, es decir hecha sin presiones, ni coacción, de suerte que provenga de la voluntad desprovista de fuerza o presión de quien la hace.

Revisadas las manifestaciones hechas por las aseguradoras, se encuentra que fueron hechas en el escrito de contestación de demanda y del llamamiento en garantía y en esa medida de manera expresa, consciente y libre, sin presiones ni fuerza y con plena libertad por parte de quienes intervinieron en el proceso de reparación directa.

#### **5. Que verse sobre hechos personales del confesante o de los que tenga o deba tener conocimiento**

La norma alude en su primera parte a que la confesión debe recaer sobre hechos personales del confesante; sin embargo, la consagración legal emplea la conjunción disyuntiva ‘o’ para extenderla a hechos de los que el confesante tenga o deba tener conocimiento, esto es que no necesariamente se refiere a hechos personales. En ese contexto, dada la naturaleza de los hechos, se considera que en el presente asunto la verificación de este requisito debe analizarse en función del conocimiento de los hechos que tenga o deba tener el confesante.

Es así como se ha reconocido que la confesión puede referirse, por ejemplo, a las consecuencias que un hecho del mundo exterior o de la naturaleza –que no sería un hecho personal– pueda tener en determinada relación jurídica o patrimonial, materia esta última que sí sería susceptible de confesión.

---

97 Devis, op. cit. Pág. 193

Pues bien, a juicio del Tribunal, el conjunto de manifestaciones hechas por las aseguradoras con el objeto de exonerarse de su responsabilidad en el proceso de reparación directa a la luz de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y la forma en la que se hicieron, permiten concluir que se trata de hechos que a pesar de no ser “personales” de las aseguradoras, estas reconocieron y manifestaron haber tenido conocimiento de su realización y ocurrencia. En esa medida, dichas expresiones constituyen declaraciones de conocimiento, expresas, conscientes y libres sobre hechos respecto de los cuales las propias aseguradoras manifestaron tener conocimiento e invocaron dicho conocimiento en abono de su posición en aquel proceso.

De igual manera, en relación con el conocimiento de los hechos que son materia de confesión no pasa desapercibido que las manifestaciones de las aseguradoras consignadas en el proceso de reparación directa ocurrieron cuando ya estaba en curso este arbitraje y, en ambos casos, con posterioridad a la fecha de contestación de la reforma de la demanda del presente trámite<sup>98</sup> y de formulación de la amplia solicitud probatoria de ambas partes respecto de los hechos materia de la litis.

#### **6. Que se encuentre debidamente probada, si fue extrajudicial o judicial trasladada**

A juicio del Tribunal, los documentos que han sido objeto de análisis en este capítulo obran en otros expedientes judiciales y se aportaron al presente arbitraje a instancias de la propia parte demandada, con ocasión de la exhibición de documentos a cargo de Covioriente. Tales documentos que contienen la confesión que se aduce, provienen de las aseguradoras, que naturalmente fueron quienes los aportaron originalmente al proceso de reparación directa.

El contenido material de confesión que entrañan dichos documentos y los efectos jurídicos que de ellos se derivan tienen mérito probatorio y resultan conducentes en el presente arbitraje, al que se aportaron en forma regular y oportuna. Por consiguiente, conforme al artículo 174 del Código General del Proceso deben apreciarse “sin más formalidades” en la medida en que no solamente se aportaron al proceso de origen con audiencia de la parte, sino por la propia parte que confesó.

---

98 La contestación de la reforma de la demanda se presentó el 23 de agosto de 2019 (folio 319 del Cuaderno Principal No. 2). Los escritos de contestación en el proceso de reparación directa con referencia 2018-00354 se presentaron el 4 de octubre de 2019 por Suramericana y el 18 de septiembre de 2019 por Seguros Comerciales Bolívar.

En suma, conforme al artículo 174 *ibídem*, los documentos en los que toma pie la confesión fueron aportados por la demandada, tanto al proceso de reparación directa, como al presente arbitraje y en todo caso "con audiencia de ella". Puestos en ese punto, la valoración de tales pruebas, su utilidad y la definición de sus consecuencias jurídicas le corresponde efectuarla sin otra formalidad "al juez ante quien se aduzcan", vale decir, al presente Tribunal. Por lo expuesto, la confesión judicial se encuentra probada.

### **La confesión no fue infirmada**

Finalmente, es regla general que se encuentra consagrada en el artículo 197 del Código General del Proceso que toda confesión admite prueba en contrario. Por consiguiente, la ley permite que se desvirtúe el contenido y el alcance de la confesión mediante otras pruebas que se aporten al proceso. De igual manera, existe la posibilidad de que se demerite el valor de la confesión cuando esta haya sido falsa u obtenida en forma fraudulenta.

Ninguno de los eventos que se acaban de reseñar sucedieron en el presente asunto. La confesión no fue infirmada, ni tampoco existe prueba, ni siquiera alegación, de que se haya obtenido en forma fraudulenta, ni mucho menos que adolezca de falsedad.

Por el contrario, a algunos testigos se les preguntó sobre las intervenciones de las aseguradoras en los procesos de reparación directa, sin que ninguna de sus declaraciones haya desvirtuado el contenido de la confesión.

Así por ejemplo, llama la atención la respuesta del testigo Manuel Ricardo Méndez quien manifestó ser Director de Atención de Reclamaciones de Suramericana y quien informó que participaba en los comités de siniestros. Al ser indagado acerca de la defensa de dicha aseguradora en el proceso de reparación directa y la postura sostenida en el presente trámite respondió:

*"SR. MÉNDEZ: Doctora, yo desconozco esta contestación de la demanda y el proceso de hecho lo desconozco porque cuando el siniestro pasa a una etapa judicial, el manejo del siniestro es por parte del área de asuntos legales. La razón que lo haya colocado, no*



*sé, lo que sí sé es que el doctor (...) está equivocado, esa no fue la razón de la caída del puente.*<sup>99</sup>

La manifestación de este testigo no tiene mérito para desvirtuar la fuerza de la confesión. El hecho de señalar, sin mayores fundamentos, que la razón por la cual se sostuvo en el proceso de reparación directa que el colapso del puente tuvo por causa la colisión de vehículos obedece a una equivocación del apoderado, no es motivo para restarle la fuerza demostrativa que tiene la confesión, ni tampoco desdice lo que la misma parte ha sostenido con fuerza de confesión en otro proceso.

En conclusión, no existe ningún motivo que permita negarle mérito probatorio a la confesión, ni tampoco se encuentra demostrado que la declaración de conocimiento de las aseguradoras y el contenido de dicha confesión no corresponde a la realidad.

Ahora bien, es del caso señalar que la confesión que reconoce el Tribunal proviene de Suramericana de Seguros y Seguros Comerciales Bolívar, sin que aparezca acreditado que la misma provenga de Seguros Alfa S.A. y Liberty Seguros S.A.

En este punto debe entonces aplicarse el artículo 192 del Código General del Proceso que dispone:

*“Confesión de litisconsorte. La confesión que no provenga de todos los litisconsortes necesarios tendrá el valor de testimonio de tercero.*

*Igual valor tendrá la que haga un litisconsorte facultativo, respecto de los demás”.*

En la medida en que en el presente proceso existe un litisconsorcio facultativo, las confesiones de Suramericana y Seguros Comerciales Bolívar respecto de las otras dos aseguradoras, es decir Seguros Alfa S.A. y Liberty Seguros tienen valor de testimonio de un tercero.

## **2.2. Conclusiones**

Del análisis probatorio que se acaba de realizar se concluye que existen dos explicaciones posibles para la caída del puente: la primera referida a una falla en la articulación debilitada

---

99 Pág. 47 de la transcripción del testimonio.

por el deterioro de unas soldaduras que eran deficientes, y la segunda, referida a la existencia de una colisión entre los dos camiones que se encontraban en el puente y que determinó que el carrotanque golpeará la estructura del puente.

Aunque hay elementos de orden probatorio que apoyan una y otra tesis, encuentra el Tribunal que la existencia de una colisión es lo que mejor explica el colapso del puente, tanto desde un punto de vista estructural, como desde la perspectiva de los daños causados a los vehículos por lo que es la causa más probable de la caída del puente.

Ahora bien, para determinar la consecuencia de que dicha circunstancia sea la causa más probable del hecho, y el valor que se le debe dar a dicha conclusión es pertinente hacer referencia, además de las razones de orden fáctico y técnico que se han consignado, a los principios en materia de apreciación y valoración de las pruebas. A este respecto se ha señalado que la *“sana crítica, es el sistema de valoración probatoria que le otorga al Juez la facultad de libre apreciación de la prueba, pero respetando las reglas de la lógica y la experiencia”*<sup>100</sup>. Respecto de dicha valoración Ferrer señala: *“[L]a valoración de la prueba habrá permitido otorgar a cada una de las hipótesis en conflicto un determinado grado de confirmación que nunca será igual a la certeza absoluta. Habrá que decidir ahora si la hipótesis h puede o no declararse probada con el grado de confirmación de que disponga. Esto depende del estándar de prueba que se utilice”*<sup>101</sup>

En relación con la forma como el juez debe ejercer dicha facultad de libre apreciación son conocidos los trabajos del profesor Michell Taruffo quien destaca que el sistema de la prueba legal fue sustituido por el de la libre convicción del juez<sup>102</sup>. Señala Taruffo que *“Mientras que, sin embargo, es claro el significado negativo del principio de la libre convicción, o sea la eliminación de las reglas de la prueba legal, no es para nada claro cuál sea su significado positivo”*, pues no faltan *“versiones de este principio según las cuales se haría depender la decisión sobre los hechos de la ‘intime conviction’ del juez, es decir, de un convencimiento interior, subjetivo, personal e impenetrable, del juez en torno al valor de la prueba y a la verdad de los hechos”*, pero señala Taruffo que la concepción

100 Ana Giacometto Ferrer. Teoría General De La Prueba Judicial. Consejo Superior De La Judicatura Escuela Judicial “Rodrigo Lara Bonilla” 2003. P 80.

101 Ferrer Beltrán, Jordi. La valoración racional de la prueba. Marcial Pons. 2007. p. 47.

102 Michele Taruffo. Conocimiento Científico y Estándares de la Prueba Judicial. Revista Electoral. 2005, p 64 disponible en <https://tecnologias-educativas.te.gob.mx/RevistaElectoral/content/pdf/a-2005-02-020-059.pdf>.

---

preferible es la “que entiende al proceso como un método para el descubrimiento de la verdad posible en torno a los hechos de la causa”.

Agrega Taruffo que en lo que se refiere<sup>103</sup> “a la valoración de las pruebas, la adopción de la perspectiva racionalista que aquí se sigue no implica la negación de la libertad y de la discrecionalidad en la valoración del juez, que representa el núcleo del principio de la libre convicción, pero implica que el juez efectúe sus valoraciones según una discrecionalidad guiada por las reglas de la ciencia, de la lógica y de la argumentación racional. Por decirlo así, el principio de la libre convicción ha liberado al juez de las reglas de la prueba legal, pero no lo ha desvinculado de las reglas de la razón”. Señala así mismo que frente “al problema de la incertidumbre en el juicio sobre los hechos, no se puede pensar en métodos que produzcan certezas absolutas y parece más oportuno pensar en criterios de racionalización mediante la reducción de la incertidumbre”<sup>104</sup>.

Añade Taruffo que la tendencia actual es a formular criterios distintos en esta materia en el proceso civil y en el penal, “en el proceso civil el criterio es la probabilidad prevalente, o sea de lo más probable que no o de la preponderance of evidence. En el proceso penal, por el contrario, el criterio típico es el de la prueba más allá de toda duda razonable o proof beyond any reasonable doubt”<sup>105</sup>.

Agrega que hay sistemas, como el Norteamericano que establecen el estándar de lo prevalente en una regla (Rules 401 de las Federal Rules of Evidence), en tanto que otros sistemas esa regla no está establecida en ninguna disposición “pero se afirma como criterio racional para elección de las decisiones sobre hechos de la causa”.

“En otros términos, se configura como la forma privilegiada para dar un contenido positivo al principio del libre convencimiento del juez, guiando y racionalizando la discrecionalidad del juez en la valoración de las pruebas, eliminando toda implicación irracional de esta valoración y vinculando al juez con la carga de criterios intersubjetivamente controlables”.

Agrega Taruffo que:

---

103 Ibidem, página 65

104 Michele Taruffo. La Prueba de los Hechos. Ed. Trotta ed. SEPS, Madrid, 2002, p 294.

105 Michele Taruffo. Conocimiento Científico y Estándares de la Prueba Judicial. p. 65.

*“El estándar de la probabilidad prevalente se funda en algunas premisas principales:*

- a) Que se conciba la decisión del juez sobre los hechos como el resultado final de elecciones en torno a varias hipótesis posibles relativas a la reconstrucción de cada hecho de la causa;*
- b) Que estas elecciones se conciban como si fueran guiadas por criterios de racionalidad;*
- c) Que se considere racional la elección que toma como “verdadera” la hipótesis sobre hechos que resulta mejor fundada y justificada por las pruebas respecto a cualquier otra hipótesis;*
- d) Que se utilice, como clave de lectura del problema de la valoración de las pruebas, no un concepto genérico de probabilidad como mera no certeza, sino un concepto específico de probabilidad como grado de confirmación de la veracidad de un enunciado sobre la base de los elementos de confirmación disponibles.”*

Señala Taruffo que *“en términos generales el criterio de la probabilidad prevalente implica que entre las diversas hipótesis posibles en torno a un mismo hecho deba preferirse aquella que cuenta con un grado relativamente más elevado de probabilidad”*<sup>106</sup>.

En todo caso precisa que no basta simplemente con una hipótesis sea más probable que la otra, sino que la hipótesis debe tener un mínimo de confirmación positiva, es decir de probabilidad de que haya ocurrido. En tal sentido señala *“Este estándar indica que es racional asumir como fundamento de la decisión sobre un hecho aquella hipótesis que obtiene de las pruebas un grado de confirmación positiva prevalente, no sólo sobre la hipótesis simétrica contraria, sino también sobre todas las otras hipótesis que hayan recibido un grado de confirmación positiva superior al 50%”*<sup>107</sup>

Continúa Taruffo, *“El estándar de las probabilidades prevalentes puede considerarse una definición funcional del concepto de ‘verdad judicial’ referida al proceso civil”*.

---

<sup>106</sup> Ibidem, página 66

<sup>107</sup> Michele Taruffo. Conocimiento Científico y Estándares de la Prueba Judicial, p 66. En sentido semejante . La Prueba de los Hechos. Ed. Trotta ed. SEPS, Madrid, 2002, p 295 y 302

Estas ideas han sido recogidas entre nosotros por la doctrina. Así Jairo Iván Peña citando a Gastón expresa<sup>108</sup>:

*“La valoración probatoria implica contar con una metodología racional, disponer de pautas o criterios racionales para analizar y evaluar el peso de las pruebas aportadas, sobre la base de estimar suficiente el grado de probabilidad de los enunciados fácticos correspondientes a los resultados probatorios. La valoración probatoria corresponde a una actividad racional que culmina en la elección de la hipótesis más probable entre las distintas reconstrucciones posibles de los hechos”*

Igualmente se ha dicho que ante *“la dificultad del derecho probatorio de obtener verdades absolutas, no se puede descartar la verdad procesal de los hechos, puesto que, ante la ausencia de una verdad perfecta, rechazarla conduciría a que el juez pueda actuar bajo su arbitrio. Por lo tanto, la doctrina ha apelado a la búsqueda de la verdad a través de grados de certeza, esto es, de probabilidad...”*<sup>109</sup>.

Así mismo, la doctrina ha descrito esta labor judicial como la *dobles tarea* del juez, que en un primer momento consiste en la determinación de los hechos pasados y la fijación del caso *sub júdice* y, una segunda etapa que se contrae a la identificación de la ley que rige el caso que permite desatar el asunto sometido a decisión. Esta labor implica, por lo general, decidir entre dos posiciones sostenidas por cada parte, de suerte que *“[E]n presencia de estas dos versiones distintas está el juez obligado a optar por una de ellas o a construir una tercera versión que ponga de lado o combine las de ambos contrincantes, para lo cual toma el juez como base de su operación reconstructiva los elementos de juicio o de prueba suministrados por ambos contendores, los verifica o controla, aquilata su valor y peso y los confronta entre sí y con aquellos que él mismo ha acumulado, sometiéndolos, en suma, a diversas operaciones críticas que lo llevan a través de una serie de inferencias, a una reconstrucción de hechos del pasado, a la determinación de lo que se llama el caso sub júdice”*<sup>110</sup>.

108 Jairo Iván Peña . Prueba Judicial. Análisis y valoración. Escuela judicial Rodrigo Lara Bonilla. P 46.

109 Femey Asdrúbal Rodríguez-Serpa, Nelhiño Bolaño Miranda, Gloria María Algarín Herrera. De la valoración racional de la prueba en la verdad procesal a la teoría de la probabilidad preponderante . JURÍDICAS CUC, vol. 14, no. 1, pp. 259-286.DOI: <http://dx.doi.org/10.17981/juridcuc.14.1.2018.12>, p. 12.

110 Dellepiane Antonio, Nueva teoría general de la prueba, Temis. Bogotá. 1961, citado por Espinosa Rodríguez, Tulio Enrique en La valoración de la prueba en el proceso. Temis. 1967. P. 78.

Por último, vale la pena señalar que el criterio del maestro italiano ha sido aplicado expresamente en algunos casos por la jurisprudencia colombiana. Así en sentencia del 3 de mayo de 1999 el Consejo de Estado expresó<sup>111</sup>:

*“... El Juez puede fundar su decisión sobre los hechos que, aun sin estar establecidos de manera irrefutable, aparecen como los más verosímiles, es decir, los que presentan un grado de probabilidad predominante. No basta que un hecho pueda ser considerado sólo como una hipótesis posible. Entre los elementos de hecho alegados, el juez debe tener en cuenta los que le parecen más probables. Esto significa sobre todo que quien hace valer su derecho fundándose en la relación de causalidad natural entre un suceso y un daño, no está obligado a demostrar esa relación con exactitud científica. Basta con que el juez, en el caso en que por la naturaleza de las cosas no cabe una prueba directa llegue a la convicción de que existe una ‘probabilidad’ determinante...”*

Aunque hay elementos que apoyan las dos hipótesis planteadas por cada parte en el proceso, con arreglo al artículo 176 del Código General del Proceso y conforme a los principios invocados en las citas de doctrina “estrictamente necesarias para la adecuada fundamentación de la providencia” (artículo 279 *ibidem*), el Tribunal encuentra que la existencia de una colisión es lo que mejor explica el colapso del puente, tanto desde un punto de vista estructural, como desde la perspectiva de los daños causados a los vehículos, lo que lleva a concluir que dicha colisión fue la causa de la caída del puente sobre el río Charte.

Por mejor decir y a modo de síntesis, al término del examen de los hechos y de los argumentos aducidos por ambas partes, así como de la apreciación y valoración de las pruebas, el Tribunal puede concluir que a la luz de la integralidad del acervo probatorio que se ha analizado en esta providencia, de modo principal, las pruebas de carácter pericial y técnico, las declaraciones rendidas en el proceso, así como la confesión de parte, existen pruebas de que la causa del colapso del puente obedeció a la colisión de los vehículos, que provocó el golpe a la estructura del puente.

A su vez, a partir de las consideraciones que se han consignado en el análisis probatorio de la totalidad de los peritajes de contradicción y, en general, de los dictámenes aportados por la demandada, apreciados en conjunto y conforme a las reglas de la sana crítica, no se encuentran elementos de convicción suficientes para concluir que el colapso del puente

---

111 Sentencia del 3 de mayo de 1999, exp. 11169.

ocurrió como consecuencia de un sobrepeso, por defectos estructurales, por falla en la articulación, ni por la combinación de estos factores.

De todo lo expuesto se concluye que está acreditada la ocurrencia del siniestro frente a las aseguradoras demandadas, con apoyo en las pruebas que se han analizado y valorado a lo largo de este capítulo.

Así mismo encuentra el Tribunal que no prospera la excepción que las Demandadas formularon bajo la denominación de aplicación de exclusiones previstas en la póliza, por cuanto el Tribunal no ha encontrado que el colapso del puente haya sido por error u omisión de diseño y construcción, o por la deficiencia en cálculos o construcción de secciones, dimensiones, especificaciones y cantidad y calidad de materiales de los bienes asegurados.

Por las consideraciones que anteceden se declarará que prospera la pretensión 1.1. de la Demanda Reformada y se declarará que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, evento registrado el día 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

Por las mismas consideraciones, se desestimarán las excepciones rotuladas “EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO – EL COLAPSO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CHARTE NO SE PRODUJO POR UNA COLISIÓN” e “INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR APLICACIÓN DE EXCLUSIONES” propuestas por la demandada.

### **3. PRETENSIÓN 1.3. PÉRDIDA DEL BIEN Y LA PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.1.**

En la pretensión 1.3 la Demandante solicitó:

*“1.3. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo básico de DAÑO MATERIAL de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$160.000.000.000, los perjuicios por el colapso del puente sobre el río Charte ocurrido el 22 de agosto de 2016 representados en los costos incurridos en el*

*reemplazo del puente sobre el río Charte mediante la instalación y puesta en marcha de los puentes INVÍAS I y II y la construcción de un puente peatonal para reemplazar el paso peatonal que existía adosado al puente colapsado, de acuerdo con los costos debidamente acreditados y probados en el proceso, por los siguientes valores o los que resulten probados:*

<b>Costo del reemplazo provisional del puente colapsado y su anexo</b>	<b>VALOR</b>
<i>Total Puente INVÍAS I</i>	\$4.706.647.721
<i>Total Puente INVÍAS II</i>	\$3.320.602.173
<i>Total Puente Peatonal</i>	\$648.175.174
<b>Total puentes INVÍAS I y II</b>	<b>\$8.675.425.068</b>

Y en la correspondiente pretensión condenatoria solicita:

*“2.1. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1. y la 1.3 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo básico de DAÑO MATERIAL, las siguientes sumas o las sumas que resulten probadas dentro del proceso: (...)”*

### **3.1. Posiciones de las partes**

La Demandante solicita que se pague los costos incurridos en la instalación de los puentes INVÍAS I e INVÍAS II e invoca que en el condicionado particular del seguro No. 0046736-0 se estableció como valor asegurado el valor de reposición a nuevo. Lo mismo se hizo en la oferta. Adicionalmente señala que la prima se calculó sobre el valor a nuevo. Igualmente destaca que en relación con el infraseguro se estableció como requisito que la suma asegurada no sea menor que el valor de reposición a nuevo de la totalidad del bien. Por lo anterior considera que se debe pagar el valor de reposición a nuevo.

Por su parte la demandada señala que la protección otorgada por la póliza en caso de destrucción total era el valor real y no el valor de reposición. Señala que es cierto que la suma asegurada de la póliza se estableció con base en el valor de reposición o valor a nuevo. También es cierto que la prima tomó como referencia el valor asegurado, lo que no significa que todas las indemnizaciones se determinen con base en el valor de reposición, por cuanto las reglas contractuales sobre la determinación del monto de la indemnización



establecen una diferencia según si la pérdida es total o parcial. A tal efecto se refiere a la página 12 de las condiciones generales de la póliza y en particular a la definición de pérdida total, la cual establece para ese caso que la indemnización a pagar es el valor de reposición a nuevo menos el demérito por uso.

Así mismo se refiere a las declaraciones de los señores Carlo Eduardo Noguera y Mauricio Lozano Valencia quienes señalan que si se hubiera cotizado la prima con una indemnización en caso de pérdida total por valor de reposición a nuevo el valor de la prima sería mucho mayor. Señala que si hubo pérdida, se debe pagar el valor real que es inferior al demandado por Covioriente y de las cotizaciones que presentó. Agrega que el bien asegurado es el puente que existía sobre el río Charte que colapsó y no los puentes INVIAS I y II. Por ello debe tomarse el valor de reconstrucción del puente que se estimó en el dictamen pericial presentado por las aseguradoras elaborado por Manuel Fernando Alfonso Carrillo, y a dicha suma se le aplica el valor de depreciación.

### **3.2. Consideraciones del Tribunal**

Al respecto encuentra el Tribunal que en la Carátula de la Póliza y en el acápite titulado Valores Asegurados se indica:

*“Sección I : Amparo de obras civiles y otros bienes existentes (Vigencia Anual)  
 Valor de reposición a nuevo de la totalidad de las obras civiles existentes / de otros bienes existente Cop \$1.460.000.000 (Sujeto a revisión por parte del asegurado)  
 Vías en superficie: cop \$1.300.000.000.000  
 Puentes: Cop \$160.000.000.000”*

Ahora bien, en las condiciones generales del seguro se indica:

#### **11.2. PÉRDIDA TOTAL**

*“En los casos de destrucción total de los bienes asegurados la indemnización se calculará tomando como base el valor real de los bienes afectados en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del daño, entendiéndose como tal el valor de reposición a nuevo, menos el demérito por uso correspondiente. En este caso la reclamación entonces deberá comprender el valor real de la propiedad, menos el deducible y el salvamento.*

*Se considerará un bien totalmente destruido, cuando los gastos de reparación (incluyendo los gastos de transporte, aduana y montaje) sean iguales o mayores que el*

*valor del mismo, según su uso y estado de conservación en el momento antes del siniestro.*

*Después del pago de la indemnización por pérdida total el seguro sobre el bien siniestrado se dará por terminado". (se subraya)*

De esta manera, en el texto de la póliza se aprecia que se previó, por una parte, que el valor asegurado era el valor a nuevo, y por otra parte, que el monto de la indemnización se calcula partiendo del valor real de los bienes "entendiéndose como tal el valor de reposición a nuevo, menos el demérito por uso correspondiente".

