



REPÚBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE CIENAGA, MAGD.
NATURALEZA DEL PROCESO: VERBAL
RADICACIÓN No. 47189315300120210003700
DEMANDANTES: ORLANDO ALFONSO GUZMAN y YINA LORENA GUZMAN
POLO
DEMANDADOS: ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ y la COMPAÑÍA DE SEGUROS
COMERCIALES BOLIVAR S.A.

OCHO (8) DE ABRIL DE DOS MIL VEINTIDÓS (2022)

I. OBJETO A DECIDIR

Procede el despacho a dictar sentencia dentro del proceso verbal de Responsabilidad Civil que promovieron los señores **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** y **YINA LORENA GUZMAN POLO** contra el señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ** y la **COMPAÑÍA DE SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**

II. ANTECEDENTES

1. La demanda del asunto de la referencia fue recibida en este despacho el 5 de mayo de la pasada anualidad; a través de ella los señores **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** y **YINA LORENA GUZMAN POLO** trazaron pretensiones de estirpe declarativa de responsabilidad civil extracontractual y de condena (perjuicios materiales e inmateriales) frente al señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ** y la **COMPAÑÍA DE SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.** por los hechos acaecidos el 19 de septiembre de 2020, siendo las 9:10 pm, cuando el automotor que era conducido por el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, de placas TZV466, se hallaba estacionado sobre la vía que de Barranquilla conduce a Santa Marta, en el kilómetro 71 +600, sin luces de aviso de parqueo o de otra especie de señalización, lo que produjo que la víctima directa (**ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**), quien se movilizaba en la motocicleta de placas JNZ99F, impactara con el vehículo mencionado y perdiera la vida.

III. ACTUACION DEL JUZGADO

1. En interlocutorio del 7 de mayo de 2021 se expresaron los defectos de que adolecía el escrito genitor, concediéndosele el plazo legal a los promotores para que los sanearan.

2. En cumplimiento de lo anterior, se allegó el memorial correspondiente, lo que llevó a que se admitiera el asunto por auto del 21 de ese mismo mes. Allí mismo se ordenó el emplazamiento del señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ**, debido a la manifestación efectuada por los demandantes.

3. En providencia del 18 de junio de 2021 se tuvo por no satisfecha la carga del emplazamiento, debido al yerro que se advirtió por el despacho.

4. Allegados los soportes correspondientes por parte de los demandantes y cargada la información en el Registro Nacional de Personas Emplazadas por cuenta de la secretaría de este juzgado, estando en armonía con lo exigido para estos casos, se designó curador ad litem para que representara los intereses del señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ**.

5. La profesional del derecho designada como curadora ad litem asumió el cargo y procedió a contestar la demanda, sin formular medio exceptivo alguno.

6. La apoderada demandante allegó el 6 de septiembre de 2021 constancias de notificación electrónica de la **COMPAÑÍA DE SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, que muestran la remisión efectuada en esa misma data.

7. El 4 de octubre de 2021 acudió la **COMPAÑÍA DE SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, cuyo apoderado contestó la demanda y formuló sendas excepciones de mérito. Conforme se desprende del mismo recibido electrónico de este juzgado, en esa oportunidad le corrió traslado a los demandantes, quienes aprovecharon para efectuar las manifestaciones correspondientes y allegar unas documentales.

8. El 19 de noviembre de 2021 se reconoció personería al apoderado de la **COMPAÑÍA DE SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, luego de que saneara el poder arrimado, conforme al auto del 8 de octubre de esa misma anualidad. En ese mismo proveído se relevó a la curadora ad litem que representaba al señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ**, ello debido al poder que éste le confirió a un abogado de confianza. Por último, al encontrarse el proceso en la etapa correspondiente, se convocó a las partes y apoderados a la celebración de la audiencia prevista en el Art. 372 del C. G. del P.

9. El 9 de diciembre la apoderada el señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ** allegó memorial de contestación de la demanda, excepciones de fondo y llamamiento en garantía, empero, en proveído del 10 de diciembre el despacho dispuso estarse a lo resuelto en auto del 19 de noviembre de 2021, donde se indicó que el demandado asumía esta causa en el estado en que se encontraba.