Por otra parte, está claro que al celebrar el contrato de seguro se indicó que se tomaba el valor de reposición a nuevo.

En efecto, así se indica en la carátula de la póliza y en las condiciones particulares.

Igualmente en la oferta del 04 de agosto de 2015<sup>112</sup> en relación con los valores asegurados para el amparo de obras civiles se indicó "*Valor de reposición a nuevo de la totalidad de las obra civiles existentes*". Es interesante señalar que dentro del texto de dicha oferta no aparece la regla que contienen las condiciones generales y que prevé para los casos de destrucción total "*la indemnización se calculará tomando como base el valor real de los bienes afectados en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del daño, entendiéndose como tal el valor de reposición a nuevo, menos el demérito por uso correspondiente*". Es decir que el consentimiento de las partes se refería específicamente al valor de reposición a nuevo.

Adicionalmente, en el correo que envió el señor Mauricio Alejandro Lozano Valencia de Suramericana el 4 de agosto de 2015 a Jorge Caycedo, empleado de BICKENBACH + VIEITES S.A. – CORREDORES DE SEGUROS, se afirmó:

*"Muchas gracias por la pronta respuesta. Confirmamos que incluiríamos la misma información de las pólizas de cumplimiento. (...). Con respecto al PML, como se está*

112 Cuaderno de Pruebas No 1, CD a folio 121 carpeta pruebas - carpeta 2. Póliza Obras civiles.

*asegurando bajo una póliza Full Value no es necesario el PML en este momento<sup>113</sup> 114.  
(se subraya)*

Adicionalmente, el señor Mauricio Alejandro Lozano Valencia, quien como funcionario de Seguros Generales Suramericana S.A., participó en la suscripción de la póliza, expresó:

*“DRA. ZUREK: Okey. ¿Usted, bueno, explico que evidentemente el asegurado entregó una valoración de la infraestructura existente a valor nuevo, le pregunto, en las condiciones particulares de la póliza que usted suscribió quedó consignado que es el valor asegurado era a valor de reposición o valor a nuevo? En las condiciones particulares.*

*SR. LOZANO: Acá dice en la página 2 que para la sección es valor de reposición a nuevo.*

*DRA. ZUREK: ¿Para la sección qué?*

*SR. LOZANO: 1*

*DRA. ZUREK: Ah, perdón, gracias. Esa entonces es una condición particular?*

*SR- LOZANO: Eso es una condición general.*

*DRA. ZUREK: La consignada en la carátula de la póliza es una condición general o es una condición particular?*

*SR. LOZANO: Nuevamente, las pólizas que nosotros hacemos se rigen en primera instancia por las condiciones generales y esa información está consagrada en las condiciones generales, entonces acá no estamos, si nosotros hubiéramos cambiado la forma como está operando o la forma de valoración, debíamos ponerlo expresamente que estábamos levantando esa condición, aquí estamos simplemente siguiendo lo que trae las condiciones generales.*

*DRA.ZUREK: O sea, las condiciones generales establecen que la póliza es a seguro de valor a nuevo?*

...

*SR. LOZANO: Dice, en la página 11 en el 3.1 habla del valor de reposición, dice, “para efectos de esta póliza se entiende como valor de reposición a nuevo el costo que exigiría la construcción o adquisición de un bien nuevo de la misma clase, calidad y capacidad, incluyendo el costo de transporte, montaje, materiales, salarios, impuestos y derechos de aduana si los hubiere. Y en el 3.2.1 para la sección 1 dice: daños materiales de las obras existentes, el valor de reposición a nuevo de la totalidad de las obras aseguradas menos*

---

113 Señala la Demandante en su alegato que el “estudio de “Pérdida Máxima Probable” (PML, por sus siglas en inglés) que determina el valor máximo sujeto a destrucción bajo un riesgo determinado”.

114 Folio 142 del Cuaderno de Pruebas No. 5. Dictamen correos incorporación/link Tribunal COVORIENTE Sura/DOC/EQP&SHR/S04MMRES. Correo del 4 de agosto de 2015 de Mauricio Alejandro Lozano de Sura a Jorge Caycedo de Bickenbach, que hace parte de la cadena que inicia el 3 de agosto de 2015. Asunto: Reenv: VCIO YOPAL - COSTO PTES EXISTENTES.

*el monto de la inversión requerida para dejarlo en condiciones óptimas de operación, inversión que deberá estar asegurada bajo la sección 2 de esta póliza”.*<sup>115</sup>.

Así mismo, en la declaración de parte del representante legal de Covioriente el mismo expresó:

*“DR. DIAZ-GRANADOS: (...). Pregunta No. 8. ¿Por favor informe al Tribunal cuál es el origen de los valores asegurados que constan en la carátula de la póliza y en sus anexos?*

*SR. HERNÁNDEZ: Si señor, ese es el valor que hacía referencia hacia un momento es \$1,46 billones de pesos, eso obedece a un cálculo del costo a reposición de nuevo de toda la infraestructura existente al momento, en el caso particular de los puentes se hizo una valoración en rangos de valor, para los puentes mayores.*

*DR. DIAZ-GRANADOS: Pregunta No. 9. ¿Quién realizó ese cálculo que dio como resultado \$1,4 billones de pesos doctor Hernández?*

*SR. HERNÁNDEZ: Una firma que se llama Proindesa*

*DR. DIAZ-GRANADOS: Pregunta No. 10. ¿Pero por pedido de las aseguradoras o por pedido de COVIORIENTE?*

*SR. HERNÁNDEZ: Por pedido de las aseguradoras, a su vez COVIORIENTE fue quien recurrió a Proindesa dado que Proindesa había sido la firma que ayuda a la preparación de la oferta de la estimación de todo el CAPEX del proyecto”.*

De la declaración del representante legal de Covioriente se desprende que el valor de los bienes asegurados que se indica en la póliza de \$1,46 billones de pesos, corresponde al costo de reposición a nuevo de toda la infraestructura existente incluyendo los puentes, para lo cual por solicitud de las aseguradoras se acudió a la sociedad que había apoyado de la estimación del CAPEX para la oferta presentada por la concesión.

Adicionalmente al hacer referencia al pago de primas se indicó:

Sección	Límite asegurado	Vigencia	Tasa Bruta (por mil)
Sección I-Año 1	Cop \$1.460.00.000.000	12 meses	0.85‰ (anual)
Sección I-Año 2-4	Cop \$400.00.000.000	48 meses	1.0‰ (anual)

De esta manera, la prima se calculó sobre \$1.460.00.000.000.

115 PDF- 1. 15791 pruebas no 4 testimonios folio 1-84 - Testimonio del señor Mauricio Alejandro Lozano Valencia audiencia del 06.02.2020 folio No. 12

Adicionalmente, el señor Mauricio Alejandro Lozano Valencia, expresó:

*“DRA. ZUREK: La prima que se calculó, o sea, la tasa aplicada para calcular la prima se calculó sobre el valor asegurado a nuevo reportado por el asegurado.*

*SR. LOZANO: La prima es acorde a como está establecido el seguro.*

*DRA. ZUREK: O sea, valor nuevo.*

*SR. LOZANO: O sea valor a nuevo para esa sección, sí”.*

Igualmente expresó en su declaración:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Muy bien, quisiera pasar ahora al tema del valor asegurado que quiero complementar con las reglas de determinación de la indemnización. Usted en una respuesta a una pregunta de la parte convocante señaló que, de acuerdo con las condiciones particulares y de acuerdo con las condiciones generales el valor asegurado de la póliza es a valor de reposición. Quisiera, en relación con ese punto, que de acuerdo con las condiciones generales usted nos explique, a la luz de la póliza y de acuerdo a como es la práctica en los seguros de ingeniería, cómo se pagan las pérdidas, si la pérdida es total o si la pérdida es parcial, usted podría explicarle al Tribunal en esta póliza y en los ramos de ingeniería cuáles son las reglas aplicables al pago de esas indemnizaciones?*

*...*

*DRA. ZUREK: El numeral 11.2 de las condiciones generales.*

*SR. LOZANO: Voy a leer en la página 12 el numeral 11.1, dice: (...). Esto es acorde a lo que se maneja normalmente, donde en una pérdida parcial se entiende precisamente que pueda ser reparado, con lo cual en este caso se indemnizan a valor de reposición a nuevo y en una pérdida total estaríamos hablando de un valor real”.*

Así mismo señaló:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Lozano, específicamente quiero, en relación con esas reglas que determinan la indemnización, si Bickenbach y Vieites le hizo una solicitud a Suramericana y las coaseguradoras de alterar las reglas de indemnización contenidas en las condiciones generales de la póliza que usted acaba de leer.*

*SR. LOZANO: Nunca hicieron esa petición, y si la hubieran hecho y nosotros la hubiéramos aceptado, debió haber quedado consignada en las condiciones particulares.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Cuando usted cotizó la póliza estaba cotizando la póliza en consideración a esas reglas de indemnización que usted acaba de leer?*

*SR. LOZANO: Totalmente, y eso va alineado con la misma percepción que tienen los reaseguradores, es decir, para los reaseguradores ellos entienden que la tarifa, porque ellos también de alguna forma establecen la tarifa de acuerdo con la experiencia y con los cálculos que ellos hacen, que la tarifa es de acuerdo con las reglas establecidas en el condicionado general.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Ingeniero Lozano, dado que usted es suscriptor, en el evento en que le hubiese a usted solicitado una póliza de obras civiles en la cual tanto las pérdidas parciales, como las pérdidas totales sean indemnizadas a valor de reposición o a nuevo, la tarifa sería diferente de la que se cotizó para este negocio?*

*SR. LOZANO: Totalmente, yo creo que si ese hubiera sido el caso la tarifa tendría que ser muchísimo mayor porque precisamente, eventualmente tuviéramos que estar pagando más valor del que realmente se establece dentro de las condiciones que se tienen acá establecidas, entonces, realmente pues ahí sí es algo que la tarifa hubiera sido muchísimo mayor y tendríamos la dificultad de tener que explicar a la ANI que estamos cambiando esas condiciones también generales”.*

De esta manera el señor Lozano explicó que se calculó la prima con base en el valor a nuevo, pero también indicó que la indemnización se calcula conforme a las reglas de las condiciones generales, y que no se solicitó que se cambiaran dichas reglas.

Por otra parte, el señor Carlos Eduardo Noguera Camacho, gerente de la Organización Noguera Camacho ONC Ajustes, señaló en su testimonio sobre la forma de calcular la indemnización lo siguiente:

*“SR. NOGUERA: Cuando hay una pérdida parcial no hay lugar a aplicación de demerito cuando se configura una pérdida total bien por imposibilidad de reparar el bien o porque el costo de la reparación supera el valor demeritado del bien se pagaría ese valor demeritado, es la máxima que es lo que realmente vale el bien digamos que no es que se esté afectando al asegurado por esa estructura de indemnización porque realmente el bien del valor que tiene es del estado en que se encuentra.”*

En cuanto al cálculo de la prima igualmente expresó en su testimonio:

*“DRA. ZUREK: Si le entendí bien el asegurado paga prima sobre valor de reposición o nuevo y cuando hay una pérdida total lo indemnizan con demerito?”*

*SR. NOGUERA: Sí, pero el paga prima de acuerdo con un sistema de tarificación que digamos considera la estructura de indemnización que tiene la póliza si la póliza operase a valor de reposición en todos los casos como opera un seguro de incendio contratado con una cláusula de reposición o remplazo en el que independientemente si el daño es pequeño o es grave o es irreparable la póliza nunca aplicará demerito si la póliza operase*

---

*de esa forma la póliza de obras civiles terminadas la primera seguramente sería muy superior”.*

De esta manera el señor Carlos Eduardo Noguera expresó que la prima se calcula sobre el valor a nuevo, pero que el sistema de tarificación considera la estructura de la indemnización prevista en la póliza.

En el interrogatorio de parte del representante legal de Suramericana se expresó:

*“DRA. ZUREK: Pregunta No. 6. Diga cómo es cierto, sí o no, que la infraestructura existente asegurada en la sección 1 del seguro de obras civiles fue asegurada por Covioriente a valor de reposición o valor a nuevo?”*

*SR. GÓMEZ: Es cierto y aclaro, si se trata de una pérdida total mi representada debe indemnizar considerando el valor de reposición a nuevo y restando el mérito (sic) por uso, se llega a una pérdida total, por supuesto, cuando el valor de la reparación es igual al valor del bien o superior al mismo, por supuesto, pues esto con base en lo que se encuentra en las condiciones generales de la póliza*

*DRA. ZUREK: Pregunta No. 7. Diga cómo es cierto, sí o no, que la prima cobrada por Suramericana a COVIORIENTE y pagada por éste, para la infraestructura asegurada en la sección 1 del contrato de obras civiles se estableció con base en una tasa aplicada sobre el valor asegurado a nuevo para dicha sesión. (...)*

*SR. GÓMEZ: En el anexo del 04 de agosto del 2015 que, por supuesto, hace parte de la póliza de obras civiles, se señala en la sección 1 o del año 1 un límite asegurado de \$1,46 billones con una vigencia de 12 meses por el 0,85% anual, si nos vamos a lo que señalamos en la pregunta anterior relacionada con la compañía efectivamente debe acceder a la indemnización en los términos indicados pues entendería que sí, no obstante, pues el tema, por supuesto, está sujeto a los análisis que efectuaron las personas encargadas de fijar la tasa y la prima, pero debo entender que efectivamente es cierto haciendo por supuesto la concatenación con lo que señalaba frente a la indemnización por pérdida total del bien asegurado”.*

De esta manera, el representante legal de Suramericana señaló que las obras fueron aseguradas por valor de reposición a nuevo, pero igualmente precisó que en caso de pérdida total, la indemnización parte del valor de reposición a nuevo restando el demérito. Así mismo reconoció que la prima se calculó teniendo en cuenta el valor a nuevo.

De esta manera los funcionarios de la aseguradora y el ajustador sostuvieron que si bien la póliza partía del valor de reposición a nuevo, en caso de pérdida total se restaba el demérito y ese valor se pagaba, es decir, se pagaba el valor real. Así mismo insistieron

---

---

que aunque la determinación de la prima partía de la base del valor de reposición a nuevo, el sistema de tarificación tomaba en cuenta la regla de la póliza y por ello si realmente se hubiera querido reposición a valor a nuevo la tarifa hubiera sido mayor.

Ahora bien para precisar el alcance de la póliza, el Tribunal estima pertinente referirse a los seguros con reposición a valor a nuevo.

A tal efecto se puede hacer referencia al Laudo que se profirió entre Abonos Colombianos S.A. – ABOCOL, por una parte, y Seguros Generales Bolívar S.A. y Aseguradora Colseguros S.A., por la otra, el 4 de diciembre de 1979 en el cual se indicó que *“el seguro por valor a nuevo, que provee a la liquidación del daño indemnizable con ocasión del siniestro sin consideración alguna al demérito por uso o vetustez de los objetos asegurados (“nuevo por viejo”) que por lo mismo, en supuesta oposición con la tradición indemnizatoria, ha dado origen a toda suerte de controversias doctrinarias”*(se subraya).

En dicho laudo se hizo una completa exposición sobre el origen del seguro por valor de reposición o de reemplazo y las discusiones acerca de su admisibilidad, señalando que el mismo *“encuentra su origen en la Inglaterra de la primera post-guerra mundial. A causa del acelerado aumento de los precios, la reserva normal de depreciación resultaba insuficiente para compensar la diferencia entre el costo de una nueva planta (o de otra propiedad) y el valor residual o de mercado de la planta “usada”, destruida o dañada por el fuego o por otro infortunio asegurado. Para hacer frente a una situación que estaba fuera del control de la industria y el comercio, las empresas de seguros acordaron otorgar a sus asegurados la facultad de asegurar ese género de propiedades sobre la base de su valor a nuevo”*. En Alemania se discutió su validez porque el seguro no puede conducir a un enriquecimiento injustificado del asegurado, pero se aceptó dicho seguro en 1928. Lo mismo ocurrió en otros países.

Se señala en dicho laudo que el *“seguro de valor real no satisface frecuentemente, con la amplitud deseable, las necesidades económicas que encuentran su origen en el siniestro. Por regla general —dice Möller— el asegurado está prácticamente obligado a tomar a su cargo la diferencia entre el valor venal y el valor a nuevo por fuera de la indemnización del valor real. Cuando, después de un incendio, un comerciante desea reanudar su actividad, es decir, reemplazar sus bienes de inversión, la indemnización del valor venal se revela insuficiente... La diferencia entre el valor venal y el valor a nuevo constituye, por tanto, un*



daño pecuniario bajo la forma de un gasto indispensable que el incendio hace necesario y representa un elemento pasivo”.

Se agrega que “La función jurídico-económica del seguro por valor a nuevo ha sido condensada en breve aparte por el jurista alemán Hans Möller, tantas veces citado, así; “La utilidad económica reside en la posibilidad de reparar o reemplazar objetos antiguos, lo que permite mantener y proseguir la explotación de empresas rentables”.

Es por ello que el Código de Comercio lo autorizó en el artículo 1090 en el que se dispuso:

*“Art. 1090. Lo dispuesto en el artículo anterior no obsta para que las partes, al contratar el seguro, acuerden el pago de la indemnización por el valor de reposición o de reemplazo del bien asegurado, pero el sujeto, si a ello hubiere lugar, al límite de la suma asegurada”*

En su obra el profesor Efrén Ossa sintetizó las características de esta clase de seguro de la siguiente manera:

*“El seguro de valor a nuevo es, en síntesis: a) un seguro real de daños. b) sujeto, como todos los seguros de daños, al principio de la indemnización. c) Cuya cobertura del valor del demerito no lastima la concepción del riesgo asegurable. d) En que la prestación indemnizatoria a cargo del Asegurador no puede exceder la suma asegurada. e) Y que, en fin, no encuentra interferencia con la opción de “reposición” o “reparación” que confiere la ley al asegurador (art. 1100) y que también le es aplicable”.*

En el laudo de Seguros La Unión y la Federación de Algodoneros, se expresó:

*“El seguro de valor a nuevo tiene la ventaja para el asegurado de que implica la renuncia, por parte del asegurador, a deducir la depreciación sufrida por los bienes asegurados, quien deberá entonces indemnizar como si ellos fueran nuevos al momento del siniestro.” (se subraya).*

Así mismo, en el laudo arbitral proferido en el proceso de Beatriz Castro Pacheco contra La Previsora S.A. Compañía de Seguros del 23 de octubre de 2007, después de hacer referencia a la historia de esta modalidad de seguro, se señaló que:

*“Aunque en la legislación colombiana no se ha establecido la extensión y contenido de esta modalidad de amparo, en el laudo arbitral proferido en el caso de Abonos Colombianos, S.A., contra Seguros Comerciales Bolívar, S.A. y Aseguradora Colseguros,*

*S.A., se expresó que el valor de reposición está constituido por el valor de reemplazo del bien sin aplicar ninguna clase de demérito por uso; de manera que en caso de pérdida total, el valor de la indemnización vendrá dado por el costo que tenga un bien de las mismas calidades y características al siniestrado pero nuevo, es decir, sin que se efectúe deducción alguna por depreciación o demérito". (se subraya)*

A todo lo anterior vale la pena agregar que el enfoque del seguro por valor de reposición o reemplazo no es extraño a los principios de responsabilidad civil que actualmente se aplican en algunas jurisdicciones, en las cuales se considera que el principio que obliga a la plena indemnización del perjuicio puede conducir a no reconocer simplemente el valor del bien destruido, sino a procurarle a la víctima del daño un bien con el cual pueda continuar atendiendo la necesidad que satisfacía con el bien destruido. En este sentido se indica que el valor del perjuicio es igual al valor de reemplazo del bien, sin que importe su valor venal, salvo cuando la víctima no iba a hacer uso de la cosa. Es por ello que cuando el bien era usado no se toma en cuenta su vetustez en la medida en que la víctima debe poder reemplazarlo para hacer uso de él<sup>116</sup>.

Así las cosas, el concepto de seguro por valor de reposición o valor a nuevo implica que con la suma asegurada el asegurado pueda procurarse un bien equivalente a aquel que tenía y que fue objeto del siniestro. Esta fórmula se justifica particularmente en aquellos casos en que el asegurado necesita atender una necesidad con el bien asegurado.

Por consiguiente, en el seguro por valor de reposición o valor a nuevo, el valor de la indemnización no puede tener deducciones por demérito, pues en tal caso no se cumpliría el objetivo de esta forma de seguro.

Desde esta perspectiva, la definición de pérdida total en la cláusula 11.2. PÉRDIDA TOTAL, cuando señala que la indemnización se calcula tomando el valor de reposición a nuevo, menos el demérito por uso correspondiente, no corresponde a objetivo de esta forma de seguro pues en tal caso el valor a reposición a nuevo no es el monto de la indemnización, sino apenas un primer elemento de cálculo de la misma.

La fórmula de cálculo de la indemnización prevista en la cláusula 11.2., lo que permite es calcular la indemnización en otros seguros, por ejemplo, en casos que puede ser difícil

<sup>116</sup> Es la visión actual del derecho francés. Philippe Malaurie. Laurent Aynès. Philippe Stoffel-Munck. Droit des Obligations. 11 ed. LGDJ . Paris 2020, p 147 y 148. En sentido semejante, Alain Benabent : Droit des Obligations. 15. Ed LGDJ. Paris 2016, páginas 520 y 521.

---

estimar el valor actual del bien, pero no corresponde a la póliza que prevé como valor asegurado el de la reposición a nuevo.

En este punto debe recordarse que en los contratos debe prevalecer la voluntad real de los contratantes y que cuando se celebran a través de condiciones generales y condiciones particulares, son en principio estas últimas las que reflejan en mejor forma la voluntad de las partes, en la medida que son ellas las que se negocian. En el presente caso como ya se indicó en la oferta o cotización se previó que el valor asegurado sería por el valor de reposición a nuevo, pero no se indicó la fórmula de determinar la indemnización en caso de pérdida total que aparece en las condiciones generales de la póliza.

A lo anterior se agrega que de conformidad con el artículo 1621 del Código Civil en caso de *“que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse a la interpretación que mejor cuadre con la naturaleza del contrato”*, y así mismo de acuerdo con el artículo 1622 *ibídem* las *“cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad”*. En relación con estas dos reglas de interpretación conviene recordar que la doctrina ha señalado que el contrato es el desarrollo de una operación económica que las partes quieren realizar y por ello al interpretarlo debe tomarse en cuenta la regulación de intereses que buscaban las partes<sup>117</sup>.

No sobra señalar que las condiciones generales de esta póliza no fueron redactadas por el concesionario, sino que corresponden a un clausulado acordado por las aseguradoras con la ANI.

Por consiguiente, si es claro que las partes estipularon que el valor asegurado era el valor de reposición a nuevo y fue dicha base la que se tomó para hacer la oferta del seguro y calcular la prima, es dicho valor el que debe tomarse en consideración para calcular la indemnización, pues de otra manera se desconocería la voluntad de las partes y la naturaleza del seguro contratado.

Ahora bien, para solucionar el problema del tránsito de la vía como consecuencia del siniestro, el concesionario instaló los que se denominaron Puentes INVIAS I y II, que eran

---

117 Danz. La interpretación de los negocios jurídicos, Traducción de la 3ª edición alemana, Ed. Leyer, Bogotá, 2006, p. 124.

de propiedad del INVIAS y que fueron puestos a disposición de COVIORIENTE por la ANI, entidad que los recibió en comodato<sup>118</sup>.

La Demandante reclama que la suma que deben pagar las aseguradoras por razón del siniestro son los costos de instalación de los puentes INVIAS I e INVIAS II.

Las demandadas se oponen señalando que esos no eran los puentes asegurados.

Vale la pena señalar que en el INFORME DE AJUSTE: DAJ-14864-16277 enviado por la Organización Noguera Camacho a SURAMERICANA, mediante correo en el cual se identifica en el asunto: "COVIORIENTE S.A.S. -Caída de la superestructura del puente sobre el río Charte - Informe de avance"<sup>119</sup>, consta que "Con la entrada en operación de los dos puentes metálicos se restituirá la normalidad de la circulación vehicular, con el paso continuo de todo tipo de vehículos en los dos sentidos".

Adicionalmente debe agregarse que los puentes fueron objeto de obras para asegurarse que pudieran funcionar en forma estable. En tal sentido el señor Paulo Franco Gamboa, manifestó:

*"DR. GÓMEZ: ¿Estas modificaciones a los puentes Invias 1 y 2 que usted nos mostró con estructuras colgantes, digamos que en su opinión en su tema como de capricho técnico o usted se hubiese atrevido a instalar esos puentes sin esos refuerzos adicionales?"*

*SR. GAMBOA: No, no, no, para nada, como le digo igual y les reitero, acudimos a los que saben y estos refuerzos eran necesarios, estos puentes no podían trabajar así simplemente apoyados como están porque como les decía son para luces mucho más cortas, se necesitaba si o si esta clase de refuerzos adiciones para poder garantizar que fueron estables y ya llevan 3 años, más de 3 años en operación obviamente que los estamos manteniendo, les hemos hecho trabajos pero si no hubiese sido por esto no hubiésemos podido dar el servicio, técnicamente son necesarios".*

Igualmente el señor Carlos Eduardo Noguera Camacho en su declaración expresó sobre la conducta de la concesionaria:

<sup>118</sup> Alegato Covioriente, p. 223.

<sup>119</sup> Cuaderno de pruebas No. 3, folio 49, "DOCUMENTOS EXHIBICIÓN SURAMERICANA Y BOLIVAR", "DOCUMENTOS A INCORPORAR", "EXHIBICIÓN SURAMERICANA", "d) Correspondencia ONC", Correo con asunto: "Covioriente S.A.S. - Caída de la superestructura del puente sobre el río Charte - Informe de avance.msg".

*“SR. NOGUERA: Yo pienso que procedió adecuadamente como procedería o precede normalmente un concesionario en estas circunstancias, los concesionarios viales tienen sus obligaciones contractuales con la ANI dentro de ellos esta restablecer la circulación vehicular ante un evento de estas características porque si no lo hacen pueden hacerse acreedores a multas dañan sus indicadores de operación etc. Entonces el proveedor el concesionario intenta restablecer la circulación vial de la manera más oportuna posible... Aquí se tomaron varias medidas unas iniciales muy básicas o rudimentarias para poder permitir el paso de camiones y de mercancías, esas medidas fueron posteriormente como avanzando en complejidad para mejorar ese tránsito vehicular, finalmente incluso se construyeron o se instalaron dos puentes metálicos provisionales con los cuales está permitiendo el paso de uno y en otro sentido de la vía. Desde un punto de vista de ingeniería las obras están bien ejecutadas o sea nosotros no observamos alguna anomalía en las visitas que hicimos, de pronto la robustez de las obras sugieren que están siendo utilizadas para un período prolongado no como una medida contingente o de emergencia mientras se soluciona el problema, sin que se hicieron unas obras bastante robustas desconocemos cual es la intención del asegurado o el plan del asegurado durante el tiempo en el cual esas obras deben funcionar, pero desde el punto de vista técnico esas obras fueron adecuadamente construidas”.*

De esta manera los puentes instalados permitieron restablecer la normalidad del tránsito vehicular, reemplazado el puente colisionado, a través de unos puentes instalados con obras bien ejecutadas.

Ahora bien, en cuanto al costo de instalación de los puentes, en el expediente obra la “Certificación de costos pagados para la atención de la emergencia del siniestro del puente sobre el río Charte” expedida por la Contadora Pública del Consorcio 4G Llanos en la que se indican que los gastos o erogaciones en que incurrió dicho Consorcio a raíz del siniestro fueron pagados por la Concesionaria:

*“Asimismo, certifico que los costos incurridos por el Consorcio Vial 4G Llanos para la atención del siniestro del Charte fueron facturados a Patrimonios Autónomo Fiduciaria Corficolombiana Fideicomiso COVIORIENTE S.A., NIT 800.256.769-6 y estas han sido debidamente pagadas”<sup>120</sup>.*

---

120 Certificación de costos pagados para la atención de la emergencia de del siniestro del puente del río Charte” emitida por Yormary Giraldo Vizcaya, en su calidad de Contadora Pública del Consorcio 4G Llanos, en el cuaderno de pruebas: “15791 PRUEBAS No 2 FOLIO 1-202”, folio: 118.

Igualmente obra un certificado del Director Contable de COVIORIENTE sobre los costos incurridos<sup>121</sup>.

En el proceso se acreditó que los costos incurridos en relación con los Puentes Invias I y II, que se colocaron para atender el siniestro, ascendieron a \$8.657.596.478 m/cte.

En efecto, el perito Sergio Calderón Acevedo en el *"Dictamen Pericial de contradicción al dictamen rendido por Charles Taylor Adjusting respecto de los gastos realizados por COVIORIENTE para restituir el tránsito por la RN 6512, por la caída del puente sobre el río Charte, el 22 de agosto de 2016"*, calculó el valor del costo de reemplazo del puente, por los Puentes Invias I, Invias 2 y el puente peatonal y expresó:

*"3.1.4 Resumen. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el total facturado del capítulo COSTO REPLAZO DEL PUENTE ascendió a COP 8.657.596.478, los cuales fueron cancelados en su totalidad"*.

Así mismo en el dictamen de Integra también se indica dicho valor<sup>122</sup>.

Por su parte la Demandada ha señalado que el bien que se encontraba asegurado es el puente que existía sobre el río Charte y que colapsó y no los puentes INVIAS I y II.

Ahora bien, las Demandadas presentaron un Informe de Ajuste Valor Puente Río Charte elaborado por el señor Marco Montenegro de la firma Charles Taylor, en el cual se indica que *"De conformidad con nuestros cálculos, el valor a nuevo del puente siniestrado corresponde a COP 5.239.637.957"*<sup>123</sup>. Aplican entonces el valor del demérito que en su opinión corresponde a 48 años, porque el puente sería reemplazado en dos años, por lo que el demérito lineal sería de 96% y el cuadrático de 94,08%.

<sup>121</sup> Certificación de costos pagados para la atención de la emergencia de del siniestro del puente del río Charte" emitida por Jesús Alberto Monroy, en su calidad de Director Contable de COVIORIENTE, en el cuaderno de pruebas: "15791 PRUEBAS No 2 FOLIO 1-202", folio: 117.

<sup>122</sup> Dictamen, página 39.

<sup>123</sup> Informe, página 7, Cuaderno de Pruebas No. 2.

Se calcula entonces un valor residual de \$1.571.891.387 menos el deducible que es de \$200.000.000 y el valor del salvamento que es de \$146.971.708, lo que arroja un valor neto a reconocer de \$1.224.919.679<sup>124</sup>.

En relación con dicho informe se encuentra que obra también en el expediente el avalúo realizado por GIA AVACOL del puente Charte, el cual fue elaborado por solicitud de Suramericana. Según consta en el avalúo, se calculó el costo de hacer de nuevo la infraestructura objeto de avalúo para después aplicar las depreciaciones por conservación y obsolescencia.

De conformidad con dicho avalúo el costo actual a nuevo del puente es de \$9.729.845.123, el cual una vez aplicada la depreciación, arroja un valor de reposición de \$4.622.844.014,84.

Ahora bien, como ya se indicó, de conformidad con lo pactado por las partes, lo que debe pagarse es el valor de reposición a nuevo. Sin embargo, las estimaciones de las aseguradoras del valor a nuevo del puente oscilan entre \$5.239.637.957 y \$9.729.845.123.

Al comparar dicho valor con las sumas reclamadas por Covioriente y que resultan del costo de instalación de los Puentes Invias I y II, que ascienden a \$8.657.596.478, se encuentra que estas son superiores a los cálculos del señor Marco Montenegro, pero inferiores a los cálculos de la GIA Avacol que realizó un avalúo.

En la medida en que la indemnización por reposición por valor nuevo lo que busca es que el asegurado pueda reponer el bien asegurado para que el mismo continúe prestando el servicio al que está destinado, el Tribunal encuentra que la instalación de los Puentes INVIAS I y II cumplió ese objetivo, por lo cual el reconocimiento del costo de dicha instalación, que es de \$8.657.596.478 y es inferior al calculado por Avacol, y que además se encuentra dentro del rango indicado en la póliza, es el que debe ser reconocido a la Demandante.

<sup>124</sup> Informe, página 10, Cuaderno de Pruebas No. 2.

A las sumas que reclama Covioriente debe descontarse el deducible de \$200.000.000, según la póliza<sup>125</sup>, y el monto de salvamento, de acuerdo con lo establecido en el numeral 11.2 de las condiciones generales de la póliza, que es de \$146.971.708, según el informe de Charles Taylor, en el que se concluye<sup>126</sup>:

*“Salvamento*

*Debemos tener en cuenta que hubo una chatarra, valga decir las vigas y columnas que quedaron y que se reputa como salvamento cuyo peso y costo es:*

CONCEPTO	CANTIDAD en Kg	VALOR por Ag	TOTAL COF
<i>Acero estructural tomado como chatarra</i>	236,664.31	621.01	146.971,708

*Este valor esta soportado con la certificación de la firma OKTA S.A.S, emitida por el Ingeniero Carlos Quiroga, quien indica que el valor del kilo es de 521 COP/Kg sin IVA, al día del evento. De acuerdo a nuestras estimaciones del acero del puente se realizó el cálculo del salvamento, dando un valor total de COP 146.971,708.*

*Se adiciona el IVA a la venta con la regulación 2019 (19%), dando un valor de 621.01COP/Kg. Se adjunta certificación como ANEXO IV”.*

Por consiguiente se reconocerá la suma de \$8.657.596.478, menos el deducible de \$200.000.000 y el monto de salvamento que es de \$146.971.708, para un total de \$8.310.624.770.

En este punto el Tribunal considera que no procede la excepción de ausencia de daño en cabeza de Covioriente, excepción que las aseguradoras estructuraron bajo la premisa de que la demolición y el reemplazo del puente es un costo o erogación que debe asumir Covioriente en virtud del contrato de concesión. Y no puede prosperar, por cuanto si bien está previsto en el contrato de concesión que Covioriente habría de construir un nuevo puente en donde se encontraba el puente que colapsó, y de hecho lo hizo, cuando se produjo la caída del puente sobre el río Charte, Covioriente no estaba todavía obligada a construir el nuevo puente, por lo que sufrió una pérdida material.

125 Póliza, página 5.

126 Cuaderno de Pruebas No. 2, folio 11.



Así mismo, no prospera la excepción propuesta en el sentido que la cobertura del puente es a valor real y no a valor de reposición.

Tampoco prospera la excepción de inexistencia de obligación de las aseguradoras en relación con la pretensión por \$8.675.425.068 por el costo de reemplazo del puente y su anexo peatonal (Puentes INVÍAS I y II). En efecto, si bien el valor que reconoce el Tribunal (\$8.310.624.770) es ligeramente inferior al de la suma que indicó la Demandante en su pretensión, en todo caso en la misma se solicitó se reconociera el daño “por los siguientes valores o los que resulten probados”.

En este sentido prospera la pretensión 1.3 y por ello se declarará que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo básico de DAÑO MATERIAL de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$160.000.000.000, los perjuicios por el colapso del puente sobre el río Charte ocurrido el 22 de agosto de 2016 representados en los costos incurridos en el reemplazo del puente sobre el río Charte mediante la instalación y puesta en marcha de los puentes INVÍAS I y II y la construcción de un puente peatonal para reemplazar el paso peatonal que existía adosado al puente colapsado, de acuerdo con los costos debidamente acreditados y probados en el proceso, lo que descontado el deducible y el monto del salvamento asciende a un valor de \$8.310.624.770.

Igualmente prospera la pretensión condenatoria 2.1. y en consecuencia se condenará a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo básico de DAÑO MATERIAL la suma de \$8.310.624.770.

Como determinó el Tribunal, el valor de la indemnización al que serán condenadas a pagar las demandadas a la demandante, contempla la deducción del deducible por evento acordado. En este sentido prospera la excepción denominada “Observancia del deducible pactado en la póliza No. 0046736-0”.

#### **4. PRETENSIÓN 1.4. EL AMPARO POR GASTOS ADICIONALES Y LA PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.2.**

En la demanda Covioriente solicitó:

*“1.4. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir de manera “necesaria y razonable” para “aminorar los efectos del siniestro” que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados:*

<b>GASTOS ADICIONALES</b>		<b>VALOR</b>
<b>SUBLIMITE \$10.000.000.000</b>		
Total Tiquetes aéreos		\$15.535.888
Total Hospedaje		\$58.241.219
Total Refrigerios		\$1.108.000
Total Transporte Personal		\$88.145.150
Total Dotación y exámenes de ingreso		\$21.020.519
Total Nómina		\$2.311.171.151
Total Personal apoyo		\$123.598.596
Total Gestión Social		\$56.469.556
Total Agua Potable		\$67.820.000
Total Baños Portátiles		\$14.625.415
Total Publicidad		\$11.662.569
Total Radios Portátiles		\$23.025.210
Estudios y diseños		\$66.349.141
Asesores para demostrar la pérdida		\$85.500.000
Total Costos Proyectados Desmonte puentes INVÍAS I y II		\$2.073.427.029
Desmonte Puente INVÍAS I	\$776.239.710	

Cargue y Transporte puente INVÍAS I	\$164.470.133	
Adecuación Cauce	\$98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$167.363.473	
Desmante Puente INVÍAS II	\$457.215.310	
Cargue y Transporte Puente INVÍAS II	\$29.113.100	
Adecuación Cauce	\$98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$41.197.163	
Servicio de energía	\$2.220.000	
Servidumbre	\$238.000.000	

" ... "

Y en la correspondiente pretensión condenatoria 2.2. solicitó:

*"2.2. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1 y la 1.4 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES, las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso: (...)"*

#### **4.1. Posiciones de las partes**

A tal efecto, la Demandante señaló que estas coberturas buscan proteger la integridad del patrimonio de COVIORIENTE frente aquellas erogaciones pecuniarias en las que tenga que incurrir como consecuencia de la ocurrencia de cualquier riesgo amparado, con sujeción a los términos y condiciones del seguro No. 0046736-0. Por consiguiente, su cobertura es patrimonial, y por ello el seguro no se circunscribe exclusivamente a cubrir las obras civiles existentes, sino que también se extiende a cubrir el patrimonio del asegurado, en este caso el de COVIORIENTE.

Expresa, que de conformidad con la cláusula que consagra este amparo para que opere la cobertura de gastos adicionales se requieren los siguientes cuatro presupuestos:

- Los gastos incurridos y probados deben tener relación con alguna pérdida o daño a la obra asegurada.
- Los gastos incurridos con ocasión del siniestro deben ser razonables y necesarios.
- Los gastos que se clasifiquen y reclamen como “Gastos Adicionales” deben ser temporales.
- Los gastos adicionales deben tener como propósito aminorar los efectos del siniestro

En relación con lo anterior señala que los gastos en que incurrió COVIORENTE para atender la emergencia sobre el río Charte fueron asumidos en su totalidad por COVIORENTE.

Señala que las erogaciones se efectuaron para ejecutar obras y realizar actividades que resultaban necesarias y sobre todo razonables dado el contexto económico de la región del Casanare al momento de la contingencia, como lo expone en su demanda, y que el Tribunal transcribe:

**“GASTOS ADICIONALES**

*Total Personal apoyo: El personal de apoyo fueron las personas contratadas para desempeñar una serie de labores que fueron necesarias en los días posteriores al colapso que incluyeron la instalación de toda la señalización, servir como personal de logística encargado de informar a los usuarios de la vía sobre las alternativas de rutas disponibles y otras. Los soportes de estas actividades se encuentran en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ 5.1 numeral 6. Personal de apoyo.*

*Total Gestión Social: Las actividades de gestión social consistieron en la contratación de una serie de profesionales que desarrollaron por ejemplo campañas de prevención vial en el lugar y grupos culturales para la realización de actividades de capacitación y concientización con la comunidad del El Charte para enfrentar los peligros del tránsito del tráfico carretero por sus calles. Adicionalmente, en la medida en que los pasos aguas arriba implicaron la habilitación de vías para el paso del tráfico del corredor dentro del barrio, el tráfico pesado ocasionó daños sobre los inmuebles que debieron ser reparados. La ruptura del tubo de acueducto adosado a la estructura del puente siniestrado implicó que el barrio el Charte quedara sin agua, razón por la cual hubo la necesidad de proveer a la comunidad con tanques para el almacenamiento de agua. Estas actividades están todas soportadas en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ 6 numeral 1. Gestión social. Adicionalmente estas actividades fueron ampliamente explicadas por Irely Guzmán en su testimonio.*

*Total Agua Potable: Con el colapso del puente, la tubería adosada a la estructura se rompió y el barrio El Charte quedó sin suministro de agua potable, lo que llevó a que se*

*tuviera que por distintos medios suministrar a los moradores del barrio el líquido mientras se reconstruía la tubería sobre el río. Estas actividades están todas soportadas en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ 6 numeral 3. Agua potable.*

*Total Baños Portátiles: Debido a la gran cantidad de personal que se debió contratar para atender las distintas actividades que se debieron realizar en el lugar con ocasión del colapso del puente, fue necesario contratar una batería de baños portátiles. Los gastos relacionados con esta contratación están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ 6 numeral 7. Baños portátiles.*

*Total Publicidad: Los gastos de publicidad están fundamentalmente representados en la impresión de pasacalles que fueron instalados en el lugar con diferente información de la emergencia y desvíos, al igual que volantes informativos. Los gastos relacionados con estos pagos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ 7 numeral 7. Publicidad.*

*Total Radios Portátiles: Los radios portátiles fueron una herramienta fundamental que se utilizó por las personas encargadas de operar el tráfico para coordinar el paso de un lado a otro del río. Es importante tener en cuenta que el paso alternado fue la regla en un principio y que esto requería que los controladores viales estuvieran todo el tiempo en contacto a través de estos aparatos. Los gastos relacionados con estos pagos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 7 numeral 3. Radios portátiles.*

*Estudios y diseños: Los estudios y diseños fueron los que se realizaron con ocasión de la caída del puente para determinar de acuerdo con la hidrología del río la conformación de los pasos aguas arriba y aguas abajo para restablecer el tráfico. Igualmente en este acápite se incluyen los cortes para las muestras llevadas a la Universidad Nacional. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 6 numeral 6. Estudios y diseños.*

*Asesores para demostrar la pérdida: En este acápite se incluyeron los gastos en que incurrió el concesionario para determinar la causa del colapso, los estudios de la Universidad Nacional y los estudios del Ingeniero Garzón. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 7 numeral 4. Asesores para demostrar la pérdida.*

*Desmante Puentes INVÍAS I y II: Es un costo proyectado consistente en el desmante de la estructura instalada.*

*Cargue y Transporte puentes INVÍAS I y II: Es un costo proyectado consistente en el cargue y transporte a las bodegas del INVÍAS de la estructura desmontada.*

*Adecuación Cauce puentes INVÍAS I y II: Es un costo proyectado derivado de una obligación del permiso de ocupación del cauce que obliga a readecuar el cauce y las riveras del río luego del desmante de la estructura.*

*Demolición Estructuras Existentes en Concreto puentes INVÍAS I y II: Es un costo proyectado en el que se debe incurrir en la medida en que para la instalación del puente fue necesario la construcción de unas estructuras en concreto, que en virtud del permiso de ocupación del cauce deben ser demolidas.*

*Servicio de energía: Es un costo pagado en la medida en que la operación de los puentes INVIAS implica necesariamente la iluminación íntegra de los mismos, lo que lleva aparejados unos costos de energía eléctrica.*

*Servidumbre: Es un costo pagado y proyectado en la medida en que el 50% del costo de la servidumbre ya fue pagado y el saldo se cancelará al momento de desmontar el puente INVIAS II. El funcionamiento del puente INVIAS II necesariamente implica la utilización de una servidumbre que permite el acceso y la salida del mismo, pues está instalado aguas arriba de la vía existente y no sobre el corredor, lugar donde está el INVIAS I”.*

Señala la Demandante que la cuantía reclamada y acreditada de los gastos adicionales asciende a \$5.017.699.443.

Por su parte, las Demandadas señalan que si en gracia de discusión hubiese cobertura para el colapso del puente (que no la hay), se estaría en presencia de una pérdida total, por lo cual los “gastos adicionales”, los “gastos de extinción del siniestro” y “gastos de preservación de bienes en caso de siniestro” no cumplirían con el requisito de haberse destinado a aminorar los efectos del supuesto siniestro o a controlar el siniestro o evitar la propagación, puesto que la pérdida de la cosa fue total y se consumió de manera instantánea. Una vez colapsado el puente, la pérdida total del puente ya estaba consumada.

Agregan las Demandadas que los gastos que pretende COVIORIENTE en esta pretensión tuvieron como única finalidad garantizar el cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato de concesión, en especial la de garantizar el tránsito por la vía, asunto completamente ajeno al riesgo asegurado bajo la póliza.

Expresan que el amparo de daños materiales es de carácter real y por ello cubre específicamente los daños a la cosa. Si la misma perece, los costos o gastos que el asegurado realice no tienen relación alguna con controlar el siniestro o evitar su propagación, por cuanto éste ya se consumió en su totalidad.

A tal efecto invoca el dictamen elaborado por Charles Taylor y el interrogatorio de parte de los representantes de Seguros Generales Suramericana S.A. Seguros Alfa S.A. y Liberty Seguros S.A.

#### 4.1.1. Consideraciones del Tribunal

En relación con lo anterior encuentra el Tribunal que la póliza dispone lo siguiente:

*“2. OTROS GASTOS CUBIERTOS. Con sujeción a los términos y condiciones de la póliza y en consideración al pago de la prima convenida, la Aseguradora indemnizará adicionalmente y hasta los límites contratados para cada cobertura consignados en la carátula, sin exceder en ningún caso la sumatoria total de ellos el valor estipulado para toda la vigencia, los gastos relacionados en los numerales 2.1 al 2.7 a continuación, que sean consecuencia de la ocurrencia de cualquier riesgo amparado por la póliza.*

...

*2.2 GASTOS ADICIONALES. Los gastos en que necesaria y razonablemente incurra el asegurado, que no sean de carácter permanente, con el fin de aminorar los efectos del siniestro, tales como: viaje y estadía de funcionarios y técnicos, horas extra, trabajo nocturno, trabajo en días festivos y flete expreso (excluido flete aéreo). Sin embargo, es condición previa que dichos gastos adicionales sean desembolsados en relación con cualquier pérdida o daño causados en los objetos asegurados e indemnizables bajo la póliza. El límite establecido en el anexo de la carátula para este amparo opera por cada siniestro. Si la suma o las sumas aseguradas para el o los objetos dañados resultan menores que los montos que debían haberse asegurado, entonces la cantidad indemnizable bajo este amparo adicional se verá reducida en la misma proporción”.*

A la luz de lo anterior encuentra el Tribunal que la póliza establece las siguientes condiciones para que opere el amparo de gastos adicionales:

1. Que los gastos sean consecuencia de la ocurrencia de cualquier riesgo amparado por la póliza.
2. Que los gastos sean necesarios y razonables.
3. Que los gastos no sean permanentes.
4. Que los gastos tengan como finalidad aminorar los efectos del siniestro.

Ahora bien, en su informe el ajustador señala<sup>127</sup>:

*“A primera vista, los costos invertidos en las medidas contingentes como la construcción de pasos provisionales o la instalación temporal de los puentes, parecerían cumplir las condiciones exigidas por la cláusula para la existencia de cobertura”.*

127 Informe del Ajustador, p. 88.

No obstante agrega:

*“Sin embargo, un análisis más cuidadoso permite identificar varios aspectos que deberían ser objeto de un análisis más profundo para verificar la aplicabilidad de la cláusula citada al caso analizado. En particular, se debería tener presente que son erogaciones que no hicieron parte de los trabajos de reparación del bien asegurado en la póliza, sino que se incurrieron por el asegurado para cumplir sus obligaciones contractuales con la ANI. De otra parte, resulta cuestionable el carácter no permanente de estas obras, como en el caso de los pasos provisionales (puentes metálicos), cuya utilización se ha prolongado durante un periodo superior a dos años a la fecha, incluso superior a la vida útil remanente que tenía el puente asegurado, cuyo desmontaje había sido previsto para 2018, según informó el propio asegurado”.*

En relación con las dudas que se plantean debe observarse que al examinar las condiciones de la póliza no se encuentra que las mismas impliquen que en caso de que se destruya el bien asegurado no pueden generarse gastos adicionales. En efecto, lo que dispone la póliza es que están cubiertos los gastos adicionales los cuales deben tener la finalidad de aminorar los “efectos del siniestro”, que es distinto a evitar que se produzca el siniestro. Cuando se produce el siniestro, incluyendo la pérdida del bien, puede haber gastos para evitar sus efectos.

La cobertura otorgada es independiente del hecho de que ello permita al asegurado cumplir también sus obligaciones. De hecho cuando el asegurado toma una póliza por daños materiales respecto de bienes que no son de su propiedad pero por los cuales debe responder, el seguro tiene por objeto permitir que el asegurado cumpla por equivalencia su obligación de conservar y restituir el bien. Por lo anterior, es claro que el hecho de que el seguro permita al asegurado cumplir sus obligaciones no excluye la cobertura de la póliza.