10. El 27 de enero de 2022, en la hora programada, se llevó a cabo la diligencia inicial, en la que fueron interrogados los demandantes y demandados. En la etapa respectiva se dictó auto de pruebas conforme a las solicitudes elevadas por los extremos en la oportunidad correspondiente. También se decretaron pruebas de oficio.

11. De las documentales allegadas tanto por los demandantes, como por los demandados (de complemento de los archivos que deben anexarse a los trabajos periciales), así como los arrimados por la **FISCALÍA 22 SECCIONAL DE CIÉNAGA, MAGD., SANTA CRUZ DE PAPARE S.A.S.** y **SALUD TOTAL E. P. S.**, se corrió el traslado de rigor (ya fuere remitiéndose por el mismo apoderado de

cada extremo o secretarial), como muestran los archivos N° 078, 084, 088, 095, 103, 107 y 110.

12. Finalmente, el 7 de abril pasado se celebró la audiencia de instrucción y juzgamiento en que fueron interrogados los peritos **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO** y **ALEJANDRO RICO LEON**, así como el testigo convocado de oficio, señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, conductor del automotor tipo camión involucrado. Fijado nuevamente el objeto del litigio y escuchados los alegatos de los apoderados de cada extremo, se adoptó un receso, sin embargo, no fue posible dictar sentencia, debido a la argumentación correspondiente, dada en la misma diligencia, lo que justifica la emisión de esta decisión de manera escrita. Allí se dictó el sentido de fallo.

Teniendo en cuenta que están dados los presupuestos de ley, se pasa a desatar esta instancia, previa las siguientes consideraciones:

IV. CONSIDERACIONES

1. Pues bien, memórese que el asunto planteado pertenece al campo de la responsabilidad civil extracontractual, cuyo ámbito de aplicación exige una conducta o comportamiento que genere un daño que obligue a quien lo causó a indemnizar a la víctima por haber incurrido en incumplimiento de obligaciones legales, o en la comisión de un delito o la violación del deber general de prudencia, según predica el artículo 2.341 del código civil.

En ese orden, corresponde al despacho determinar si está dada la legitimación en la causa, tanto por activa, como por pasiva en lo que atañe al ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual y frente a quienes se dirige.

En lo que toca a la parte demandante se encuentra acreditada la legitimación en la causa con los registros civiles correspondientes, acompañados con la demanda, en los que se evidencia que el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** es el padre de los hermanos **YINA LORENA** y **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.), este último, víctima directa del siniestro objeto de esta causa (págs. 26, 27, 29 y 30 del archivo N° 002 del expediente electrónico).

Ahora, respecto a los demandados, está acreditada la legitimación en la causa por pasiva del señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ**, como quiera que es el propietario del automotor involucrado, de placas TZV-466, aspecto que fue ratificado por **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.** al referirse a la póliza que lo amparaba.

Y finalmente, en cuanto a la compañía aseguradora que saldría a la satisfacción de una eventual condena contra el señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ**, tenemos que las documentales muestran que la póliza N° 1510670522302, que amparaba al automotor de placas TZV-466 para la fecha del siniestro objeto de este asunto, fue expedida por **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, luego entonces, su convocatoria a esta causa

lo es por el vínculo jurídico que la liga con el amparado, y no como guardiana de la actividad peligrosa.

2. Planteamiento del Problema

a. En el caso de marras, el extremo demandante soporta el pedido declarativo y de condena en el incumplimiento de las reglas de conducta que debió respetar el conductor del automotor de placas TZV-466, dado que, según afirma en el libelo genitor, el día del siniestro el camión se encontraba estacionado a la altura del kilómetro 71+600 en la vía Barranquilla - Santa Marta, troncal del caribe, según el informe de accidente de tránsito N° 001091840, siendo aproximadamente las 9:10 p. m., en vía nacional y con poca iluminación, sin luces de aviso o parqueo, ni otra señalización, lo que generó que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.), quien transitaba por ese sector en la motocicleta de placas JNZ-99F, impactara con aquél, dejándolo sin posibilidad de reacción, y falleciera como consecuencia de las lesiones que sufrió.