Por otra parte, la circunstancia de que los puentes terminen instalados por un plazo prolongado no significa que las obras sean permanentes. En efecto, de acuerdo con el Diccionario de la Lengua lo permanente es “1. adj. Que permanece. 2. adj. Sin limitación de tiempo”. Desde esta perspectiva los puentes INVIAS fueron instalados con el propósito de suplir las necesidades de tránsito por la vía, la cual finalmente sería atendida con el puente que debía construir el Concesionario, lo que implica que son necesariamente temporales. A lo anterior se agrega que bajo este concepto no se reclama el costo mismo de los puentes INVIAS, sino solo su instalación.



Teniendo en cuenta las condiciones señaladas, procede el Tribunal a analizar si las erogaciones que reclama la Demandante cumplen las condiciones establecidas en la póliza.

#### **4.1.1.1. Personal de apoyo**

En primer lugar, se reclama el personal de apoyo el cual fue contratado para desempeñar una serie de labores que según el Demandante *“fueron necesarias en los días posteriores al colapso que incluyeron la instalación de toda la señalización, servir como personal de logística encargado de informar a los usuarios de la vía sobre las alternativas de rutas disponibles y otras”*.

Si se analizan estos gastos se encuentra lo siguiente:

1. Los gastos de personal de apoyo son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubieren causado.
2. Los gastos tuvieron como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista se observa que el efecto inmediato del siniestro fue la interrupción del tráfico y como consecuencia de ello, el hecho de que los camiones buscaran otras rutas, lo que implicó la necesidad de instalar señalización e informar a los usuarios.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Desde el punto de vista de la necesidad, la pregunta que debe hacerse es cuáles hubieran sido las consecuencias de que no se hiciera el gasto. Es claro que sin señalización ni información sobre las alternativas, el tráfico no se hubiera desarrollado ordenadamente y se habría generado caos. Por otra parte, no se han cuestionado los gastos por ser irrazonables.
4. Los gastos no deben ser permanentes. En este caso los gastos no son permanentes.

Por consiguiente, estos gastos deben reconocerse.

#### **4.1.1.2. Gestión social**

---

Señala la Demandante en materia de Gestión Social que las actividades consistieron en la contratación de una serie de profesionales que desarrollaron campañas de prevención vial en el lugar y grupos culturales para la realización de actividades de capacitación y concientización con la comunidad de El Charte para enfrentar los peligros del tránsito del tráfico carretero por sus calles. Adicionalmente, en la medida en que los pasos aguas arriba implicaron la habilitación de vías para el paso del tráfico del corredor dentro del barrio, el tráfico pesado ocasionó daños sobre los inmuebles que debieron ser reparados. La ruptura del tubo de acueducto adosado a la estructura del puente siniestrado implicó que el barrio el Charte quedara sin agua, razón por la cual hubo la necesidad de proveer a la comunidad con tanques para el almacenamiento de agua.

Si se examinan esos gastos desde la perspectiva de los requisitos señalados se encuentra lo siguiente:

1. Los gastos en materia de Gestión Social son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubieren causado.
2. Los gastos tienen como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista se observa que el efecto inmediato del siniestro fue la interrupción del tráfico y como consecuencia de ello, el hecho de que los camiones buscaran otras rutas, lo que implicó hacer gastos para que el público tuviera conocimiento de los riesgos del tráfico. La compra e instalación de tanques de agua potable obedecen a la ruptura de la tubería adosada al puente y a la necesidad de atender la necesidad de la comunidad.

Por otra parte, de acuerdo con el dictamen de Integra entre los gastos se incluye el pago a ELE Servicios y Construcciones S.A.S. por la construcción de parque infantil como compensación a la población afectada por la caída del puente. El valor de dicha obra asciende a \$30.988.910. A este respecto se aprecia, que si el parque tenía por propósito compensar a la comunidad, los gastos en que se incurrió a tal efecto no se encuentran cubiertos por la póliza, pues en estricto sentido no aminoran los efectos del siniestro.

3. Los gastos son necesarios y razonables. Los gastos de gestión social son necesarios para evitar que el tráfico causara daños.
4. Los gastos no son permanentes.

Por consiguiente, estos gastos, salvo la construcción del parque infantil, deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.3. Agua potable**

Señala la Demandante que con el colapso del puente, la tubería adosada a la estructura se rompió y el barrio El Charte quedó sin suministro de agua potable, lo que llevó a que se tuviera, por distintos medios, suministrar a los moradores del barrio el líquido mientras se reconstruía la tubería sobre el río.

Al respecto encuentra el Tribunal lo siguiente:

1. Los gastos en materia de agua potable son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubiera producido el daño a la tubería de acueducto.
2. Los gastos tienen como finalidad aminorar los efectos del siniestro. En efecto, el efecto inmediato del siniestro fue la interrupción del suministro de agua, lo que implicó buscar mecanismos para sustituirlo.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Los gastos en relación con el aprovisionamiento de agua son necesarios para aminorar el efecto del siniestro y no se ha controvertido que sean razonables.
4. Los gastos no son permanentes.

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.4. Baños portátiles**

Señala la Demandante que debido a la gran cantidad de personal que se debió contratar para atender las distintas actividades que se debieron realizar en el lugar con ocasión del colapso del puente, fue necesario contratar una batería de baños portátiles.

En relación con lo anterior encuentra el Tribunal lo siguiente:

---

1. Los gastos en materia de baños portátiles son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubiera producido la necesidad de instalar baños portátiles.
2. Los gastos deben tener como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista se observa que los gastos en baños portátiles son parte de los gastos que se debió hacer para atender el siniestro.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Los gastos en relación con baños portátiles son necesarios para aminorar los efectos del siniestro y no se ha discutido su razonabilidad.
4. Los gastos no son permanentes.

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

De conformidad con lo señalado por el perito Sergio Calderón, por este concepto se reconocerá la suma de \$ 14.605.291<sup>128</sup>.

#### **4.1.1.5. Publicidad**

Expresa el Demandante que los gastos de publicidad están fundamentalmente representados en la impresión de pasacalles que fueron instalados en el lugar con diferente información de la emergencia y desvíos, al igual que volantes informativos.

1. Los gastos en materia de publicidad para imprimir pasacalles sobre la emergencia y los volantes informativos son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubiera producido la necesidad de hacerlos.
2. Los gastos deben tener como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista considera el Tribunal que los gastos en publicidad tenían por finalidad aminorar los efectos del siniestro.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Considera el Tribunal que los gastos de publicidad son necesarios para disminuir los efectos del siniestro, en la medida en que

<sup>128</sup> Folio 137 del Cuaderno de Pruebas No. 2.

---

ellos brindan orientación a las personas que habitaban la población. Por otra parte no se ha discutido su razonabilidad.

4. Los gastos no son permanentes

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.6. Radios portátiles**

Señala la Demandante que los radios portátiles fueron una herramienta fundamental que se utilizó por las personas encargadas de operar el tráfico para coordinar el paso de un lado a otro del río. Expresa que el paso alternado fue la regla en un principio y que esto requería que los controladores viales estuvieran todo el tiempo en contacto a través de estos aparatos.

1. Los gastos en materia de radios portátiles son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubiera producido la necesidad de hacerlos.
2. Los gastos deben tener como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista se observa que los gastos en radios portátiles tenían por finalidad aminorar los efectos, al organizar el tráfico.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Los gastos en materia de radios portátiles eran necesarios en la medida en que permitían el tráfico alternado. No se ha discutido su razonabilidad.
4. Los gastos no son permanentes.

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.7. Estudios y diseños**

Señala la Demandante que los estudios y diseños fueron los que se realizaron con ocasión de la caída del puente para determinar de acuerdo con la hidrología del río la conformación de los pasos aguas arriba y aguas abajo para restablecer el tráfico. Igualmente en este acápite se incluyen los cortes para las muestras llevadas a la Universidad Nacional.

1. Los gastos en materia de estudios y diseños son consecuencia de la destrucción del puente, es decir del acaecimiento del riesgo, pues sin dicho acontecimiento no se hubiera producido la necesidad de hacerlos.
2. Los gastos deben tener como finalidad aminorar los efectos del siniestro. Desde este punto de vista se observa que los gastos en estudios y diseños en relación con los pasos del río tenían por finalidad aminorar los efectos del siniestro, por lo que se reconocerá lo pagado por concepto de la factura de Hidroconsulta por valor de \$29.862.297. No obstante no sucede lo mismo con los otros gastos que se incluyen dentro de esta categoría de la prueba aportada, los cuales corresponden a: (i) una factura de Sosa por corte de lámina para análisis de laboratorio; (ii) una cuenta de cobro por transporte a la Universidad Nacional de materiales del puente Charte; (iii) una factura de JG Consultoría y Proyectos S.A.S., la cual se refiere a la *“facturación del 60% diseño del puente charte en sus 3 versiones, estudios de información sipucol y modelo matricial de estructura colapsada...”*; (iv) una factura presentada por Impacto Abogados por honorarios profesionales por el trámite de interrogatorio de parte extraprocesal a 12 conductores en el caso puente Charte-Yopal- Casanare.<sup>129</sup> Estos gastos no tienen como objeto aminorar los efectos del siniestro, sino que se refieren a actividades para determinar la causa de la caída del puente.
3. Los gastos deben ser necesarios y razonables. Los gastos en materia de estudios y diseños eran necesarios para permitir el tráfico por el lecho del río. No se ha discutido su razonabilidad.
4. Los gastos no eran permanentes

Por consiguiente, se reconocerán los gastos por concepto de estudios y diseños por valor de \$29.862.297.

#### **4.1.1.8. Asesores para demostrar la pérdida**

Señala la Demandante que en este acápite se incluyeron los gastos en que incurrió el concesionario para determinar la causa del colapso, los estudios de la Universidad Nacional y los estudios del Ingeniero Garzón.

---

<sup>129</sup> Prueba 33 aportada con la reforma de la demanda. AZ 6. 6. Estudios y Diseños. Folio 121 del Cuaderno de Pruebas No. 1.

Dichos gastos incluyen<sup>130</sup>: el pago a la Universidad Nacional por “*concepto del Mecanismo de Falla y de Material: incluye inspección a la estructura colapsada para determinar el sitio o los sitios de origen del colapso...*”; una factura de JG Consultoría y Proyectos SAS, la cual se refiere a la “*facturación del 60% diseño del puente charte en sus 3 versiones, estudios de información sipucol y modelo matricial de estructura colapsada....*” (la cual aparece igualmente en el numeral anterior); una factura de ERT Ingeniería que se refiere a un estudio para revisión del concepto realizado por un tercero sobre las causas del colapso del puente Charte y concepto sobre las posibles causas que generaron el mecanismo de falla de la estructura.

En este punto encuentra el Tribunal que los gastos en asesores para demostrar la pérdida, no tienen como finalidad aminorar los efectos del siniestro, sino conocer la causa del mismo. A lo anterior se agrega que la póliza contempla la posibilidad de un amparo específico de “Gastos para Demostrar la Pérdida” –que no está afectado ni reclamado en la demanda–, lo cual indica que lo que corresponde a este concepto no está incluido en otros amparos. Por consiguiente, no es procedente su reconocimiento.

#### **4.1.1.9. Desmonte y transporte Puentes INVIAS I Y II**

Señala la Demandante que es un costo proyectado consistente en el desmonte de la estructura instalada.

En relación con los costos de desmonte y transporte de los Puentes INVIAS I y II encuentra el Tribunal que si no hubiera siniestro no habría habido instalación de los puentes INVIAS I y II y su desinstalación posterior.

Por otra parte, la instalación de los Puentes fue un gasto necesario para recuperar la movilidad, que se vio afectada por la ocurrencia del siniestro, por lo que igualmente deben tener dicha calidad los gastos para el desmonte y transporte de la estructura instalada.

Adicionalmente, dichos gastos son necesarios. Debe señalarse en relación con su cuantía, que el perito Sergio Calderón expresa en su dictamen que se calculan costos proyectados, y que el primer estimativo fue de \$2.083.427.029, pero que en la fecha del dictamen hay

---

<sup>130</sup> Dictamen de Sergio Calderón, anexos, carpeta 21.

cotizaciones reales y firmes por \$4.123.413.370. En esta medida se considera razonable la cifra estimada en la Demanda y se reconocerán los gastos correspondientes.

**4.1.1.10. Adecuación Cauce Puentes INVÍAS I y II**

Señala la Demandante que es un costo proyectado derivado de una obligación del permiso de ocupación del cauce que obliga a readecuar el cauce y las riveras del río luego del desmonte de la estructura.

Es claro que si no hubiera habido siniestro no hubiera habido necesidad de adecuar el cauce del río.

En la medida en que la adecuación del cauce del río es consecuencia del permiso otorgado para ocupar el cauce del río, debe concluirse que las obras que deben realizarse como consecuencia de dicho permiso tienen por objeto reducir los efectos del siniestro.

Adicionalmente, dichos gastos son necesarios y no se ha cuestionado su razonabilidad.

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

**4.1.1.11. Demolición Estructuras Existentes en Concreto puentes INVÍAS I y II**

Señala la Demandante que es un costo proyectado en el que se debe incurrir en la medida en que para la instalación del puente fue necesario la construcción de unas estructuras en concreto, que en virtud del permiso de ocupación del cauce deben ser demolidas.

Es evidente que si no se hubiera producido el siniestro no hubiera sido necesario instalar los puentes INVÍAS I y II, y por ello no hubiera sido necesario demoler posteriormente las estructuras en concreto.

En la medida en que construcción de dichas estructuras fue necesaria para recuperar la movilidad, el costo de su demolición igualmente se encuentra cubierto.

Adicionalmente, dichos gastos son necesarios y no se ha cuestionado su razonabilidad.

---



Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.12. Servicio de energía**

Señala la Demandante que es un costo pagado en la medida en que la operación de los puentes INVIAS implica necesariamente la iluminación íntegra de los mismos, lo que lleva aparejados unos costos de energía eléctrica.

En la medida en que la iluminación de los puentes INVIAS es necesaria para la operación de los mismos, dicho gasto se entiende incluido dentro de los gastos necesarios para aminorar los efectos del siniestro.

Adicionalmente, dichos gastos son necesarios y no se ha cuestionado su razonabilidad.

Por consiguiente, estos gastos deben ser reconocidos.

#### **4.1.1.13. Servidumbre**

Expresa la Demandante que es un costo pagado y proyectado en la medida en que el 50% del costo de la servidumbre ya fue pagado y el saldo se cancelará al momento de desmontar el puente INVIAS. Agrega que el funcionamiento del puente INVIAS II necesariamente implica la utilización de una servidumbre que permite el acceso y la salida del mismo, pues está instalado aguas arriba de la vía existente y no sobre el corredor, lugar donde está el INVIAS I.

Considera el Tribunal que en la medida en que la instalación del puente INVIAS II fue necesario para atender el siniestro, la servidumbre necesaria para tal efecto forma parte de los gastos que deben reconocerse.

Adicionalmente, dichos gastos son necesarios y no se ha cuestionado su razonabilidad.

Teniendo en cuenta los conceptos que el Tribunal considera pueden incluirse en el concepto de gastos adicionales, es necesario determinar si los rubros que en concreto se incluyen por los peritos en sus dictámenes corresponden claramente a estos conceptos.

---

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

Los rubros que se han reclamado se discriminan en los siguientes conceptos.

CONCEPTO		CUANTÍA RECLAMADA EN PESOS
<b>Concepto Gastos Adicionales</b>		<b>5.017.699.443</b>
Total Tiquetes aéreos		15.535.888
Total Hospedaje		58.241.219
Total Refrigerios		1.108.000
Total Transporte Personal		88.145.150
Total Dotación y exámenes de ingreso		21.020.519
Total Nómina		2.311.171.151
Total Personal apoyo		123.598.596
Total Gestión Social		56.469.556
Total Agua Potable		67.820.000
Total Baños Portátiles		14.625.415
Total Publicidad		11.662.569
Total Radios Portátiles		23.025.210
Estudios y diseños		66.349.141
Asesores para demostrar la pérdida		85.500.000
Total Costos Proyectados Desmonte puentes INVÍAS I y II		2.073.427.029
Desmonte Puente INVÍAS I	776.239.710	
Cargue y Transporte puente INVÍAS I	164.470.133	
Adecuación Cauce	98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	167.363.473	
Desmonte Puente INVÍAS II	457.215.310	
Cargue y Transporte Puente INVÍAS II	29.113.100	
Adecuación Cauce	98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$41.197.163	
Servicio de energía	\$2.220.000	
Servidumbre	\$238.000.000	
Total gastos adicionales reclamados		\$5.017.699.443

En relación con los tiquetes aéreos advierte el Tribunal que el amparo de Gastos Adicionales señala como ejemplos de gastos cubiertos, el viaje y estadía de funcionarios

y técnicos, por lo cual en principio estos gastos se encuentran cubiertos. En su dictamen<sup>131</sup> el perito Sergio Calderón señaló un valor de \$15.301.408.

Desde esta perspectiva observa el Tribunal que en el dictamen de Integra se incluye la suma de \$15.301.408 pagada a Aviatur. En el dictamen de Integra<sup>132</sup> se precisa que ello corresponde a la adquisición de tiquetes para el personal que atendió la emergencia para el Director General del EPC, Director de Laboratorio, Gerente Técnico, Ingeniero Asesor, y Asesora Urbanística, gasto que a juicio del Tribunal se encuentra cubierto por el amparo, por ello se reconocerá dicha cifra.

Igualmente se registran los pagos a los hoteles Bucare Hotel, Hoteles Estelar, Holiday Inn Express y Maneba Hotel por \$58.218.468 por costos de hospedaje del personal que atendió la emergencia, lo cual está cubierto por el amparo. Dicho valor también lo indica el perito Sergio Calderón.

Igualmente se registra el pago por dotaciones y exámenes de ingreso por \$21.020.519<sup>133</sup>.

Adicionalmente, el perito Calderón registró por transporte de personal la suma de \$88.145.150.

Así mismo se registran pagos por Cafetería Tinto y algo más y Guillén Torres por un total de \$1.108.000. El Tribunal no encuentra que gastos de cafetería se encuentren cubiertos por el amparo otorgado, por ello no se incluirán.

En relación con el rubro de nómina, se encuentra que en el dictamen de Integra se revisaron los gastos de nómina, para lo cual se señaló que *“corresponde a los costos de personal que fueron proyectados tomando como base tres fuentes distintas que se explican a continuación:*

*“Personal Contratado Covioriente para la emergencia: El valor proyectado fue determinado a partir del valor total devengado de los empleados contratados para los meses de septiembre, octubre, noviembre, diciembre de 2016 y enero de 2017, dichos*

---

131 Dictamen Sergio Calderón, página 28.

132 Dictamen de Integra, página 19.

133 Dictamen, Sergio Calderón, página 28.

valores fueron ajustados mediante un factor prestacional equivalente a 1,4479, el cual corresponde a la carga prestacional representada en cesantías, vacaciones, primas, intereses a las cesantías y demás beneficios a empleados pagados por Covioriente, el valor determinando por este concepto ascendió a \$1.842.762.851.

*Personal de Consorcio 4G Llanos con dedicación parcial a la emergencia:* Covioriente destinó 16 personas del Consorcio 4G Llanos para apoyar la emergencia, para la cuantificación de los valores pagados se tomó el sueldo contratado, el cual fue base multiplicadora por el número de días dedicados al cubrimiento del siniestro resultado que a su vez se vio afectado por el factor de carga prestacional correspondiente al 1,5729, el resultado de la operación ascendió a \$201.904.858.

*Personal de Covioriente con dedicación parcial a la emergencia:* Corresponde al costo de 27 personas de la nómina de Covioriente que tuvieron dedicación parcial en la atención de la contingencia, para la determinación de la cuantificación se utilizó el mismo procedimiento descrito en el anterior párrafo y se diferencia de la anterior por provenir de una fuente distinta, la cuantía se determinó en \$266.503.441.

Al sumar los tres conceptos antes descritos obtenemos el valor referenciado en la tabla 5 como gastos de nómina por valor \$ 2.311.171.150.

Para corroborar la validez de la estimación realizada por Covioriente procedimos a realizar la verificación de los comprobantes de pago extraídos del expediente en donde pudimos establecer que los cargos del personal que fue contratado y asignado a las labores para cubrir la emergencia estuviera relacionado con actividades que debían realizarse con ese tipo de contingencias tales como Controladores viales, Técnicos en Construcción vial, Controladores de básculas, Directora de Operaciones, Inspector de Operaciones entre otros cargos.

Igualmente los peritos revisaron los costos correspondientes a dotación de empleados, pagos de publicidad, de hospedaje, cafetería, vigilancia y pagos de tiquetes. Igualmente se relacionan los costos de transportes de empleados que ejecutaron las obras. Así mismo revisaron los registros en la contabilidad de actividades de apoyo logístico para la señalización de la ruta.”

En sus aclaraciones al dictamen pericial, Integra expresó:

“2.2. Aclare para el cálculo de los gastos de nómina verificó si las contrataciones se realizaron con ocasión del colapso del puente sobre el río Charte o si correspondían a la operación habitual de COVIORIENTE y el Consorcio 4G LLANOS.

Para dar aclaración a la pregunta nos fue allegada la documentación que soporta las contrataciones de nómina realizadas por Covioriente S.A. y Consorcio 4G Llanos, en dicha documentación se encuentran los contratos, exámenes de ingreso, perfiles de cargo, formatos de solicitud de personal y pago de seguridad social, al examinar la información por parte del perito no fue posible determinar si dichas contrataciones fueron realizadas con ocasión del colapso del río charte o si correspondían a la operación habitual del Consorcio 4G Llanos.

2.3. Aclare por qué contempla como gasto adicional el personal que hacía parte de la nómina permanente de COVIORIENTE y del CONSORCIO 4GLLANOS con anterioridad al colapso del puente sobre el río Charte si estos gastos los hubiere tenido que sufragar COVIORIENTE y el CONSORCIO 4G LLANOS, aunque no se hubiere presentado el hecho.

El perito nunca ha contemplado como un gasto adicional el referido personal tal categoría fue establecida en la reforma de la demanda arbitral (Ver página 98 de la reforma arbitral), en tal sentido debemos señalar que lo que se le solicitó al perito en el cuestionario trasladado por la firma Zurek Gómez fue: El perito calculará el valor de todos los gastos en que incurrió Covioriente a que se refiere la demanda reformada, utilizando los soportes de cuantía que reposan en el expediente, los anexos y soportes contables que sustentan el dictamen de contradicción del perito Sergio Calderón y la contabilidad de la convocante y establecerá el valor total de los mismos y a su vez los cuantificará de acuerdo con las categorías utilizadas en la demanda y verificará si los mismos figuran registrados en la contabilidad de Covioriente, (subrayado ajeno al texto original.), como bien se puede observar de la anterior transcripción de la pregunta el perito no ha creado ninguna categoría, ni ha informado que tales gastos hayan sido un gasto adicional de personal, sencillamente ha conservado las mismas categorías que figuraban en la demanda tal como le fue solicitado”.

Durante su declaración el perito Integra expresó:

“DRA. ZUREK: Diga cómo es cierto sí o no, que el perito válido y verificó, con los documentos que obran en el anexo 4 del dictamen que la nómina dedicación total por 1.843 millones, fue contratada específica y exclusivamente para la atención del siniestro por COVIORIENTE y por 4G Llanos, le ruego remitirse a la página 8 de las aclaraciones del 22 de julio.

“SR. VISUS: Señora apoderada, si validamos efectivamente que fueron para la atención de la emergencia”.

Igualmente manifestó:

“DRA. ZUREK: Informe al Tribunal, sí de acuerdo con las verificaciones hechas por el perito en la nómina de 4g Llanos y de COVIORIENTE, antes y después del colapso del puente, para atender los cuestionarios formulados por la convocante, el perito pudo evidenciar un incremento importante en una serie de cargos asociados a la emergencia, tales como controladores viales, coordinadores ... parte, coordinadores técnicos, ingenieros de soporte técnico, profesional de gestión de riesgos, profesionales sociales y supervisores de operaciones?

“SR. VISUS: Señora apoderada, sí, pudimos validar el análisis de los cuadros comparativos que se afectaron esos cargos y que hubo una contratación adicional en esos cargos que acaba de relacionar”.

De lo anterior se desprende, que la atención de la emergencia generó que se vinculara nuevo personal y que el existente se dedicara parcialmente a atender la crisis.

Es claro para el Tribunal que el personal que fue dedicado exclusivamente para atender el siniestro y sus consecuencias implicó una erogación adicional, que de otra manera no se habría dado y por ello debe ser reconocida.

Por el contrario, no es claro para el Tribunal que la dedicación parcial del personal de Covioriente y 4GLlanos implicara un perjuicio, pues no se acreditó que ello representó un mayor costo para Covioriente. Por ello sólo se reconocerá la cifra que el perito señala corresponde a personal adicional contratado que es de \$1.842.762.851. En este sentido prospera parcialmente la excepción denominada "Inexistencia o sobreestimación de perjuicios – Afectación del principio indemnizatorio".

Por lo que se refiere a Estudios y Diseños, como ya se expresó no hay lugar a reconocer una serie de pagos que no tenían por objeto aminorar los efectos del siniestro, sino que buscan determinar la causa de la caída del puente. Al examinar los soportes aportados como prueba por la Convocante se encuentra que se pagó la suma de \$29.862.297 por asesoría para los cruces del río. Será por consiguiente sólo este valor el que se reconocerá.

En cuanto concierne a los asesores para demostrar la pérdida como ya se indicó no corresponden al concepto que cubre los gastos adicionales y por ello no se reconocerán.

En relación con los rubros que el Tribunal ha determinado reconocer no prospera la excepción que las Demandadas denominaron "de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$5.017.699.443, por los 'gastos adicionales'", por la razón ya explicada derivada de que el amparo cubre los gastos destinados a aminorar los efectos del siniestro, sin que ello excluya el siniestro total.

Por consiguiente, la pretensión 1.4. de la Demanda prospera en forma parcial y se declarará que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES de dicha póliza que tiene un valor

---

asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir de manera “necesaria y razonable” para “aminorar los efectos del siniestro” que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores:

CONCEPTO		CUANTÍA
Total Tiquetes aéreos		15.301.408
Total Hospedaje		58.218.468
Total Refrigerios		0
Total Transporte Personal		88.145.150
Total Dotación y exámenes de ingreso		21.020.519
Total Nómina		1.842.762.851
Total Personal apoyo		123.598.596
Total Gestión Social		25.480.646
Total Agua Potable		67.820.000
Total Baños Portátiles		14.605.291
Total Publicidad		11.662.569
Total Radios Portátiles		23.025.210
Estudios y diseños		29.862.297
Total Costos Proyectados Desmonte puentes INVÍAS I y II		2.073.427.029
Desmonte Puente INVÍAS I	776.239.710	
Cargue y Transporte puente INVÍAS I	164.470.133	
Adecuación Cauce	98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	167.363.473	
Desmonte Puente INVÍAS II	457.215.310	
Cargue y Transporte Puente INVÍAS II	29.113.100	
Adecuación Cauce	98.804.070	
Demolición Estructuras Existentes en Concreto	\$41.197.163	
Servicio de energía	\$2.220.000	
Servidumbre	\$238.000.000	
Total gastos adicionales		\$4.394.930.034

Igualmente prospera parcialmente la pretensión 2.2. y se condenará a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS ADICIONALES, la suma de \$ 4.394.930.034.

**4.2. PRETENSIÓN 1.5. GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO Y PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.3.**

En la pretensión 1.5 se solicitó:

*"1.5. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional denominado GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para la evitar la extensión y propagación del siniestro y que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados*

<b>GASTOS DE EXTINCIÓN DE SINIESTRO. SUBLÍMITE \$10.000.000.000</b>	<b>VALOR</b>
Total Demolición y compensación	\$709.872.501
Total Desmonte puente siniestrado	\$254.760.000
Total Retiro de vehículos	\$80.637.500
Total Paso aguas abajo	\$682.872.113
Total Paso aguas arriba	\$1.135.941.558
Total Vías en barrio	\$664.391.749
Total Vía Alterna	\$864.954.813
Total Vía Maní	\$3.733.515.429
Total Buggies	\$32.690.000
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178
Total Acueducto	\$47.966.484
Total Organismos de emergencia	\$56.800.000
Total Irrigación de vías	\$140.905.000
Total Oficina	\$59.450.272
Total Servicios Públicos oficina	\$3.603.290



Total Gastos de extinción de siniestro	\$8.496.898.887
--	-----------------

Y en la correspondiente pretensión condenatoria 2.3. pide:

*“2.2. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1 y la 1.5 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO, las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso: (...)”*

#### 4.2.1. Posiciones de las partes

Sostiene la Demandante que los siguientes conceptos están cubiertos bajo este amparo:

Total Paso aguas abajo: El paso por el costado aguas abajo del puente siniestrado fue un paso que se habilitó muy rápidamente luego del colapso de la estructura con el uso de maquinaria pesada y únicamente para el tránsito de vehículos pesados en la medida en que implicaba el paso sobre el lecho del río. Este paso operó de manera temporal mientras se habilitó el paso aguas arriba y el puente INVIA S I y permitió reducir el represamiento de carga en ambos costados del río generado a raíz del siniestro. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2 numeral 6. Retiro de vehículos.

Total Paso aguas arriba: El paso aguas arriba del puente Charte es un paso compuesto por baterías de tubos por las cuales fluía las aguas, que permitió habilitar el paso de manera alternada para vehículos pequeños y de transporte de pasajeros, evitando las demoras y distancias propias de la vía Maní. Aun así, era un paso expuesto a las crecientes del río, por lo que cada vez que había una creciente el tráfico quedaba cerrado y se debía reconstruir la estructura o la capa de rodadura.

Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2.1 numeral 1. Paso Aguas Arriba.

Total Vías en barrio: Las vías en barrio son las vías que se habilitaron en el barrio el Charte para que los vehículos pudieran acceder al paso aguas arriba y en un principio al puente

INVIAS II. Estas vías, aunque existentes debieron ser reforzadas, rehabilitadas y pavimentadas para habilitar el paso de un gran flujo de vehículos de todo tipo.

Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2.1 numeral 2. Vías en barrio.

Total Vía Alternativa: Al definir la localización del puente INVIAS II y en vista de la dificultad que implicaba el tránsito de vehículos pesados por el antejardín de las casas de El Charte y los riesgos del paso de vehículos para sus habitantes, se determinó la necesidad de abrir una nueva vía que pasara por detrás del área poblada. Para lograrlo la ANI impuso a ese predio una servidumbre administrativa de paso y se construyó la vía alternativa que permitió el acceso al paso aguas arriba y al puente INVIAS II.

Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2.2 Vía alternativa parte uno y parte dos.

Total Vía Maní: La vía Maní era la única vía que permitía el paso entre Aguazul y Yopal luego del colapso del puente e incluso construidos los pasos aguas abajo y aguas arriba, ya que cuando había una creciente, estos pasos quedaban inhabilitados, siendo nuevamente esta la única alternativa de paso. Además las autoridades ambientales restringieron el paso de vehículos con crudo por el paso aguas abajo por los riesgos de contaminación. Sucedió el colapso, la vía Maní se encontraba en muy mal estado. Era una vía de alrededor de 115 kilómetros a la que fue necesario realizarle una intervención, permitiendo que sirviera para el paso permanente de vehículos pequeños, de transporte de pasajeros y de transporte pesado e hidrocarburos hasta que se construyó el paso aguas arriba y se implementaron las medidas para su uso por parte de carrotaques. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 3 carpeta 1. Vía Maní.

Total Buggies: El paso de personas entre las riveras del río luego del colapso del puente que implicó la pérdida de la pasarela peatonal adosada al mismo, fue un tema crítico para las comunidades que fue solucionado de manera temporal con una serie de medidas complementarias. Una de ellas fueron los llamados Buggies, vehículos pesados especialmente habilitados por su altura para el paso seguro de personas de un lado a otro del río mientras se logró construir un nuevo puente peatonal entregado el 15 de noviembre

---

de 2016. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 3.2 numeral 3. Buggies.

**Total Emergencia Ambiental:** Los gastos asociados a la emergencia ambiental, son aquellos gastos en los que incurrió COVIORIENTE para atender el volcamiento del carrotanque cargado de FUELOIL el día del siniestro que comprendieron la instalación de barreras oleofílicas, la limpieza del lecho contaminado con el líquido y el trasiego del combustible. Este evento fue atendido por la firma especializada Albedo. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 5 numeral 1. Emergencia Ambiental.

**La vía de los arroceros:** Ante las dificultades que se generaron para el transporte de las cosechas de arroz en la región, un grupo del gremio de los arroceros se unió para adelantar la construcción de una vía nueva de alrededor de 2.5 km en un sitio de fácil acceso al río Charte que conectaba la vía existente por el lado de Aguazul con la vía que conduce de Yopal hacia el corregimiento de Morichal. La vía entró en servicio a partir del día 13 de septiembre de 2016, después de que el INVIAS había realizado algunas pruebas. La vía se habilitó con el compromiso de que la Concesión mantendría en el frente un acopio de material y el equipo necesario para reparar cualquier fallo que se pueda presentar, además de terminar la construcción de los dos puntos de alcantarillas.

**El paso de transeúntes mediante lanchas.** En el mismo sentido hay fotografías que dan cuenta del soporte que prestó el concesionario los primeros días a las personas de las comunidades aledañas. En el presente caso la Demandante reclama los siguientes rubros por gastos de extinción del siniestro:

**Total Desmante puente siniestrado:** Luego de la autorización de remoción de los escombros, se realizó la demolición de placa de rodadura, corte de barandas y estructura de soporte, se hizo el traslado y entrega de estructura metálica e incluye el retiro de escombros a una distancia de 30 Km en la base militar. Estos gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2 numeral 4. Desmante puente siniestrado.

**Total Retiro de vehículos:** Luego del colapso del puente, los vehículos que quedaron sobre la estructura debieron ser retirados mediante el uso de una grúa especial contratada para tal fin. Su operación está documentada en el informe de izaje de los vehículos.

---

gastos están todos soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, AZ. 2 numeral 5. Retiro de vehículos.

Por su parte, las Demandadas expresan que en el remoto caso de que hubiese cobertura para el puente (que no la hay), teniendo en cuenta que hay una pérdida total, los gastos que reclama COVIORIENTE no se destinaron a controlar el siniestro o evitar la propagación, puesto que la pérdida de la cosa fue total y se consumió de manera instantánea. Una vez colapsado el puente, la pérdida total del puente ya estaba consumada.

Agregan las Demandadas que los gastos que pretende COVIORIENTE tuvieron como única finalidad garantizar el cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato de concesión, en especial la de garantizar el tránsito por la vía, asunto completamente ajeno al riesgo asegurado bajo la póliza.

Destacan que el amparo de daños materiales es de carácter real y cubre específicamente los daños a la cosa. Si la misma padece los costos o gastos que el asegurado realice no tienen relación alguna con controlar el siniestro o evitar su propagación, por cuanto éste ya se consumió en su totalidad.

#### **4.2.2. Consideraciones del Tribunal**

En la póliza se indica:

*"2.4. GASTOS DE EXTINCIÓN DE SINIESTRO*

*LAS LABORES LLEVADAS A CABO PARA CONTROLAR EL SINIESTRO O EVITAR SU PROPAGACIÓN. EL LIMITE ESTABLECIDO EN EL ANEXO DE LA CARÁTULA PARA ESTE AMPARO OPERA POR CADA SINIESTRO".*

De conformidad con su título el amparo tiene por objeto los gastos de extinción del siniestro. Así mismo, en el texto del amparo se indica que busca cubrir las labores llevadas a cabo para controlar el siniestro o evitar su propagación.

Teniendo en cuenta el título del amparo “gastos de extinción del siniestro”, hay que concluir que el control de un siniestro implica las medidas para evitar que este se desarrolle aún más o se propague a otros bienes.

En el presente caso el siniestro se refiere a la pérdida de los bienes asegurados, esto es, del puente. Por consiguiente, el control del siniestro tiene que referirse a dicha pérdida en sí misma considerada, y no a otros aspectos.

En este contexto se puede concluir que dentro de dichos rubros pueden entenderse incluidos los costos de desmonte del puente siniestrado y el retiro de los vehículos, pues se trata de atender los efectos del siniestro en la cosa misma asegurada. Lo mismo ocurre con los gastos de atención a la emergencia ambiental como consecuencia inmediata del desplome del puente.

Sin embargo dentro de dichos costos no pueden incluirse las otras erogaciones que se realizaron para atender las consecuencias derivadas de la interrupción de la vía por la caída del puente. Dichas erogaciones no tienen por objeto evitar el siniestro ni su extensión.

En este punto advierte el Tribunal que cada uno de los amparos adicionales tiene sus propias reglas de aplicación y por consiguiente sus coberturas no son iguales. En este caso el amparo de gastos de extinción del siniestro es más restrictivo que el amparo de gastos adicionales.

Por consiguiente, en el presente caso se reconocerán los gastos de demolición, desmonte del puente materia del siniestro, el retiro de vehículos y emergencia ambiental.

Por el contrario no se reconocerán los siguientes gastos en la medida en que no tienen por objeto controlar el siniestro o evitar su propagación:

Los gastos por compensación, pues de acuerdo con el documento que obra en el expediente<sup>134</sup>, *“con el propósito de reestablecer el...tránsito vehicular, para lo cual se requirió la construcción de diferentes obras a fin de contar con las condiciones normales*

---

134 Carpeta 10 de los anexos del dictamen de Sergio Calderón.

*de operación de la vía y para llevar a cabo tales intervenciones, fue necesario tramitar y obtener ante la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía y Llanos Orientales – CORPORINOQUIA los permisos menores de Ocupación de cauce y de Aprovechamiento Forestal”.*

Los gastos de acueducto, pues los mismos corresponden a la instalación de la tubería para conducir el agua.

Los gastos de los organismos de emergencia, en la medida en que dicho rubro se refiere a los pagos que se hicieron al cuerpo de bomberos voluntarios por prevención y paso seguro de personal civil en el mes de octubre y a la Junta de Defensa Civil por prestación del servicio para transbordo.

Los gastos de oficina, en la medida que no está acreditado que la misma estuviera destinada a extinguir el siniestro, sino a atender todas las actividades que desarrolló la concesionaria en la zona. A lo anterior se agrega que dichos gastos se extendieron hasta el mes de febrero de 2017.

Los gastos de demolición, porque de conformidad con el documento que fue aportado como prueba y al que se refiere el dictamen del perito Sergio Calderón<sup>135</sup>, dicha demolición es la de las baterías de tubo en el río Charte, es decir la que permitía el paso por el río.

Las inversiones en el paso aguas abajo y aguas arriba, los daños en las vías del barrio, la vía alterna, la vía Maní, los Buggies, los gastos en irrigación de vías, oficina y servicios públicos, tampoco se reconocerán, en la medida en que su objeto es restablecer las comunicaciones pero no controlar el siniestro, que es la pérdida del puente, ni evitar su propagación.

Ahora bien, en relación con los rubros que deben reconocerse encuentra el Tribunal que no prospera la excepción que las Demandadas denominaron “de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$8.496.898.887, por los ‘gastos de extinción del siniestro’”, porque el amparo cubre todas las labores de extinción del siniestro para controlarlo y evitar su propagación, así sea total.

---

135 AZZ.

Por el contrario prospera parcialmente la excepción denominada aplicación de las normas y condiciones contractuales pactadas en la póliza.

Por consiguiente prospera parcialmente la pretensión 1.5 y por ello se declarará que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional denominado GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para la evitar la extensión y propagación del siniestro y que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores:

<b>Gastos de extinción de Siniestro</b>	<b>Valor</b>
Total Desmante puente siniestrado	\$254.760.000
Total Retiro Vehículos	\$80.637.500
Total Emergencia Ambiental	\$28.538.178
<b>Total Gastos de extinción de siniestro</b>	<b>\$ 363.935.678,00</b>

Igualmente prospera parcialmente la pretensión 2.3. y en consecuencia se condenará a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO, la suma de \$363.935.678.

**5. PRETENSIÓN 1.6. GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO Y PRETENSIÓN CONDENATORIA 2.4.**

En la pretensión 1.6 de la Demanda se solicitó:

*"1.6. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a indemnizar a la Convocante, en el porcentaje del 25% que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN*

*CASO DE SINIESTRO de dicha póliza que tiene un valor asegurado de \$10.000.000.000, los gastos en que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para la preservación de bienes ocurrido el siniestro y que se han acreditado y probado en el proceso por los siguientes conceptos y valores o los que resulten probados:*

<b>GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO. SUBLIMITE \$ 10.000.000.000</b>	
Total Servicio de Vigilancia	\$139.269.899
Total Báscula y Señalización	\$1.108.876.214
Total Señalización	\$106.062.148
Costo proyectado de personal para la operación de Báscula y Señalización	\$503.434.830
Total reclamado como Gastos de preservación de bienes en caso de siniestro	\$1.857.643.091

“..”

Y en la correspondiente pretensión condenatoria 2.4 se pidió:

*“2.4. Que como consecuencia de las declaraciones 1.1, y la 1.6 se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de GASTOS DE EXTINCIÓN DEL SINIESTRO, las siguientes sumas por los conceptos señalados o las sumas que resulten probadas dentro del proceso: (...)”*

### **5.1. Posiciones de las partes**

En relación con los gastos reclamados, señala la Demandante que el objeto de esta cobertura está circunscrito a cubrir los gastos en que se incurra para preservar bienes en general, muebles e inmuebles, aunque no se trate de bienes asegurados, una vez ocurrido el siniestro.

Hace referencia la Demandante al perito presentado por Covioriente, quien señala que “que cada uno de los documentos aportados para la categorización de gastos preservación



de bienes, tienen relación de causalidad con las actividades relacionadas, con la atención de la emergencia vinculados a las actividades que fue validado y verificado con las cuentas de cobro, la facturación y los comprobantes de causación y de egreso que son fuente de la contabilidad”.

Señala que los gastos reclamados corresponden a los siguientes conceptos:

**Total Servicio de Vigilancia:** Corresponde a los gastos incurridos por concepto del servicio de vigilancia que contrató COVIORIENTE en el campamento que instaló en las inmediaciones de la zona del siniestro y que utilizaba para guardar maquinaria y materiales. Este servicio incluía la prestación del servicio con armas y con vigías. Adicionalmente, en este rubro se incluyeron los gastos en que incurrió COVIORIENTE para garantizar la seguridad de sus directivos cuando visitaban la zona del siniestro, teniendo presente la conocida situación de orden público en el Casanare. Los gastos pagados y reclamados bajo este concepto están plenamente soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, concretamente en la AZ No. 5.1.

**Total Báscula y Señalización:** Corresponde a los gastos incurridos ante la necesidad de adquirir básculas portátiles y adecuar zonas de pesaje con el fin de controlar el peso de los vehículos de carga y proteger la integridad de los puentes INVIAS I y II.

Las básculas en ambos sentidos fueron instaladas ante una exigencia de las Coaseguradoras para incluir los puentes INVIAS dentro de los bienes asegurados.

Los gastos pagados por COVIORIENTE como consecuencia de la instalación de las básculas, su operación y la adecuación de las zonas de pesaje están debidamente soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, concretamente en la AZ No. 3.2.

**Total Señalización:** Corresponde a los gastos incurridos para señalar las zonas de pesaje. Los gastos pagados por COVIORIENTE como consecuencia de la instalación de la señalización están debidamente soportados en la prueba No. 33 aportada con la demanda, concretamente en la AZ No. 3.2.

---

---

Costo proyectado de personal para la operación de Báscula y Señalización //(Presupuesto de costos personal PMT). La solución de cruce implementada a través de los puentes INVIAS I y II debía seguir en uso hasta tanto se completará el primero de los puentes de la doble calzada contratados al concesionario. Mientras se completó esta obra, debió el concesionario proteger especialmente los puentes de reemplazo del puente siniestrado para garantizar i) la continuidad del tránsito en la RN 6512 y ii) la integridad de los puentes instalados, recibidos en comodato por parte del INVIAS.

Por su parte las Demandadas expresaron que el amparo se refiere a los gastos que sean necesarios para preservar los bienes asegurados, en este caso el puente sobre el río Charte, siempre que dicha pérdida se encuentre amparada. Señala que la pérdida del puente no está amparada, pero en el caso de que si hubiese cobertura para el puente (que no la hay), es procedente mencionar que el puente colapsó completamente, lo que significa una pérdida total del mismo. En dicha situación no hay gasto alguno para preservar el bien pues éste ya pereció.

## **5.2. Consideraciones del Tribunal**

La póliza establece respecto de este amparo:

*"2.5. GASTOS DE PRESERVACIÓN DE BIENES EN CASO DE SINIESTRO*

*LAS LABORES LLEVADAS A CABO PARA PRESERVAR LOS BIENES UNA VEZ OCURRIDA UNA PÉRDIDA AMPARADA POR LA PRESENTE PÓLIZA. EL LIMITE ESTABLECIDO EN EL ANEXO DE LA CARÁTULA PARA ESTE AMPARO OPERA POR CADA SINIESTRO".*

El objeto del amparo es la preservación de bienes. Ahora bien, la póliza no contiene una definición de la palabra bienes. En todo caso, la póliza hace referencia a las labores para preservar "los bienes", lo que es distinto a un amparo para proteger "bienes".

En este contexto debe entenderse que lo que busca la póliza es proteger los bienes asegurados cuando ha ocurrido un riesgo. Por consiguiente, el amparo tiene por objeto proteger lo que queda de los bienes asegurados, pues aún en caso de pérdida total pueden conservar un valor y su conservación puede ser relevante para otros efectos. En este sentido la póliza cubre, en teoría, los costos de vigilancia del lugar del siniestro y no puede extenderse a otros conceptos.

En el presente caso las facturas y demás documentos que soportan los costos de vigilancia se refieren a escoltas; servicios de vigilancia sin precisión, o servicios de vigilancia del campamento. Adicionalmente, las facturas presentadas comprenden un periodo que llega a marzo de 2017. En esta medida no aparece acreditado que los servicios de vigilancia hayan tenido por objeto los bienes asegurados, en los términos de la Póliza.

Por otra parte, en cuanto se refiere a los servicios de báscula y señalización y los gastos correspondientes, señala la demandante que fueron instalados porque las aseguradoras los exigieron para cubrir los puentes Invías I y II. En esta medida si se exigieron las básculas para que los bienes fueran incluidos como asegurados, no puede entenderse que la póliza cubre esos gastos, pues precisamente la instalación de tales dispositivos tuvo por objeto que los bienes se incluyeran en la póliza.

Adicionalmente, si se considera que la instalación de las básculas es una garantía, a pesar de que no está acreditado que la misma conste en la póliza o en documentos accesorios a ella como lo exige el artículo 1061 del Código de Comercio, debe observarse que la garantía *“consiste en una promesa en virtud de la cual el asegurado se obliga a hacer o no determinada cosa, o a cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega la existencia de determinada situación de hecho”*, lo cual implica que es el asegurado quien debe asumir el costo correspondiente.

Así mismo, tampoco forman parte de este amparo la señalización, que es una obligación de Covioriente como concesionario.

Por consiguiente, se declarará probada la *“Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$1.857.643.091, por los “gastos de preservación de bienes en caso de siniestro”, y se denegarán las pretensiones 1.6 y 2.5 (condenatoria) de la Demanda reformada.*

En este sentido prospera la excepción denominada aplicación de las normas y condiciones contractuales pactadas en la póliza.

## 6. PRETENSIONES DECLARATIVAS 1.2. Y SUS SUBSIDIARIAS, Y 1.7 Y PRETENSIONES DE CONDENA 2.5 Y SU SUBSIDIARIA

En sus pretensiones declarativas 1.2 y sus subsidiarias, y 1.7, la Demandante solicitó:

*“1.2. Que se declare que la Convocante presentó, mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas el día 10 de agosto de 2017 reclamación formal acreditando la ocurrencia del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.2.1. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare que la Convocante presentó mediante la comunicación radicada ante cada una de las Convocadas el día 6 de agosto de 2018 reclamación formal acreditando la ocurrencia del siniestro por la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados para COVIORIENTE de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.2.2. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare que con base en las pruebas allegadas con la Convocatoria Arbitral y a partir de la radicación de la misma, se presentó la reclamación formal o lo que es lo mismo se acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.2.3. Que en subsidio de la anterior pretensión declarativa, el Tribunal declare, con base en las pruebas allegadas al proceso, la fecha durante el proceso arbitral en que la convocante acreditó la ocurrencia del siniestro correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.*

*1.7. Que se declare que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a pagar*

*intereses moratorios al Convocante sobre los anteriores valores reclamados por concepto de los perjuicios derivados de la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016, en los porcentajes del 25% para cada una que corresponde a la participación asumida en los riesgos, a la máxima tasa legal permitida vencido el mes contado desde la fecha que determine el Tribunal con base en la pretensión declarativa 1.2. o cualesquiera de sus subsidiarias en los términos artículo 1080 Código de Comercio con fundamento en la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0”.*

Así mismo en la pretensión 2.5 de condena la Demandante solicitó:

*“2.5. Que en adición a lo anterior se condene a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre los valores de condena un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, vencido el mes contado desde la fecha en que el Tribunal determine con base en la pretensión declarativa 1.2. o cualesquiera de sus subsidiarias en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.*

*2.5.1. Que en subsidio de la anterior pretensión se condene Aseguradoras Convocadas a pagar a la Convocante, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre los valores de condena un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, a partir de la fecha del laudo que ponga fin al presente proceso y hasta la fecha en que se verifique el pago de los daños y perjuicios sufridos por la caída del puente ubicado sobre el río Charte acaecido el 22 de agosto de 2016, con fundamento en la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0, en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio.*

### **6.1. Consideraciones del Tribunal**

La Demandante solicita que el Tribunal declare cuándo se acreditó la ocurrencia del siniestro, esto es si fue el 10 de agosto de 2017, el 6 de agosto de 2018, con la radicación de la convocatoria arbitral o en la fecha durante el proceso que determine el tribunal.