Por otro lado, la aseguradora demandada se opuso al éxito de las pretensiones, esbozando, en esencia, que el daño alegado es producto de la culpa de la víctima, quien se desplazaba a una velocidad aproximada de 76km/h y no tuvo la pericia suficiente al no reconocer con antelación la maniobra y presencia del vehículo tipo camión, cuyo conductor disminuyó la velocidad, todo lo cual lo extrae del trabajo pericial aportado.

De manera primigenia, indistinto de cómo sucedieron los hechos, tanto para la postura de los demandantes, como de los demandados, se infiere que el daño respecto del cual se reclama reparación, se irrogó en desarrollo de una actividad peligrosa, tema sobre el cual la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte Suprema se ha pronunciado, indicando¹:

“Aunque el Código Civil Colombiano, no define la “actividad peligrosa”, ni fija pautas para su regulación, la Corte ha tenido oportunidad de precisar que, por tal, debe entenderse aquélla que “...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños...”(G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), o la que “... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva insito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario– despliega una persona respecto de otra”, como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6315”.

De lo trazado por la jurisprudencia surge que la conducción de vehículos está considerada una actividad peligrosa, y cuando el hecho dañoso es resultado de dicho ejercicio, a la víctima del accidente se le exonera de demostrar la culpa del autor del daño, porque sobre éste pesa la presunción de culpa a voces del artículo 2356 del Código Civil, entonces, al demandante le corresponde probar el daño y que éste se produjo con

¹ Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, sentencia del 26 de agosto de 2010. Exp. No. 4700131030032005-00611-01. M. P. Dra. Ruth Marina Díaz Rueda-

ocasión de la actividad peligrosa que ejercía el demandado, es decir el nexo causal; al tiempo que al demandado si quiere liberarse de la responsabilidad se le exige demostrar la ruptura del vínculo causal, ya sea porque el daño se produjo por fuerza mayor o caso fortuito, o por culpa de un tercero, o exclusiva de la víctima.

A tono con el más reciente pronunciamiento de la Sala de Casación Civil de la H. Corte Suprema de Justicia, debe decirse que aún gravita a favor de la víctima la presunción consagrada en el Art. 2356 cuando el hecho perjudicial se ocasiona por el despliegue de una actividad peligrosa, sólo que ella alude, en palabras de esa Corporación, a la responsabilidad y no culpabilidad, como se había venido manifestando, pues, en últimas, el agente no se libra del deber de indemnizar por la circunstancia de acreditar la ausencia de culpa o diligencia o cuidado, dado que *“quien se aprovecha de una actividad peligrosa con riesgos para otros sujetos de derecho, éstos, al no estar obligados a soportarlos, deben ser resarcidos de los menoscabos recibidos”*².

De otra parte, también ha dicho esa misma Sala que:

*“Tratándose de accidente de tránsito producido por la colisión de dos automotores, cuando concurren a la realización del daño, la jurisprudencia ha postulado que estando ambos en movimiento, estarían mediados bajo la órbita de la presunción de culpas”*³, (entiéndase aquí presunción de responsabilidad, conforme al nuevo pensamiento de esa Corporación).

Y en la pasada anualidad, esa Corporación definió el alcance del Art. 2356 del C. C.⁴, señalando:

“3.5.1. La norma concentró su atención en el comportamiento del infractor, ya se trate de una acción o una omisión (disparar, remover, destapar, mantener en estado de causar daño o no prevenir).

3.5.2. Dicho comportamiento debe ser, por sí mismo, peligroso, esto es, idóneo para ocasionar el perjuicio.

3.5.3. Es debido, precisamente, a esa aptitud, de provocar el daño, ínsita en la propia actividad, que cuando ello acontece, es dable presumir que tal resultado fue consecuencia de la mala intención, la imprudencia, la negligencia, la falta de cuidado o la imprevisión con que procedió su autor (culpa)”.