A este respecto debe recordarse que el artículo 1080 del Código de Comercio impone al asegurador “efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077”. Ahora bien, el artículo 1077 de dicho estatuto dispone

---

que corresponde *“al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida, si fuere el caso”*.

De esta manera, la acreditación del derecho implica demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida.

En el presente caso no encuentra el Tribunal que el 10 de agosto de 2017, el 6 de agosto de 2018, cuando se presentó la convocatoria del presente tribunal ni durante el presente proceso antes de este laudo haya quedado acreditada la ocurrencia del siniestro y su cuantía.

En efecto, en cuanto se refiere a la ocurrencia del siniestro su existencia no era clara y sólo en el presente laudo queda establecida. Así mismo, la cuantía de la pérdida a cargo del asegurador sólo se establece en el presente laudo, pues el Tribunal ha determinado en diversos casos que las sumas pretendidas por la Demandante no son procedentes.

Por tal razón es sólo a partir del presente laudo, que se encuentra establecida la ocurrencia del siniestro y las sumas debidas por el asegurador.

Desde esta perspectiva no prosperan las pretensiones 1.2, 1.2.1 y 1.2.2

Por el contrario prospera la pretensión 1.2.3. por lo cual se declarará que con el presente laudo queda acreditada la ocurrencia del riesgo correspondiente a la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016 y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de la caída del puente ubicado sobre el río Charte, afectando la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

Teniendo en cuenta lo anterior se accederá a la pretensión 1.7. y se declarará que las Aseguradoras Convocadas están obligadas a pagar intereses moratorios al Convocante sobre los anteriores valores reclamados por concepto de los perjuicios derivados de la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare acaecido el 22 de agosto de 2016, en los porcentajes del 25% para cada una que

corresponde a la participación asumida en los riesgos, a la máxima tasa legal permitida vencido el mes contado desde la fecha del presente laudo, en los términos artículo 1080 Código de Comercio con fundamento en la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0.

Por lo anterior igualmente prospera la pretensión 2.5. en el sentido en que se condenará a las coaseguradoras a pagar a COVIORIENTE, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, sobre los valores de condena un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad, vencido el mes siguiente contado desde la fecha del presente laudo en los términos previstos en el artículo 1080 del Código de Comercio, tal como fue solicitado por la Demandante.

Finalmente, no prospera la excepción de improcedencia de intereses de mora, en la medida en que en la Demanda se solicitó que se condenara al pago de los mismos desde la fecha que determine el Tribunal.

No prosperan la excepción del límite de la suma asegurada, pues los montos que se reconocen no exceden dichos límites y los que no se reconocen no se niegan por tales límites.

En este orden ideas, en tanto ha prosperado el primer grupo de pretensiones con el alcance señalado en esta providencia, no hay lugar a estudiar las pretensiones subsidiarias incluidas dentro de los denominados primero y segundo grupo de pretensiones declarativas y de condena, incluidas en los numerales 3 a 6 del capítulo de pretensiones de la reforma de la demanda.

## **7. JURAMENTO ESTIMATORIO**

Corresponde al Tribunal determinar si hay lugar o no a aplicar las sanciones que consagra la ley en relación con el juramento estimatorio, para lo cual son procedentes las siguientes consideraciones:

El artículo 206 del Código General del Proceso establece la obligación de realizar el juramento estimatorio a cargo de quien *“pretenda el reconocimiento de una indemnización,*

---

*compensación o el pago de frutos o mejoras” y prevé entre sus consecuencias unas sanciones, las que según se indicó en el informe de ponencia del proyecto en el Congreso de la República y ha destacado la Corte Constitucional buscan “desestimular la presentación de pretensiones sobreestimadas o temerarias”.*

A tal efecto el Código establece que *“Si la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) a la que resulte probada, se condenará a quien hizo el juramento estimatorio a pagar al Consejo Superior de la Judicatura, Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, o quien haga sus veces, una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia entre la cantidad estimada y la probada.”* (Inciso modificado por el artículo 13 de la Ley 1743 de 2014). Agrega el párrafo del mismo artículo que *“También habrá lugar a la condena a que se refiere este artículo, en los eventos en que se nieguen las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios. En este evento la sanción equivaldrá al cinco (5) por ciento del valor pretendido en la demanda cuyas pretensiones fueron desestimadas.”*

De esta manera, la imposición de sanciones procede en dos casos: cuando *“la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) a la que resulte probada”*, o cuando se niegan *“las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios”*. En la medida en que norma es sancionatoria es claro que su interpretación es restrictiva y no procede la aplicación de sanciones en otros supuestos.

Ahora bien, en Sentencia C-175 de 2013 la Corte Constitucional declaró exequible condicionalmente el párrafo del artículo 206 del Código General del Proceso *“bajo el entendido de que tal sanción -por falta de demostración de los perjuicios-, no procede cuando la causa de la misma sea imputable a hechos o motivos ajenos a la voluntad de la parte, ocurridos a pesar de que su obrar haya sido diligente y esmerado”*.

En las consideraciones de esta sentencia la Corte precisó que para efectos de la aplicación de las sanciones por razón del juramento estimatorio debe distinguirse entre las dos siguientes hipótesis: (i) si *“los perjuicios no se demostraron por el obrar culpable de la parte a la que le correspondía hacerlo”*, o (ii) si *“los perjuicios no se demostraron pese al obrar exento de culpa de la parte a la cual correspondía hacerlo.”*

Precisó la Corte que *“Si la carga de la prueba no se satisface por el obrar descuidado, negligente y ligero de la parte sobre la cual recae, valga decir, por su obrar culpable, al*



---

*punto de que en el proceso no se logra establecer ni la existencia ni la cuantía de los perjuicios, aunque sea posible que sí hayan existido en la realidad, de esta situación deben seguirse consecuencias para la parte responsable”, pero “si la carga de la prueba no se satisface pese al obrar diligente y esmerado de la parte sobre la cual recae, valga decir, por circunstancias o razones ajenas a su voluntad y que no dependen de ella, como puede ser la ocurrencia de alguna de las contingencias a las que están sometidos los medios de prueba, es necesario hacer otro tipo de consideración”, para lo cual debe tomarse en cuenta si la contingencia a que está sujeto el medio de prueba existía antes de iniciar el proceso y era conocida por la parte. Agregó la Corte que cuando se está “ante un fenómeno que escapa al control de la parte o a su voluntad, y que puede ocurrir a pesar de que su obrar haya sido diligente y esmerado. En este escenario hipotético la sanción prevista en la norma demandada sí resulta desproporcionada y, por tanto, vulnera el principio de buena fe y los derechos a acceder a la administración de justicia y a un debido proceso, pues castiga a una persona por un resultado en cuya causación no media culpa alguna de su parte. Dado que esta interpretación de la norma es posible, la Corte emitirá una sentencia condicionada”*

Desde esta perspectiva encuentra el Tribunal que frente a la estimación realizada en la Demanda Reformada no procede aplicar una sanción por razón del juramento estimatorio, pues no se presenta ninguno de los supuestos en los que de conformidad con el artículo 206 del Código General del Proceso corresponde la imposición de la sanción. En efecto, si bien el Tribunal no reconoce la totalidad de los montos que reclama la Demandante ello obedece a que se concluyó que los amparos de la póliza de seguros no tenían el alcance que sostenía el Demandante, es decir, en el presente caso no se trata de un evento en el cual no se condena a la suma pretendida por falta de prueba del perjuicio.

## **8. CONDUCTA DE LAS PARTES**

El primer inciso del art. 280 del Código General del Proceso –referente al contenido de las sentencias– establece que “[e]l juez siempre deberá calificar la conducta procesal de las Partes y, de ser el caso, deducir indicios de ellas.”

Para dar cumplimiento a la disposición citada, el Tribunal encuentra que a lo largo del Proceso, las Partes y sus respectivos Apoderados obraron con apego a las prácticas de

buena conducta procesal que eran de esperarse de unas y de otros, motivo por el cual no cabe censura o reproche alguno, ni tampoco la deducción de indicios en su contra.

## 9. COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO

Las costas están constituidas tanto por las expensas, esto es, por los gastos judiciales en que incurren las partes por la tramitación del proceso, como por las agencias en derecho, definidas como “los gastos de defensa judicial de la parte victoriosa, a cargo de quien pierda el proceso.”

En materia de costas y agencias en derecho, este proceso se regula por la Ley 1563 de 2012 y por el Código General del Proceso, codificación que dispone en su artículo 365 lo siguiente:

*“En los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas:*

*“1. Se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, casación, queja, súplica, anulación o revisión que haya propuesto. Además, en los casos especiales previstos en este código.*

*“Además se condenará en costas a quien se le resuelva de manera desfavorable un incidente, la formulación de excepciones previas, una solicitud de nulidad o de amparo de pobreza, sin perjuicio de lo dispuesto en relación con la temeridad o mala fe.*

*“2. La condena se hará en sentencia o auto que resuelva la actuación que dio lugar a aquella.*

*“3. En la providencia del superior que confirme en todas sus partes la de primera instancia se condenará al recurrente en las costas de la segunda.*

*“4. Cuando la sentencia de segunda instancia revoque totalmente la del inferior, la parte vencida será condenada a pagar las costas de ambas instancias.*

*“5. En caso de que prospere parcialmente la demanda, el juez podrá abstenerse de condenar en costas o pronunciar condena parcial, expresando los fundamentos de su decisión.*

*“6. Cuando fueren dos (2) o más litigantes que deban pagar las costas, el juez los condenará en proporción a su interés en el proceso; si nada se dispone al respecto, se entenderán distribuidas por partes iguales entre ellos.*

*“7. Si fueren varios los litigantes favorecidos con la condena en costas, a cada uno de ellos se les reconocerán los gastos que hubiere sufragado y se harán por separado las liquidaciones.*

TRIBUNAL ARBITRAL

CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. VS. SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A., SEGUROS ALFA S.A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. Y LIBERTY SEGUROS S.A. (15791)

"8. Solo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación.

"9. Las estipulaciones de las partes en materia de costas se tendrán por no escritas. Sin embargo podrán renunciarse después de decretadas y en los casos de desistimiento o transacción."

Por cuanto las pretensiones de la demanda prosperan parcialmente, con arreglo a lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 265 del C.G.P., el Tribunal condenará en costas a la parte Convocada, en el 35% de los gastos del proceso asumidos por la parte Convocante incluidas las agencias en derecho.

Para la determinación de las agencias en derecho, el Tribunal ha tomado como parámetro los honorarios fijados para un árbitro, teniendo en cuenta la labor ejecutada por los apoderados de la demandante, la naturaleza del trámite, y el tiempo de duración del proceso.

La liquidación total de costas incluidas agencias en derecho, es la siguiente:

CONCEPTO	VALOR	IVA	VALOR CON IVA	VALOR ASUMIDO POR COVIORIENTE	VALOR ASUMIDO POR LAS ASEGURADORAS CONVOCADAS	CONDENA EN COSTAS PARTE CONVOCADA: 35% DE LOS HONORARIOS Y GASTOS ASUMIDOS POR LA CONVOCANTE Y DE LAS AGENCIAS EN DERECHO
<b>HONORARIOS Y GASTOS TRIBUNAL</b>						
ARBITROS	\$ 1.500.000.000	\$ 285.000.000	\$ 1.785.000.000	\$ 892.500.000	\$ 892.500.000	\$ 312.375.000
SECRETARIA	\$ 250.000.000	\$ 47.500.000	\$ 297.500.000	\$ 148.750.000	\$ 148.750.000	\$ 52.062.500
CENTRO DE ARBITRAJE	\$ 250.000.000	\$ 47.500.000	\$ 297.500.000	\$ 148.750.000	\$ 148.750.000	\$ 52.062.500
GASTOS DEL PROCESO	\$ 2.000.000		\$ 2.000.000	\$ 1.000.000	\$ 1.000.000	\$ 350.000
<b>SUBTOTAL HONORARIOS Y GASTOS TRIBUNAL</b>			\$ 2.382.000.000	\$ 1.191.000.000	\$ 1.191.000.000	\$ 416.850.000
<b>PERITOS</b>						
HONORARIOS INTEGRAL	\$ 100.000.000	\$ 19.000.000	\$ 119.000.000	\$ 138.000.000		\$ 48.300.000
GASTOS INTEGRAL	\$ 50.100.000			\$ 50.100.000		\$ 17.535.000
HONORARIOS ORDOÑEZ Y ORDOÑEZ	\$ 95.000.000	\$ 18.050.000	\$ 113.050.000	\$ 113.050.000		\$ 39.567.500
GASTOS ORDOÑEZ Y ORDOÑEZ	\$ 11.830.617			\$ 11.830.617		\$ 4.140.716
<b>SUBTOTAL PERITOS</b>				\$ 312.980.617		\$ 109.543.216
<b>AGENCIAS EN DERECHO</b>	\$ 500.000.000			\$ 500.000.000		\$ 175.000.000
<b>TOTAL</b>				\$ 2.003.980.617		\$ 701.393.216

---

En consecuencia, se condenará a las aseguradoras demandadas a pagar a la Convocante la suma de \$701.393.216 por concepto de costas, en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro.

#### IV. PARTE RESOLUTIVA

En mérito de lo expuesto, el Tribunal de Arbitraje constituido para resolver en derecho las controversias surgidas entre **CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S. A. S. – COVIORIENTE S. A. S.** de una parte, y **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S. A., SEGUROS ALFA S. A., SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S. A. y LIBERTY SEGUROS S. A.**, de la otra, habilitado por las partes, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, por decisión mayoritaria,

#### RESUELVE:

**Primero.-** Declarar que la caída del Puente sobre el Río Charte, localizado en el kilómetro 91 de la ruta nacional 6512 ubicada entre los municipios de Aguazul y Yopal del Departamento del Casanare, ocurrida el 22 de agosto de 2016, es un siniestro amparado por la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0. En consecuencia, prospera la pretensión 1.1. de la demanda reformada de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Segundo.-** Declarar que en la fecha del presente laudo quedan acreditadas la ocurrencia del siniestro al que se refiere la decisión anterior, así como la cuantía de los daños y perjuicios derivados del siniestro, lo que afecta la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0. En consecuencia, prospera la pretensión subsidiaria 1.2.3. de la demanda reformada, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Tercero.-** Declarar que Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. están obligadas a indemnizar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S. en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo básico de Daño Material de dicha póliza, los perjuicios por el colapso del puente sobre el río Charte ocurrido el 22 de agosto de 2016 representados en los costos por el reemplazo del referido puente mediante la instalación y puesta en marcha de los puentes INVÍAS I y II y la construcción de un

---

puente peatonal para reemplazar el paso peatonal que existía adosado al puente colapsado, por valor de \$ 8.310.624.770. En consecuencia, prospera la pretensión 1.3. de la demanda reformada de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Cuarto.-** Declarar que Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. están obligadas a indemnizar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S., en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 los gastos en los que Covioriente debió incurrir de manera “necesaria y razonable” para “aminorar los efectos del siniestro” por valor de \$ 4.394.930.034. En consecuencia prospera parcialmente la pretensión 1.4. de la demanda reformada, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Quinto.-** Declarar que Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. están obligadas a indemnizar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S. en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 con cargo al amparo adicional denominado Gastos de Extinción del Siniestro de dicha póliza, los gastos en los que Covioriente debió incurrir, en cumplimiento de sus deberes derivados del contrato de seguro y de la ley, para evitar la extensión y propagación del siniestro por valor de \$ 363.935.678. En consecuencia prospera parcialmente la pretensión 1.5. de la demanda reformada, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Sexto.-** Negar las pretensiones declarativas 1.2., sus subsidiarias 1.2.1. y 1.2.2., y 1.6 de la demanda reformada, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

**Séptimo.-** Declarar que Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. están obligadas a pagar intereses moratorios a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S. sobre los anteriores valores señalados por concepto de los perjuicios derivados de la caída del Puente sobre el Río Charte, en los porcentajes del 25 % para cada una que corresponde a la participación asumida en los riesgos, a la máxima tasa legal permitida, vencido el término de un mes contado desde la fecha del presente laudo, en los del términos artículo 1080 del Código de Comercio. En consecuencia, prospera la pretensión 1.7. de la

demanda reformada, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva.

**Octavo.-** Como consecuencia de las decisiones primera y tercera condenar a Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. a pagar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S., en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo de Daño Material de dicha póliza, la suma de \$ 8.310.624.770.

**Noveno.-** Como consecuencia de las decisiones primera y cuarta condenar a Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. a pagar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S., en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de Gastos Adicionales, la suma de \$ 4.394.930.034.

**Décimo.-** Como consecuencia de las decisiones primera y quinta condenar a Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. a pagar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S., en porcentaje del 25 % que corresponde a la participación que cada una tiene en coaseguro de la Póliza de Obras Civiles ANI Sección I No. 0046736-0 y con cargo al amparo adicional de Gastos de Extinción del Siniestro, la suma de \$ 363.935.678.

**Décimo primero.-** Negar la pretensión condenatoria 2.4 por las razones expuestas en la parte motiva.

**Décimo segundo.-** Las condenas que se ordenan deberán pagarse dentro del mes siguiente a la fecha de esta providencia. Vencido este plazo sin que se haya efectuado el pago, Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A. pagarán a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. – Covioriente S. A. S., en la participación del 25% que cada una tiene en el coaseguro, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Financiera de Colombia aumentado en la mitad sobre los valores de condena, conforme al artículo 1080 del Código de Comercio, en los términos de la pretensión 2.5 de la demanda reformada.

---

**Décimo tercero.-** Por las razones expuestas en la parte motiva, desestimar por falta de fundamento las excepciones propuestas por Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A., denominadas “Excepción de inexistencia de obligación por la no realización del riesgo asegurado – el colapso del puente sobre el río Charate no se produjo por una colisión”; “Inexistencia de obligación por aplicación de exclusiones”; “Excepción de ausencia de daño en cabeza de COVIORIENTE, por cuanto la demolición y el reemplazo del puente es un costo o erogación que debe asumir COVIORIENTE en virtud del contrato de concesión”; “La cobertura del puente es a valor real y no a valor de reposición”; “Excepción de inexistencia de obligación de LAS ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$ 8.675.425.068 por el costo de reemplazo del puente y su anexo peatonal (Puentes Invías I y II)”; “Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$ 5.017.699.443 por los ‘gastos adicionales’”; “Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$ 8.496.898.887 por los ‘gastos de extinción del siniestro’”, “Excepción de improcedencia de los intereses de mora” y “Límite de la suma asegurada”.

**Décimo cuarto.-** Por las razones expuestas en la parte motiva, reconocer fundamento parcial a las excepciones denominadas “Inexistencia o sobreestimación de perjuicios – Afectación del principio indemnizatorio” y “Excepción relativa a la aplicación de las normas y condiciones contractuales pactadas en la póliza”.

**Décimo quinto.-** Reconocer fundamento a la “Excepción de inexistencia de obligación de las ASEGURADORAS en relación con la pretensión por \$ 1.857.643.091 por los ‘gastos de preservación de bienes en caso de siniestro’”, así como la de “Observancia del deducible pactado en la Póliza No. 0046736-0”.

**Décimo sexto.-** Por las razones expuestas en la parte motiva condenar a Seguros Generales Suramericana S. A., Seguros Alfa S. A., Seguros Comerciales Bolívar S. A. y Liberty Seguros S. A., en la participación del 25 % que cada una tiene en el coaseguro, a pagar a Concesionaria Vial del Oriente S. A. S. –Covioriente S. A. S. la suma de \$ 701.393.216, por concepto de costas en la que esta última tuvo que incurrir.

**Décimo séptimo.-** Declarar causado el 50 % correspondiente al saldo de los honorarios señalados y el IVA correspondiente de los árbitros y de la secretaria por lo que se ordena

realizar el pago del saldo en poder del Presidente, quien procederá a rendir cuentas de las sumas puestas a su disposición para los gastos de funcionamiento del Tribunal. Las partes entregarán en un plazo de quince (15) días a los Árbitros y a la Secretaria los certificados de las retenciones realizadas individualmente a nombre de cada uno de ellos, en relación con el saldo de sus honorarios.

**Décimo octavo.-** Ordenar el pago de la contribución arbitral a cargo de los Árbitros y la Secretaria, para lo cual, el Presidente hará las deducciones y librará las comunicaciones respectivas.

**Décimo noveno.-** Disponer que por Secretaría se expidan copias auténticas del presente laudo con destino a cada una de las partes, con las constancias de ley (incluida la constancia de ejecutoria) y que se remita el expediente para su archivo al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.

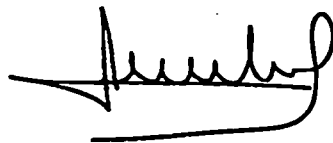
**Esta providencia quedó notificada en audiencia.**

El Laudo se suscribe mediante firmas escaneadas de conformidad con lo previsto en el artículo 11 del Decreto 491 de 2020 y en el artículo 2 del Decreto 1287 de 2020.



**JUAN PABLO CÁRDENAS MEJÍA**

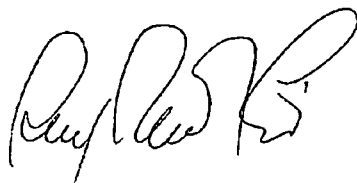
Presidente



**FERNANDO PABÓN SANTANDER**

Árbitro





**SERGIO MUÑOZ LAVERDE**

Árbitro

Con salvamento de voto



**ANDREA ATUESTA ORTIZ**

Secretaria

## SALVAMENTO DE VOTO

Con todo el respeto que profeso por mis ilustres compañeros de Tribunal, debo, en esta ocasión, apartarme de la decisión mayoritaria, pues no comparto la consideración -con apoyo en la cual llega a la conclusión de que la caída del puente sobre el río Charte es un siniestro amparado por la póliza de obras civiles ANI Sección I No. 0046736-0- según la cual dicha caída se debió a la colisión del carro tanque de placas SXU-780 con remolque R-71721 y la tractomula de placas SST-081 con remolque R-10873.

Mi disentimiento es de apreciación probatoria. Como expondré a continuación, no considero probada la aludida colisión de dichos vehículos, exigida para la activación del amparo de "*daños materiales*" (ordinal 1.1. de la Sección I de la póliza) y, consecuentemente, para que las aseguradoras deban cubrir "*gastos adicionales*" (ordinal 2.2.), "*gastos de extinción del siniestro*" (ordinal 2.4.) y "*gastos de preservación de bienes en caso de siniestro*" (ordinal 2.5.).

En la medida en que la póliza cubre "*los daños o pérdidas materiales a los bienes asegurados [entre ellos el puente sobre el río Charte] (...) causados directamente por (...) 1.2. (...) colisión de vehículos terrestres...*" y comoquiera que en mi opinión tal colisión no está demostrada, a mi juicio no es posible sostener que el colapso del puente sea un siniestro amparado por la póliza de Obras Civiles.

Procedo enseguida a resumir mis argumentos:

### 1. Variedad de hipótesis y opiniones con base en dictámenes e informes técnicos.

Lo primero que quiero resaltar es que a lo largo del debate probatorio los peritos y expertos plantearon variadas y disímiles hipótesis para explicar la caída del puente. Son ellas: (i) sobrepeso o sobrecarga a que fue expuesto el puente, (ii) falla en una articulación o conexión producto de deterioros (incluye defectos originales de construcción, soldaduras mal aplicadas para hacer rígida una articulación que no lo era en el diseño original), (iii) combinación de los factores anteriores y (iv) golpe contra el puente, específicamente contra la diagonal B87, producto a su vez de la colisión de vehículos.

Ante el Tribunal se expusieron todas estas hipótesis. Se estudiaron dictámenes y dictámenes de contradicción, informes sobre el colapso del puente, se oyeron declaraciones de peritos y expertos. Las afirmaciones de unos eran controvertidas por otros y viceversa. Lo que para unos expertos era una posible causa del colapso, para otros ello no resultaba técnicamente correcto. En fin, examinados los elementos probatorios de orden técnico, no es posible, a mi juicio, concluir con certeza que se haya producido la colisión de los vehículos como causa del colapso del puente. Es apenas una de las varias hipótesis pero incluso uno de sus sostenedores, el ingeniero Sixto Troya Santana, dice no poder descartar otras.

Reitero que en mi entender ninguna pieza probatoria de orden técnico es concluyente sobre la colisión vehicular como causa del golpe al puente para ocasionar su caída.

El laudo pone de presente de manera completa y con transcripción de los apartes de mayor relevancia, las muy variadas posturas que fueron expuestas al Tribunal por parte de expertos. No es necesario en este salvamento repetir las todas. Solamente quiero dejar claro que ninguna de ellas es concluyente, en mi opinión, en materia de colisión del carrotanque contra la tractomula.