Así, por una parte, según el planteamiento del demandante y conforme a la jurisprudencia citada, se aplicaría eventualmente la presunción prevista en el Art. 2356 del C. C., bastándole tan sólo acreditar la ocurrencia del siniestro y que el daño es producto de la negligencia en que incurrió el conductor del camión de placas TZV-466, por estacionarse sobre la vía con las luces apagadas, sin ningún tipo aviso o señal que advirtiera a los demás

² Sentencia SC-4420 del 17 de noviembre de 2020. M.P. Dr. Luis Armando Tolosa Villabona

³ Sentencia SC5885-2016 del 6 de mayo de 2016. M.P. Dr. Luis Armando Tolosa Villabona

⁴ Sentencia SC4204-2021, M.P. Dr. ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO

usuarios de la vía del obstáculo; y respecto a la tesis de la aseguradora demandada, que sugiere que el conductor del camión sí estaba en movimiento, sólo que la víctima no tuvo la pericia para percatarse de la maniobra de desaceleración y, por tanto, colisionó contra el camión, debería concurrir la acreditación de los elementos previstos en el Art. 2.341 del C. C., estos son, el daño, la culpa y el nexo causal, por estar ambos en movimiento, lo que apuntaría a que los dos son culpables, también eventualmente, conforme a la jurisprudencia citada.

b. En ese orden, pasa el despacho a examinar el material demostrativo a fin de determinar a quién le asiste razón y, de contera, aplicar la responsabilidad correspondiente, según el caso. Así, en un primer momento se hará alusión a la prueba recaudada individualmente considerada y, finalmente, se integrarán todos los elementos.

✓ Pues bien, a folios 32 a 34 del archivo N° 002 del expediente digital, reposa el **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO N° C-001001840**, en el que se registra el siniestro de demanda, acaecido el 19 de septiembre de 2020 a las 21:10 en la vía Barranquilla – Santa Marta. Entre otros datos, se consigna que el automotor de placas TZV-466 era conducido por el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, y la motocicleta de placa JNZ99F, que era conducida por el occiso, pariente de los demandantes, el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**. Frente al estado de la vía se indica que es bueno, pero con poca iluminación. Allí no se vierte si existía alguna señal de reducción de velocidad o de radares en la vía que detectaran el exceso de velocidad.

En el acápite de **DESCRIPCION DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO** se consigna del camión: Hundimiento parte posterior lado derecho (luces), representándose en la gráfica correspondiente; y de la motocicleta: Desprendimiento (manubrio y cachos, destrucción frontal), también representándose en la gráfica correspondiente.

En hipótesis se señala el código 141, que corresponde a vehículo mal estacionado.

También se consigna el croquis levantado por el agente que atendió el siniestro, de donde se extrae que el accidente ocurrió en la vía nacional mencionada, en el sentido Barranquilla Santa Marta; se aprecia al camión ubicado en una parte de la vía (carril izquierdo) y otra sobre la berma, en tanto que el occiso es representado muy cerca a la parte posterior derecha de ese automotor; y de la motocicleta se traza el recorrido o huella que deja sobre en el asfalto, iniciando desde la parte posterior del camión y culminando en el otro carril, en el extremo derecho.

✓ En el acta de **INSPECCION TÉCNICA DE CADAVER**, cuyo destino era el **INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL**, realizado por el patrullero de la **POLICIA NACIONAL**, señor **FRANKLIN RAFAEL ACOSTA GONZALEZ**, se indica que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** era quien conducía la motocicleta; allí mismo solicita al mencionado instituto la realización de necropsia, plena identidad, alcoholemia y psicofármacos, establecer la causa de la muerte

(Fls. 1 a 3 del archivo N° 076 del expediente digital). Se advierte que la página 6 contiene fotografías sensibles. ←

Ahora, conforme a la fijación fotográfica realizada por el mismo funcionario, con destino a la Fiscalía en turno, se evidencia que el cuerpo sin vida de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** quedó inmediatamente detrás del camión de placas TZV466, lado derecho (Fls. 4 a 7 del archivo N° 076 del expediente digital).

✓ A folios 8 a 11 del archivo N° 076 del expediente digital reposa formato **INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO** correspondiente al estudio técnico realizado al automotor de placas TZV-466, a través del cual quedó plenamente identificado. Allí también se consignan fotografías del punto de impacto.

✓ De otra parte, del folio 1 a 3 del archivo N° 075 del expediente digital milita el formato **UNICO NOTICIA CRIMINAL** por el deceso de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**, en el que se señala como indiciado al señor JHON JARAMILLO, los hechos de denuncia fueron relatados por los patrulleros **CABANA TAPIAS ALFREDO y LOZANO HERAZO HECTOR DE JESUS**, integrantes de la **RUTA YE DE CIENAGA** de la **METROPOLITANA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE SANTA MARTA**.