Pero son claros en descartar la hipótesis de colisión Alejandro Umaña Garibelo de IRS VIAL, Alejandro Rico Rincón, quien participó también en el informe de IRS VIAL, Jaime Loboguerrero y Leonardo Díaz contratados por el ajustador del siniestro Organización Noguera Camacho.

Ahora bien, el sentir mayoritario del Tribunal, si bien expone con claridad las variadas hipótesis posibles, considera que *“la existencia de una colisión es lo que mejor explica el colapso del puente, tanto desde un punto de vista estructural, como desde la perspectiva de los daños causados a los vehículos, lo que lo lleva a concluir que existió una colisión que causó la caída del puente Charte”*.

Personalmente no comparto esta conclusión. A continuación, resumo mis reflexiones sobre el punto.

En primer lugar me referiré a las principales pruebas que tomó la posición mayoritaria como fundamento para concluir que la colisión es la causa más probable del colapso del puente objeto de este proceso arbitral.

A mi juicio el dictamen rendido por el ingeniero Sixto Troya no determinó la causa del impacto, sino que se concentró en establecer si, ante una eventual colisión entre los dos camiones involucrados, podría ocurrir el colapso del puente dadas las premisas desde las que se parte para la elaboración de dicho dictamen.

Sobre el particular resultan relevantes las palabras de este experto desde el comienzo mismo de su dictamen:

#### *“1.2.- REQUERIMIENTO*

*“Con fecha 28 de junio de 2018 se recibió en encargo para intervenir en la investigación del siniestro por parte de un responsable de COVORIENTE.*

*“Según nos indicó el requiriente, se sospechaba que la causa del colapso del puente pudiese tener su origen en una colisión previa entre los vehículos articulados, que pudo provocar el vuelco o desplazamiento del tanque hacia la derecha según su sentido de circulación y que chocara con la estructura del puente y causara el colapso, todo ello a la vista de una deformación observada por sus técnicos en una*

*parte de la estructura del puente, que coincidía a la misma altura donde se encontraba el tanque, y además con el hecho de que la anchura del semirremolque cargado de arroz pudiese tener una anchura superior a la adecuada, todo ello, debido al ensanchamiento que pudo sufrir por la propia carga.*

### **“1.3.- OBJETO DEL DICTAMEN**

*“Se solicitó por parte del requiriente que se determinara si, **en caso de producirse un impacto lateral** entre el semirremolque tipo plataforma y el tanque, **se podría causar el vuelco o el desplazamiento** del semirremolque tipo tanque hacia su derecha e impactar con el lateral del puente donde se encontraba la deformación que les hacía sospechar como el origen del colapso del puente (resalto).*

Para mí es claro que la hipótesis de la colisión fue un elemento proporcionado al experto.

Así pues, el perito, asumiendo como un hecho dado la colisión, y con base en la información proporcionada por COVIORIENTE, se propuso averiguar si ello podía causar *“el vuelco o el desplazamiento del semirremolque tipo tanque (...) e impactar con el lateral del puente”*.

Y en efecto, en las conclusiones incluidas en su dictamen, sostiene:

*“I. **Un impacto** a una velocidad de circulación del camión tractor con el semirremolque de estacas de 20-30 km/h, **contra la parte lateral izquierda del semirremolque tanque, puede generar suficiente energía para desplazarlo y hacerle chocar contra la estructura lateral del puente**” (resalto)*

*“II. En los rines y las llantas traseras izquierdas del semirremolque tanque y en la parte izquierda del tanque hay deformaciones que evidencian la existencia de impactos correspondientes a una colisión contra el tracto camión”*

*“III. En la parte derecha del tanque hay diversas zonas deformadas por el impacto contra la estructura del puente”*

*“IV. A velocidades comprendidas entre 20 y 30 km/h el semirremolque de estacas tiene suficiente energía para desplazar lateralmente el tanque en caso de impacto lateral. De dicho impacto se puede producir suficiente desplazamiento como para hacer que el tanque choque contra la estructura lateral del puente. No se ha tenido en cuenta el efecto del desplazamiento del combustible que favorece el balanceo del tanque y, por ello, el impacto con la estructura del puente, como se demuestra en el ANEXO: ANALISIS DE LA PROBABILIDAD DE IMPACTO DEL TANQUE CON LA ESTRUCTURA DEL*

*PUENTE POR EL IMPACTO DE LA PLATAFORMA DE ESTACAS de este dictamen<sup>1</sup>.*

La primera conclusión se expuso no diciendo que hubo colisión previa, sino que un impacto a determinada velocidad puede generar la suficiente energía para provocar un desplazamiento. Si bien el experto refirió deformaciones que evidencian "*impactos correspondientes a una colisión*" y "*zonas deformadas por el impacto contra la estructura del puente*", el dictamen no explica por qué tales impactos y zonas deformadas se debieron necesariamente a la colisión (se limita a decir que no hay evidencia de lo contrario) y no aborda la posibilidad de que tales impactos y zonas deformadas se produjeran como efecto de la caída misma del puente, tesis que, no sobra recordar, la sostuvieron Alejandro Umaña Garibello y Alejandro Rico, de IRS VIAL en su declaración al Tribunal, y consta en el informe mismo que obra en el expediente en el que se lee:

*"o) De acuerdo a las evidencias se puede indicar que el vehículo No. 3 TRACTOCAMIÓN placa SXU 780 / R71721 no presenta daños por impacto con algún otro cuerpo **previo al colapso del puente**, los daños de este vehículo están asociados al volcamiento del Vehículo No.4 sobre la zona frontal y contacto con la estructura **una vez se ha generado el colapso**.*

*"p) De acuerdo a las evidencias se puede indicar que el vehículo No. 4 TRACTOCAMIÓN placa SBT 081 / R10873 no presenta daños en su estructura que indique una interacción directa con el vehículo No. 3 TRACTOCAMIÓN placa SXU 780 / R71721 **antes del inicio del colapso del puente**".*

Y en la declaración rendida por el mismo perito ante el Tribunal afirmó el Ingeniero Sixto Troya:

*"DR. DÍAZ-GRANADOS: Gracias, señor Sixto la primera pregunta se refiere a la página 8 y consiste en que usted nos aclare si su análisis consistió en establecer, desde el punto de vista técnico y científico, que hubo una colisión o si su análisis es partiendo de la hipótesis de la existencia de la colisión entre los dos vehículos, ese impacto pudo causar que el carrotanque impactara el costado lateral del puente.*

*SR. TROYA: Sí efectivamente, inicialmente el encargo se realiza para que se determinara si en el caso de haber contacto el semirremolque con el carrotanque cargado de arroz hubiese sido posible, hubiese hecho balancear el tanque y moverlo hasta el punto de impactar con el lateral del puente.*

*DR. DÍAZ-GRANADOS: Para precisar su respuesta señor Sixto su estudio no determina si hubo una colisión previa entre los dos vehículos.*

---

<sup>1</sup> Dictamen pericial rendido por Sixto Troya Santana.

*SR. TROYA: Correcto porque las pruebas existentes no permiten tampoco determinar lo contrario*<sup>2</sup>

Adicional a lo manifestado por el mismo ingeniero Troya respecto del alcance de su dictamen, en el expediente obran los cuestionamientos realizados por el ingeniero Nicolás Sáenz Ulloa de la firma THORTON TOMASETTI respecto de las limitaciones de la metodología utilizada en el dictamen del ingeniero Sixto Troya, y que están en línea con lo dicho anteriormente:

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Hablemos ahora de la hipótesis de colisión. En el estudio realizado por usted con el apoyo del equipo técnico de Thornton Tomasetti encontraron alguna evidencia que les permitiese pensar razonablemente que se presentó una colisión?”*

*SR. SÁENZ: No. Como lo mostré anteriormente, hay evidencia fotográfica y de videos de los drones que Covioriente filmó o tomó fotografías, en las que se ve abollonaduras en el cilindro del carro cisterna de una manera perpendicular al posicionamiento final de las diagonales. Lo que nos indica eso es que el carro tanque se recuesta a medida que el puente cae. Si hubiera habido un impacto cuando el carro tanque se hubiera desplazado, hubiéramos visto marcaduras o abolladuras no sólo perpendiculares, pero a la vez con un desplazamiento que indiquen que el carro se movilizó una distancia, no quiere decir metros, pero puede ser una distancia. Pero cuando la abollonadura es perfectamente perpendicular a la condición en que la diagonal final se encuentra, la explicación es que el carro tanque se recuesta contra el puente, tal cual, básicamente como lo describen los testigos, que el carro estaba parado, sienten un primer bajón y unos segundos después el puente colapsa.*

*Entonces no hay evidencia física. Los automóviles, hay un reporte de Sixto Troya en el que él empieza su principio de análisis, en mi opinión es un poco inverso a lo que uno debe utilizar para descubrir algo. Qué hizo él? Empezó asumiendo que hubo un impacto en el puente por el carro tanque, y empieza a calcular de manera paramétrica la velocidad en que la tracto mula de arroz tenía que haber impactado al carro tanque para impulsarlo y hacerlo recostar contra el puente, contra la armadura de aguas arriba.*

*Él encuentra una velocidad entre 20 y 30 kilómetros por hora, o sea, la velocidad límite sobre la autopista hoy en día son 40 o 50 kilómetros, una cosa así. Ir a 20 o 30 kilómetros por hora sería una velocidad bastante alta cuando no tiene espacio. Ese tipo de cosas: el espacio que hay en las tracto mulas para poder hacer un giro como en el video que él muestra, que hay un giro extremo y lo empuja y hay un bordillo, el bordillo obviamente separa la*

---

<sup>2</sup> Declaración de Sixto Troya del 13/03/2020

*estructura del tráfico vehicular, el carro tanque en la evidencia fotográfica indica que el cilindro no sobresale de los ejes, la dimensión externa de la tracto mula, porque sería supremamente peligroso que tuviera un cilindro más grande que la dimensión externa entre las ruedas, podrían golpearse contra obstáculos.*

*Entonces, el poder impactar en el carro cisterna, impactarlo, hacerlo girar, en el bordillo más o menos creo que hay unos 25 cm o algo así, tal vez un poco más, tengo las dimensiones por ahí, y hacerlo girar un carro de 45 toneladas y hacerlo girar 30, 40, 50 cm, deformar una diagonal nomás, supuestamente, pero se ve que todas se deforman y colapse al puente por eso, no hay evidencia física, en nuestra opinión, que soporte esa hipótesis”<sup>3</sup>.*

De lo anterior se puede concluir que el dictamen de Sixto Troya no es concluyente sobre la ocurrencia efectiva de una colisión entre los dos vehículos involucrados. Motivo por el que la prueba técnica que debe analizarse ahora para examinar la hipótesis de la colisión es el dictamen realizado por el perito Edgar Ricardo Rueda Toscano.

Sobre este dictamen cabe resaltar los pasos ejecutados para alcanzar la conclusión de la necesidad de una colisión previa al colapso del puente. En este sentido, dicho dictamen examina diferentes hipótesis, todas las cuales son descartadas excepto la que plantea una falla en una diagonal de la estructura del puente causada por la “necesaria” colisión del carro tanque contra dicho elemento. Es decir, en este dictamen la conclusión a la que se arriba es el resultado de un proceso de descarte.

El descarte de otras hipótesis, presentado en el dictamen antes referido, está relacionado con la deformación del elemento que supuestamente falló, así como la secuencia de las fallas en soldaduras, remaches y platinas. Este trabajo de descarte es el que parece asumir la posición mayoritaria expresada en el laudo, a la vez que resta mérito probatorio a las conclusiones a las que arribaron otras pruebas técnicas que también obran en el expediente, así como los cuestionamientos presentados por las convocadas al dictamen antes referido.

En el expediente obran otras pruebas técnicas que sustentan hipótesis diferentes a una “necesaria” colisión. Es más, como quedó dicho, hay opiniones que expresamente descartan la posibilidad de colisión. En el expediente obran: (i) el informe técnico elaborado por el ingeniero José Leonardo Díaz Molina, denominado ESTUDIO DE CAUSAS DEL COLAPSO DE LA SUPER ESTRUCTURA DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CHARTE LOCALIZADO EN LA RUTA 6512 EN EL TRAMO ENTRE YOPAL-AGUAZUL, CASANARE- DC& SAS-2017-INF-037<sup>4</sup>; (ii) el informe final elaborado por la organización

---

<sup>3</sup> Declaración Nicolás Sáenz Ulloa del 24/01/2020

<sup>4</sup> Aportado por las convocadas con la contestación a la demanda reformada y que obra en el expediente con la ruta 3. MM – 2. MM PRUEBAS – 13. 15791 CD PRUEBAS No. 1 CONTESTACION REFORMA DE LA DEMANDA FOLIO 257 – 5.1 – 3).

Noguera Camacho, denominado INFORME FINAL del 15 de mayo de 2019<sup>5</sup>; (iii) el dictamen pericial de contradicción elaborado por la firma Thorthon Tomasetti, denominado EVALUACIÓN TÉCNICA ESTRUCTURAL COLAPSO PUENTE CHARTE<sup>6</sup>; (iv) el informe de IRS VIAL del 20 de mayo de 2019<sup>7</sup>. Cuatro piezas probatorias en las que se alcanza una conclusión opuesta a las que planteó el perito Rueda Toscano, descartando en estos casos la ocurrencia de una colisión y/o afirmando que el colapso del puente se debió a una falla en sus conexiones (costado aguas arriba).

Efectivamente, la hipótesis que comprobaron los informes de DC& y Noguera Camacho, así como el dictamen de Thorthon Tomasetti, fue analizada y descartada por Rueda Toscano en su dictamen debido a que la viga del cordón inferior que conectaba con la articulación (elemento B25), de haber fallado, se hubiera fracturado en dos partes. Sin embargo, el descarte de la hipótesis No. 2 (según consta en el dictamen de Rueda Toscano y que coincide con la hipótesis defendida por DC&, Noguera Camacho y Thorthon Tomasetti), no tuvo en cuenta el contexto total de la falla que incluye un análisis de los remaches que conectaban dicho elemento con la articulación. Así se pronunció la organización Noguera Camacho al respecto:

*“Si bien el elemento B25 no falló, sí lo hicieron los remaches que lo conectaban con la articulación, produciendo la desvinculación total en el cordón inferior, lado aguas arriba, lo cual es consistente con la hipótesis 2. Es decir, esta hipótesis fue descartada de forma equivocada por ERT Ingeniería S.A.S. Un elemento de una cercha, en este caso la viga del cordón inferior que conectaba con la articulación (denominado elemento B25), puede fallar en algún punto de su longitud en sus extremos, en las conexiones con el resto de la estructura. En el caso analizado, sucedió lo segundo, pero el efecto es el mismo desde el punto de vista de la estabilidad del puente, pues se produjo la desvinculación total en el cordón inferior, es decir, perdió continuidad o se separó en dos partes. En conclusión, la hipótesis 2 de ERT Ingeniería S.A.S confirma la causa del evento establecida por DC& que, además, es consistente con el punto de inicio de la falla identificado por la Universidad Nacional”.*

*“Como ERT Ingeniería S.A.S no analizó adecuadamente las características de la conexión ni la capacidad de los remaches que fallaron, desconocía la*

---

<sup>5</sup> Aportado por las convocadas con la contestación a la demanda reformada y que obra en el expediente con la ruta 3. MM – 2. MM PRUEBAS – 06. 16791 DVD PRUEBAS No 1 FOLIO 178 – 1. DOCUMENTALES – 4. Informe final de la firma ajustadora ORGANIZACIÓN NOGUERA CAMACHO, de 15 de mayo de 2019.

<sup>6</sup> Aportado por las convocadas con la contestación a la demanda reformada y que obra en el expediente con la ruta 3. MM – 2. MM PRUEBAS – 06. 15791 DVD PRUEBAS No 1 FOLIO 178 – 2. DICTAMENES PERICIALES – 1. Dictamen Thorthon Tomasetti.

<sup>7</sup> Informe Técnico elaborado por la firma IRS VIAL - INVESTIGACIÓN FORENSE, RECONSTRUCCIÓN, SEGURIDAD VIAL. Que obra en el expediente con la ruta: 3. MM – 2. MM PRUEBAS – 06. 15791 DVD PRUEBAS No 1 FOLIO 178 – 1. DOCUMENTALES - 3. Informe Técnico elaborado por la firma IRS VIAL – INVESTIGACIÓN FORENSE, RECONSTRUCCIÓN, SEGURIDAD VIAL.

---



*importancia de las soldaduras afectadas por corrosión-fatiga no solo como elementos rigidizadores de la articulación sino como refuerzo complementario para los remaches de esta conexión. Este desconocimiento podría haber inducido al consultor a descartar esta hipótesis de forma equivocada. Sin embargo, la falla de la conexión que produjo la desvinculación total del cordón inferior en el lado aguas arriba era fácilmente apreciable en los restos del puente, por lo que resulta inexplicable que haya pasado por alto esta notoria evidencia”<sup>8</sup>.*

Considero importante resaltar que el dictamen del perito Rueda Toscano al respecto, no realiza un estudio sobre la capacidad de los remaches y articulaciones de la estructura del puente. Así lo hizo notar el informe de Noguera Camacho pone de presente:

*“Ninguno de los estudios contratados por Covioriente evaluó en detalle la capacidad de las conexiones entre las articulaciones y los cordones inferiores, cuya insuficiencia en el costado aguas arriba fue la causa del colapso del puente. Esta conexión, en dicho costado, se encontraba debilitada por problemas de corrosión-fatiga identificados por el estudio de la Universidad Nacional”.*

*“Verificar correctamente la capacidad de las conexiones es un aspecto esencial para establecer, desde el punto de vista estructural, la razón por la cual ocurrió el colapso. Si hubiesen realizado tal verificación de manera adecuada, se habrían percatado que, aunque ninguno de los elementos de las cerchas (verticales, horizontales o diagonales) alcanzaba su capacidad máxima con las cargas de colapso, sí lo hacía la conexión, en el lado aguas arriba, que unía la articulación de dicho costado con el cordón inferior del lado Agua Azul, punto de inicio del proceso de falla y colapso del puente”<sup>9</sup>.*

Sobre este punto, agrega el informe de la organización Noguera Camacho, soportado en el informe de DC&, que:

*“Entre las principales falencias en las cuales incurre al analizar la capacidad de la conexión, también identificadas por DC&, se encuentran las siguientes:*

*•Considera la existencia de una lámina o platina metálica continua en la parte superior de la conexión, la cual nunca existió en la realidad, como lo constata el amplio y numeroso registro fotográfico tomado a las conexiones, tanto por los consultores de la aseguradora como los de Covioriente*

---

<sup>8</sup> Informe final elaborado por la organización Noguera Camacho, denominado INFORME FINAL del 15 de mayo de 2019. Página 79.

<sup>9</sup> Ibidem. Página 76

•*La existencia de dicha lámina continua era, además, imposible debido a que el cordón del lado Yopal es más alto que el cordón del lado Aguazul, aspecto elemental que ERT Ingeniería no tuvo en cuenta en su análisis cuando adicionó a la conexión esta inexistente lámina*

•*Adicionalmente, el consultor considera 14 remaches superiores, en la parte de la conexión del lado El Yopal, que no existían en la realidad*

•*Al incorporar en los cálculos elementos estructurales que no existían, ERT Ingeniería no solo incrementa de manera irreal la capacidad de la conexión, sino que evidencia que interpreta de forma errónea la manera como se transferían las cargas de un lado al otro de la conexión*

•*En dicha interpretación equivocada, asume que todos los remaches, incluyendo los inexistentes, trabajaban a su máxima capacidad de forma simultánea, lo cual no sucede en la realidad, como lo demostró el análisis con elementos finitos de la conexión, realizado por DC&”<sup>10</sup>.*

Estas observaciones sobre las falencias del dictamen de Rueda Toscano al analizar la capacidad de los remaches y las articulaciones de la estructura, son reiteradas en el dictamen de Thorton Tomasetti:

*“El análisis de ERT interpreta erradamente las condiciones in-situ de las articulaciones e ignora la distribución de cargas excéntricas como resultado de los elementos presentes y que aún contribuían a la rigidización de la conexión. ERT incluye erradamente en su análisis un número adicional de remaches y placas de acero a través de la articulación que no estaban presentes en la conexión articulada del puente”<sup>11</sup>.*

Adicionalmente encuentro que es de gran importancia considerar la hipótesis de combinación de factores que finalmente desencadenó en el colapso del puente, tal y como lo expone el informe de Noguera Camacho:

*“La falla en esta conexión, que desencadenó el colapso del puente, fue resultado de la combinación de los siguientes cuatro factores, que son consistentes con los hallazgos del estudio adelantado por la Universidad Nacional sobre el estado y tipo de falla que presentaron varios elementos del puente:*

---

<sup>10</sup> Ibidem. Página 77

<sup>11</sup> Dictamen elaborado por Thorton Tomasetti, denominado EVALUACIÓN TÉCNICA ESTRUCTURAL COLAPSO PUENTE CHARTE. En su conclusión No. 5. Página 34.

- a. *El diseño del puente se modificó en el pasado, transformado su configuración de dos armaduras articuladas a una armadura continua. Esta modificación produjo un incremento de las cargas sobre las conexiones entre el cordón inferior y las articulaciones. Aunque se instaló un reforzamiento en las conexiones, con soldaduras y platinas, el mismo resultaba vulnerable a la fatiga, condición que podía potencialmente afectar la vida útil del reforzamiento.*
- b. *En 2003, se llevó a cabo una actualización del puente a la norma de diseño vigente en ese momento CCDSP-95 (Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes de 1995). La revisión del diseño debería haber identificado la necesidad de implementar un reforzamiento más apropiado en las conexiones entre las articulaciones y el cordón inferior. Sin embargo, el problema de vulnerabilidad a la fatiga en las conexiones no fue corregido, y la intervención se limitó a reemplazar las soldaduras.*
- c. *Durante el mismo proceso de actualización del puente, ejecutado en 2003, se incurrió en mano de obra defectuosa (penetración parcial, discontinuidades, alivio deficiente de tensiones) al ejecutar las soldaduras del reforzamiento en la conexión del lado aguas arriba, que reemplazaron las originales. Este problema no se presentó en el lado aguas abajo. La mano de obra defectuosa agravó la vulnerabilidad a la fatiga, induciendo y acelerando este fenómeno en las soldaduras. En la evolución de la falla de las soldaduras, también contribuyó la corrosión producida por la exposición al medio ambiente de la superficie de falla, durante su desarrollo (fenómeno de corrosión-fatiga).*
- d. *La conexión en el lado aguas arriba, debilitada por el deterioro de las soldaduras del reforzamiento debido a la corrosión-fatiga, se sometió a cargas elevadas con la circulación de camiones de carga en doble sentido, a pesar de que el puente estaba diseñado y construido con capacidad para circulación de camiones de carga únicamente en un sentido. Aunque los demás componentes del puente podían resistir las cargas que ocasionaron el colapso, la disminuida capacidad de la conexión entre la articulación y el cordón inferior del lado Aguazul, en la cercha del lado aguas arriba, constituía un punto débil que no logró soportar dichas cargas”<sup>12</sup>.*

Por todo lo anteriormente expuesto es que no puedo compartir la afirmación hecha en el laudo: “Aunque hay elementos que apoyan una y otra tesis, encuentra el Tribunal que existencia de una colisión es lo que mejor explica el colapso del puente, tanto desde un punto de vista estructural, como desde la perspectiva de los daños causados a los vehículos, lo que lo lleva a concluir que existió una colisión que causó la caída del puente Charte”.

---

<sup>12</sup> Informe final elaborado por la organización Noguera Camacho. Página 94.

Más allá de que personalmente comparta la tesis de la combinación de factores, dentro de los cuales no se encuentra la colisión, lo cierto es que, en mi opinión, no puede tenerse por demostrada la colisión con apoyo en la prueba técnica allegada al expediente.

## 2. Testimonios de conductores.

A mi juicio, las muchas dudas que deja el análisis de los diversos dictámenes e informes de orden técnico, se disipan con las declaraciones de los conductores de los vehículos, todos ellos coincidentes en que no hubo colisión.

Los conductores de los vehículos que supuestamente colisionaron explicaron con suficiencia los hechos que rodearon el colapso del puente. Coincidieron en que no hubo colisión alguna. Sus declaraciones, además de concordantes, se aprecian, a mi modo de ver, claras y sin contradicciones.

De las pruebas allegadas al expediente se deriva que los conductores de los dos vehículos involucrados en el supuesto accidente niegan esa posibilidad. De una parte el señor Nelson Dadey Rodríguez Hincapié, conductor del carrotanque o camión cisterna (SXU-780 con remolque R-71721) afirmó en su declaración del 12 de febrero de 2020, que no existió la supuesta colisión con el camión arrocero.

*“DR. DÍAZ-GRANADOS: Bueno. Para precisar una de sus respuestas anteriores señor Nelson, usted le puede informar al Tribunal, ¿si usted vio por el espejo retrovisor izquierdo que el carrotanque de arroz le hubiese pegado, perdón, que la tractomula de arroz le hubiese pegado al carro tanque?”*

*“SR. RODRÍGUEZ: No señor, no, no, en un momento esa fue mi sospecha, yo estoy en la cabina sentado esperando para poder iniciar, retomar la marcha nuevamente, esperando a que alguien afuera del puente pare y me dé campo de salir, entonces yo estaba esperando eso.”*

*“Cuando empiezo a sentir que la mula se sacude, la primera impresión que yo me llevé fue eso, yo dije, ... este señor me va tocando el carro, me está dañando el tanque o algo, entonces yo minuciosamente me quedo observando fijamente en el espejo y alcanzo a notar de que el carro se desplaza sin tener ningún tipo de contacto contra el tráiler de mi vehículo, entonces ahí en ese momento fue cuando me entró la preocupación, dije, bueno, si este carro no está tocando por qué esto se está sacudiendo de esta manera, entonces esos son segundos los que transcurren en ese momento, eso son segundos, y la mente de uno es muy rápida para analizar, para viajar, no sé, entonces ahí ya, recuerdo, que empecé a percibir de que era que algo más grave estaba sucediendo, pero en ningún momento los vehículos se rozaron mientras esa tractomula iba en movimiento”.*

La opinión mayoritaria considera que una entrevista previa rendida por el señor Rodríguez al medio de comunicación Chivas del Llano no es coincidente con lo declarado en este

---

proceso, razón por la cual le resta mérito persuasivo. En dicha entrevista el conductor del carrotanque afirmó lo siguiente:

*“En el momento en que yo veo que los vehículos se vienen, los que vienen en sentido contrario, pues yo paré, yo paré la marcha y esperé, alcanzó a pasar una tractomula, un cabezote, alcanzó a pasar y cuando va pasando la segunda tractomula yo siento que empieza como a estremecerse el puente, y yo en ese momento **pensé que era que la tractomula se había enganchado con la mía**, y cuando sentimos fue ya el vacío que todo se caía, que todo se iba al piso (...)”<sup>13</sup>.*

Tal declaración, que coincide con la que luego el mismo conductor hizo al formular su reclamación a Seguros Bolívar, es el sustento para que la opinión mayoritaria ponga en duda el valor demostrativo a lo declarado en el curso de este proceso y ante el Juez Segundo Civil de Soacha el 16 de febrero de 2017, pues en opinión de mis compañeros de panel, son declaraciones más confiables.

Sobre este punto encuentro que tal conclusión se podría abrir paso si: (i) efectivamente se encontrara una contradicción en las declaraciones del conductor del carrotanque; y (ii) si no existieran otros testigos que negaran la ocurrencia de la colisión. Supuestos que, como explicaré a continuación no se dan en este caso.

En primer lugar, no considero que el señor Rodríguez haya desdicho o variado sus afirmaciones iniciales en la declaración rendida en el proceso, debido a que, como se puede apreciar en la transcripción de la entrevista dada al medio de comunicación el día del accidente, afirmó que “*pensó*” que su vehículo se había “*enganchado*” con el otro. Tal declaración no puede ser entendida como una afirmación de la ocurrencia de una colisión; más aún cuando esa declaración original es comparada con la rendida en el curso de este proceso, y donde se afirmó que su primera impresión fue que los vehículos se estaban “*tocando*”, pero que luego se dio cuenta de lo contrario. Como se puede apreciar, en ambas declaraciones el señor Rodríguez plantea una preliminar idea sobre supuesta colisión y nunca afirmó la ocurrencia de la misma.

En efecto, el hecho de que el señor Nelson Dadey Rodríguez, conductor del carrotanque, haya afirmado ante medios (Chivas del Llano), en su reclamación frente a Seguros Bolívar, frente a frente al Juzgado Segundo Civil de Soacha y en su declaración en este proceso que en el momento del suceso, había sentido “*que empieza como a estremecerse el puente*”, o que “*mi carro empezó a mecerse*” o “*una especie de temblor*” y que sintió “*un bajonazo*” que lo llevó inicialmente a **creer** que los vehículos se habían “*enganchado*” no permite concluir la colisión. Las aludidas manifestaciones son todas coincidentes en decir que fue una mera percepción inicial, breve, producto del momento. En la declaración en este proceso fue enfático al señalar que luego de esa primera idea –“*primera percepción*”

---

<sup>13</sup> Entrevista a Nelson Dadey Rodríguez Hincapié por Chivas del Llano. Que obra en la siguiente ruta del expediente: 3. MM – 2. MM PRUEBAS – 02. 15791 USB1 PRUEBAS No 1 PBAS APORTADAS CON LA DEMANDA FOLIO 121 – ARBITRAMENTO COVIORIENTE – PRUEBAS – 31. Video. Caída del Charte.

como la denominó- constató, luego de mirar el espejo retrovisor, que no había ningún tipo de atascamiento entre los vehículos, que *“esa tractomula iba rodando libremente sin afectar la mía”* y que *“el carro se desplaza sin tener ningún tipo de contacto contra el tráiler de mi vehículo”*. Idéntica explicación dio el señor Rodríguez a IRS VIAL.

La coincidencia temporal de esos sucesos a saber, el inicio del colapso con el natural movimiento en el puente, que describe la sensación de *“temblor”* o de *“estremecimiento”* el *“bajonazo”*, explica que lo primero que pudo pensar fue en el *“enganche”* de vehículos, pues es claro que el puente era angosto. En eventos como el descrito, estimo natural que por la mente pase inicialmente una idea de ese corte y no la de que el puente está cayendo. Pero enseguida, dijo el testigo, verificó que no había choque de los vehículos.

En mi opinión, todas las afirmaciones del señor Nelson Rodríguez fueron claras y convincentes, de tal manera que no considero suficiente esa preliminar impresión del señor Rodríguez como indicativa de que en efecto haya habido colisión.

El sentir mayoritario del Tribunal señala que es más confiable la declaración más cercana a los hechos y por ello afirma que es la de mayor valor probatorio, y también que en ocasiones los testigos creen recordar cosas que en verdad no presenciaron. Con todo respeto no veo diferencias de fondo en las declaraciones iniciales en medios de comunicación y en la reclamación frente a Seguros Bolívar con las brindadas ante el Juzgado Segundo Civil de Soacha y en este proceso. El hecho de que en este último haya agregado la constatación de ausencia de colisión al revisar el espejo retrovisor, no significa, a mi juicio, que en dichas iniciales manifestaciones y declaraciones haya afirmado que hubo colisión. En esas oportunidades dijo que en ese momento *“había pensado que”* se habían enganchado las tractomulas, no que ello había efectivamente ocurrido.

Ahora bien, coincidente con la visión del señor Rodríguez, está la versión del conductor del otro vehículo involucrado, el camión arrocero (tractomula Kenworth con placas SST-081 y remolque R-10873) señor Milton Alonso Vargas González, quien manifestó en su declaración ante el juzgado Promiscuo Municipal de Maní – Casanare, que no se presentó una colisión entre los dos vehículos. Tal y como se referenció en el laudo:

*“PREGUNTA No 7. Dígame al Despacho si es cierto si o no y yo ...cierto ¿Qué al tratar de pasar su vehículo al lado del camión cisterna hubo una colisión o enganche de, al menos de los vehículos identificados como 2, 3 y 4 en el informe Policial de Accidente? Contestó: **NO hubo colisión** porque como reitero yo pase la otra mula y en el momento que cayó el puente la mula se me devolvió el cabezote quedo hacia arriba,...”<sup>14</sup>. (resalto)*

---

<sup>14</sup> Cuaderno de Pruebas No. 1, Folio 178, Carpeta CD 2, Anexos Noguera Camacho Parte 1, 2. Del evento, 7. Testimonios, “Testimonios” pág. 18.

En el laudo se resta credibilidad a esta declaración por el hecho de que, previamente, el testigo había sostenido ante el Juzgado que:

*“...llegue al borde del puente venían carros de allá para acá yo pare antes del puente en ese momento me adelanto un cabezote y un automóvil no había señalización de un solo vehículo no había ningún control que me indicara si seguía o que y no había visibilidad por que eso es en la noche todos los carros traían las luces altas cuando los dos carros que adelantaron adelante de mi yo arranque atrás de ellos como le digo no había ninguna visibilidad solo luces adelante llegando más o menos a la mitad del puente llegamos al tiempo con un automóvil y la otra tracto mula y ya en ese momento yo no lo vi que el venia de allá para acá por que como le digo todo con las luces altas y mire los espejos y los otros carros venían detrás mío y pasé despacito ya había pasado la tracto mula cuando el puente sonó y pues ya pasaron un tiempo y pase se cayó el puente y la mula se me devolvió de ahí ya pues como no había luz de nada y como no había luz de nada como puede me bajé a colaborar con las personas, que habían caído conmigo” (...)*

La afirmación del señor Vargas González en el sentido de que “no había visibilidad” por razón de que “los carros traían las luces altas”, llevó a mis ilustres colegas a restar credibilidad al testimonio.

En mi opinión, el tema de visibilidad como lo planteó el señor Vargas González, no debe llevar a restar credibilidad al testimonio, en la medida en que la ausencia de visibilidad, tal y como la refirió el testigo, fue la generada por las “*luces altas*” con las que venían los vehículos en sentido contrario, lo que no impide la visibilidad lateral lograda a través de los espejos retrovisores -como lo afirmó el señor Vargas- ni se opone a la percepción de un choque o colisión.

Es decir, no juzgo incompatible decir que no había visibilidad frontal por causa de luces altas de vehículos en sentido contrario, y a la vez que no hubo colisión. Lo uno no se contrapone a lo otro y, por supuesto, está claro que en ningún caso la colisión se habría presentado de manera frontal.

Y además existe el testimonio del conductor del vehículo que transitaba detrás del carrotanque, señor Nosbelki Garzón García, quien en declaración en este proceso del 12 de febrero de 2020, afirmó que no vio una colisión entre el carrotanque y el camión arrocero.

Así se pronunció el testigo:

*“DR. CÁRDENAS: ¿Desde donde usted estaba pudo ver si hubo algún tipo de golpe o colisión entre los camiones?*

*“SR. GARZÓN: No, no, no, yo no pude ver porque en realidad el tanque estaba adelante mío me tapaba la visibilidad, cuando yo me di cuenta porque los vehículos*

*pasaron, la tractomula alcanzó a pasar, la cabina y... parte de la carrocería por frente mío cuando se desplomó el puente.*

*"...*

*"DR. DÍAZ-GRANADOS: Okey. Ahora, ¿usted vio si el carrotanque se golpeó con el carro, la tractomula que transportaba arroz en la parte final, en la parte trasera de los vehículos?*

*"SR. GARZÓN: No, o sea, antes de que se viera el puente yo no vi ningún colapso de carros, o sea, yo no vi ningún, que se haya estrellado de pronto con el puente o que se hayan chocado los dos carros, no, eso no lo vi, a raíz del colapso del puente sé que todo fue... lo de los otros carros y eso.*

*"DR. DÍAZ-GRANADOS: Okey. Para precisar su respuesta le voy a hacer preguntas separadas, la primera pregunta para precisar sus respuestas es la siguiente: ¿usted vio si el carrotanque golpeó o tocó al carro que transportaba arroz o a la tractomula que transportaba arroz?*

*"SR. GARZÓN: No, yo no vi eso.*

*"DR. DÍAZ-GRANADOS: ¿Usted vio si el carro tanque golpeó las barandas metálicas laterales del puente?*

*"SR. GARZÓN: No, no, o sea, yo en realidad no vi ningún choque.*

*"...*

*"DR. DÍAZ-GRANADOS: Señor Garzón, ¿usted vio si el carrotanque que iba enfrente de su vehículo se subió al andén o al bordillo lateral antes del colapso del puente antes de la caída del puente?*

*"SR. GARZÓN: No, no yo no vi eso.*

La opinión mayoritaria del Tribunal considera que *"el hecho de que él señale que no vio una colisión entre las dos tractomulas o la baranda del puente no permite excluir que ello haya ocurrido, con mayor razón cuando el testigo se desplazaba en un vehículo particular de menor tamaño al carrotanque que se encontraba inmediatamente delante de él y con una visibilidad precaria desde una ubicación en la que resultaba difícil poder observar con precisión si hubo o no colisión entre vehículos de mucho mayor envergadura que estaban delante de él".*

Con todo respeto no comparto tal consideración. Las aludidas respuestas del señor Garzón García son enfáticas en decir que no vio colisión alguna. Por tratarse del conductor del vehículo que transitaba inmediatamente detrás del carrotanque es muy significativa, en mi opinión, su declaración en el sentido de no haber visto colisión entre los vehículos.



Personalmente estimo que en caso de haberse producido la colisión, que supuestamente tuvo la energía suficiente para que el carrotanque se desplazara de manera tal que impactara contra la estructura del puente para ocasionar el colapso, el señor Garzón en primera línea de observación, la hubiera advertido.

En su declaración, además de afirmar que no vio colisión alguna, el testigo dijo:

*“DR. CÁRDENAS: ¿Usted nos puede contar lo que usted haya presenciado ese día, dónde se encontraba usted y que vio en ese momento?”*

*“SR: GARZÓN: En ese momento, esa noche yo venía de Yopal hacia Tauraena, entonces delante de mí iba un vehículo carrotanque, bueno, entramos al puente con el vehículo, el carrotanque iba adelante, íbamos más o menos ya faltando poco para salir al otro lado, el carrotanque que iba adelante mí se detuvo, entonces en ese momento no comprendía bien por qué se había detenido el carrotanque, cuando me di cuenta venían dos vehículos, una tractomula y una volqueta con un zorrillo o carrocería adicional a la volqueta, bueno, se habían metido en sentido contrario al que nosotros íbamos, pues de un momento a otro el puente pegó un totazo y seguidamente pegó otro totazo y luego después cae inmediatamente, se desboco, se partió, mejor dicho quedó ahí”.*

Esta descripción de los hechos según el testigo no parece, en mi opinión, compatible con la hipótesis de colisión, pues señala una secuencia en la que primeramente el carrotanque se detiene (en eso hay también coincidencia con lo dicho por el señor Nelson Rodríguez), y luego, *“el puente pegó un totazo y seguidamente pegó otro totazo”*. Los que denomina *“totazos”* los refiere al puente y no a colisión entre los vehículos que, reitero, de haberse producido habría podido ser observada por ese conductor.

En suma, la valoración probatoria que tengo de los testimonios referidos me lleva a no restarles credibilidad y concluir, con base en ellos, que no se produjo la alegada colisión entre los vehículos, como causante del colapso del puente sobre el río Charte.

### 3. La confesión.

Tal y como lo referencia el laudo, Covioriente fue demandado: (i) en el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Yopal por parte de Juan Carlos Lara Silva y otros, proceso con referencia 2018-00360; (ii) en el Juzgado Segundo Administrativo de Yopal por Oscar Alberto Cely y otros, proceso con referencia 2018-00315; y (iii) en el Juzgado 33 Administrativo Oral de Bogotá por parte de Arnulfo Gavidia Cárdenas y otros, proceso con referencia 2018-00354. En estos procesos Covioriente llamó en garantía a las acá convocadas, con arreglo a la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 364811-9 expedida por las referidas aseguradoras.

La opinión mayoritaria encuentra la existencia de confesión sobre la causa del colapso del puente sobre el río Charte en: (i) la contestación a la demanda y contestación al

llamamiento en garantía de Suramericana en el proceso con referencia 2018-00354; y (ii) la contestación a la demanda y al llamamiento en garantía de Seguros Comerciales Bolívar en el proceso con referencia 2018-00354.

Tal y como quedó dicho en el laudo, según el artículo 191 del Código General del Proceso, los requisitos que debe cumplir la confesión son: (i) Que el confesante tenga capacidad para hacerla y poder dispositivo sobre el derecho que resulte de lo confesado. (ii) Que verse sobre hechos que produzcan consecuencias jurídicas adversas al confesante o que favorezcan a la parte contraria. (iii) Que recaiga sobre hechos respecto de los cuales la ley no exija otro medio de prueba. (iv) Que sea expresa, consciente y libre. (v) Que verse sobre hechos personales del confesante o de los que tenga o deba tener conocimiento. (vi) Que se encuentre debidamente probada, si fuere extrajudicial o judicial trasladada.

En la medida en que las manifestaciones incluidas en las contestaciones de Suramericana y Bolívar fueron presentadas por apoderados judiciales de las acá convocadas, que el supuesto reconocimiento de una colisión tendría consecuencias jurídicas adversas para estas compañías aseguradoras y que una supuesta colisión no es un hecho respecto del cual la ley exija un medio de prueba especial, este análisis comenzará con el requisito legal de que la confesión verse sobre hechos personales del confesante o de los que tenga o deba tener conocimiento, para luego analizar el requisito de que la confesión sea expresa, consciente y libre.

2.1. La supuesta colisión no es un hecho personal del confesante o de los que tuviera o debiera tener conocimiento

Dada la naturaleza de los hechos y la situación de las aseguradoras, es claro que la supuesta colisión no es un hecho personal de los confesantes. El análisis, entonces, debe hacerse respecto de si la colisión es un hecho respecto del cual Suramericana y Bolívar tuvieron o debieron tener conocimiento.

La opinión mayoritaria encontró que el conjunto de manifestaciones hechas por las aseguradoras con el objeto de exonerarse de su responsabilidad, constituyen declaraciones de conocimiento, expresas, conscientes y libres sobre hechos respecto de los cuales las propias aseguradoras manifestaron tener conocimiento (la colisión) e invocaron dicho conocimiento en abono de su posición en aquellos procesos.

A mi juicio, la confesión no puede ser, en sí misma, la verificación del requisito de que los hechos deben versar sobre situaciones que se conocieron o se debían conocer por parte del confesante; considero que una interpretación en tal sentido restaría importancia al requisito establecido en el Código General del Proceso. Es decir, no basta con afirmar algo para que se concluya que lo afirmado es conocido por quien lo afirma. Así, entiendo que el requisito contenido en el ordinal 5º del artículo 191 del Código General del Proceso, supone que lo confesado verse sobre hechos personales del confesante, lo que no es del caso en este proceso, o sobre los cuales pueda concluir el fallador que efectivamente el confesante conocía o debía conocer.

Sobre este punto, dada las circunstancias de los hechos acá analizados, resulta claro que las aseguradoras no tenían la obligación de conocer la causa del accidente, en la medida en que se trata precisamente de un hecho que ocurrió fuera del control de estas empresas. Así mismo, no encuentro personalmente bases para afirmar que en efecto las aseguradoras hayan conocido el hecho de la colisión de los vehículos.

## 2.2. En mi opinión la supuesta confesión no es clara ni asertiva

Suramericana y Bolívar, como llamadas en garantía por Covioriente en el proceso con radicación 2018-00354, al contestar la demanda no afirmaron que se produjo colisión entre los vehículos involucrados. Por el contrario, Suramericana, al contestar los hechos 2.9 y 2.15 de la demanda, dijo en su orden, desconocer las circunstancias que rodearon el accidente, y expresamente que no le constaba la causa de la caída del puente. Bolívar, por su parte, contestó, en general, no constarle los hechos por ser ajenos a su objeto. Lo anterior es, por supuesto, consistente con que tal circunstancia no es un hecho personal de las aseguradoras ni uno del que tuviera o debiera tener conocimiento. En este sentido, aunque las llamadas en garantía, en las contestaciones a la demanda, hicieron referencia a la colisión, lo cierto es que al responder a los hechos de la demanda respondieron con toda claridad que eran hechos que no les constaban. Por este motivo no estimo que pueda inferirse una confesión cuando tal manifestación deja en evidencia que no se trataba de un hecho que conocieran.

La mención de la colisión como causa del colapso del puente y la referencia a la prueba pericial de Sixto Troya, la hicieron las aseguradoras con explícita indicación de que tal causa y prueba eran las aducidas por Covioriente. Es que no debe perderse de vista que en aquél proceso Suramericana y Bolívar fueron vinculadas por la vía del llamamiento en garantía, en calidad de aseguradoras en un seguro de responsabilidad civil, lo que explica la razón por la cual las llamadas en garantía explícitamente señalaran que según el dictamen aportado por Covioriente (no su propio dictamen) la causa había sido la colisión. El planteamiento general de la contestación de la demanda y del llamamiento en garantía da cuenta, en mi opinión, de una estrategia procesal indicativa de la “adhesión” o conformidad con la postura de la parte demandada y no una confesión que diera cuenta del efectivo conocimiento de tal hecho. Esa fue la explicación dada por la testigo Gladis Yaneth Fernández:

*“DRA. ZUREK: Cuál es la razón por la cual en los llamamientos en garantía, en procesos que cursa en el juzgado, en el 33 Civil Administrativo de Bogotá, Suramericana en la contestación de la demanda y el llamamiento afirma para negar responsabilidad frente a los terceros que le reclaman por el amparo del predio en labores y operaciones que es culpa exclusiva de la víctima y particularmente en la demanda que instaura el propietario del vehículo cisterna, que es culpa exclusiva de la víctima en la medida en que el siniestro ocurrió por colisión.*

*Usted ha dicho que el área legal hacía parte también de esos comités, ¿cuál es la razón por la cual Suramericana asume una postura totalmente distinta a la que se asumió en las objeciones y en las comunicaciones que se cruzó con el asegurado para negar cobertura con cargo a la póliza de obras civiles terminadas?*

**SRA. FERNÁNDEZ: Es que en el ramo de responsabilidad civil corremos la misma suerte que corren nuestro asegurado y él está informándonos que no es responsable del hecho, por tanto, nosotros dimos respuesta en los mismos términos al reclamarnos<sup>15</sup>. (Resalto)**

Pero esa postura de las aseguradoras, si bien no es coincidente e incluso contraria a lo sostenido por ellas en este proceso, no es suficiente, a mi juicio, para tomarla como confesión de colisión, puesto que, reitero, ese supuesto hecho no es uno personal de las aseguradoras ni era de su conocimiento ni debía serlo. En mi opinión, se trata de estrategias procesales sin una completa coordinación entre apoderados, pero ello no quiere decir que en efecto se haya producido la colisión.

### 2.3. El dictamen al que se refieren las aseguradoras no prueba la colisión

Adicionalmente, como se ha indicado líneas arriba en este salvamento de voto, el dictamen del ingeniero Sixto Troya, que fue el aportado en el proceso por Covioriente y por ello referido por Suramericana y Bolívar para proponer las excepciones correspondientes, no tenía como finalidad, ni de él se obtuvo como resultado, la prueba de la efectiva colisión entre los dos camiones. Debe recordarse que para la elaboración de este dictamen se planteó al perito el supuesto de colisión para que, con apoyo en tal supuesto, señalara si se podía causar el vuelco o el desplazamiento del carrotanque e impactar la estructura del puente, situación distinta a probar la efectiva ocurrencia de la colisión. También, como se ha dicho anteriormente, la adhesión de Suramericana y Bolívar a la posición de Covioriente se limitó a este dictamen que tiene el alcance antes descrito.

De manera que la referencia o adhesión al dictamen de Sixto Troya, además de estar precedida por la manifestación de no constarles la ocurrencia de la colisión, no permite concluir una expresa confesión sobre un hecho del que Suramericana y Bolívar conocieran.

Pero de cualquier manera siguen los testimonios de los conductores, con apoyo en los cuales, en mi opinión, puede afirmarse que no hubo colisión por lo que la supuesta confesión resultaría infirmada.

En síntesis, debo reiterar que mi desacuerdo es estrictamente de apreciación probatoria. Comparto las reflexiones que plantea el laudo acerca de la sana crítica como sistema de

---

<sup>15</sup> Declaración de GLADIS YANETH FERNÁNDEZ ROA del 12 de febrero de 2020.

valoración de las pruebas y juzgo valiosos los aportes del profesor Taruffo acerca de la “*probabilidad prevalente*”. Pero creo que con apoyo en dichas reflexiones e ideas puede concluirse, como yo lo hago, que la causa más probable del colapso del puente es la combinación de factores, tal como lo señaló el informe de la Organización Noguera Camacho. Y como a diferencia del sentir mayoritario doy plena credibilidad al testimonio de los conductores que presenciaron los hechos en el sentido de negar la colisión, y no considero que las aseguradoras hayan confesado su ocurrencia, debo apartarme de la conclusión a la que arribaron mis ilustres y respetados colegas.

Así pues, teniendo presente lo dispuesto por el artículo 167 del Código General del Proceso, que establece que “*incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen*”, y por el artículo 1077 del Código de Comercio según el cual “*Corresponderá al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida...*” y en virtud de las pruebas que obran en el proceso, considero que no está probada la ocurrencia de la colisión y por tanto la caída del puente sobre el río Charte no puede tenerse como siniestro amparado por la póliza de Obras Civiles.

En tal sentido, a mi juicio, debió abrirse paso la excepción que las Convocadas denominaron “**II EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN POR LA NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO – EL COLAPSO DEL PUENTE SOBRE EL RIO CHARTE NO SE PRODUJO POR UNA COLISIÓN**”.

En los términos anteriores dejo expuesto mi respetuoso disentimiento con la decisión mayoritaria.



SERGIO MUÑOZ LAVERDE

Bogotá, abril 21 de 2021