Conforme se vierte en el **INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO** y en el **INFORME EJECUTIVO** que reposa en los folios 9 a 15 del mencionado archivo, que data del día siguiente del siniestro, se corrobora que la vía no contaba con iluminación artificial. Pese a que en este archivo se indica haberse tomado prueba de alcoholemia, se desconoce el resultado, a más que está incompleto.

✓ Por otra parte, el **INFORME PERICIAL DE NECROPSIA N° 2020010147189000089** indica que la causa básica de la muerte fue "**TRAUMA CRANEO ENCEFALICO SEVERO EN ACCIDENTE DE TRANSITO**", pero también registra distintas afecciones en tórax, con fracturas de segundo arco costal antero lateral derecho e izquierdo, así como del tercero antero lateral derecho, décimo y undécimo posterior izquierdo; en abdomen, múltiples desgarros en lóbulo hepático derecho, en cara anterior y posterior, herida oblicua de 11x4, en región inguinal derecha; en extremidades superiores, fractura de radio y cubito bilateral; en extremidades inferiores, heridas de 20x4 cm, en cara interna tercio medio muslo derecho y 5x5 cms de rodilla izquierda.

✓ De otro lado, encuentra el despacho que el extremo demandante y la aseguradora demandada allegaron sendos trabajos periciales, los cuales son del siguiente alcance:

El de los promotores, que reposa en los folios 53 a 87 del archivo N° 002 del expediente electrónico, fue realizado por el señor **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO**; en él se consignan como conclusiones:

1. La vía donde se presentó el accidente de tránsito, se encontraba en condiciones óptimas para la circulación de los actores viales, presentaba los elementos de seguridad activa como son señalización vertical y horizontal.
2. Con la información obtenida en el informe rendido por la autoridad que conoció el caso y con la investigación de campo realizada, permitió establecer que el vehículo No. 1 camión Chevrolet de placas TZV466 se encontraba estacionado en la vía Barranquilla - Santa Marta km 71 + 600 metros, en la calzada sentido Barranquilla – Santa Marta, en la parte izquierda de dicha calzada, y fue impactado en su tercio posterior derecho por parte del vehículo No. 2 motocicleta marca Yamaha de placas JNZ99F, momentos en que este se desplazaba por la misma vía y en el mismo sentido vial.
3. No hay evidencia alguna de que el participante No. 1 haya tomado las medidas preventivas al estacionarse en horas nocturnas en un sitio prohibido por el Código Nacional de Tránsito.
4. El legislador ha visto bien determinar dentro de las normas de comportamiento que regulan la actividad de la conducción por las diferentes vías nacionales y urbanas, indicar que los carriles izquierdos en vías de un solo sentido sea empleado únicamente para adelantar, en este entendido las maniobras que se realicen para adelantar otro automotor que se encuentre transitando por el carril derecho debe hacerse sobre el carril izquierdo y los demás usuarios deben respetar esta condición, lo cual bajo las condiciones normales de cumplimiento el carril izquierdo no debe presentar ningún obstáculo por cuanto la visión del automotor que realiza la maniobra de adelantamiento se encuentra reducida por el otro automotor que se desplaza en la parte anterior y sobre el cual se realizara la maniobra de adelantamiento.
5. El **FACTOR DETERMINANTE** en la ocurrencia del siniestro vial es estacionar sin seguridad por parte del vehículo camión marca Chevrolet de placas TZV466.
6. El **FACTOR CONTRIBUYENTE** en la ocurrencia del accidente de tránsito es vehículo mal estacionado por parte del vehículo camión marca Chevrolet de placas TZV466.

Conforme allí se consigna, para la realización del trabajo se acude a lo consignado en el informe de accidente de tránsito realizado el día del siniestro de demanda, así como el **INFORME PERICIAL DE NECROPSIA N° 2020010147189000089** y el acta de inspección técnica de cadáver; también se indica que el 24 de febrero de 2021 el experto estuvo en el lugar de los hechos con el fin de establecer las características topográficas, diseño de la vía, ambiente y tráfico y completar datos relacionados a la información señalada en el **INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO**. Así procedió con el registro topográfico y levantamiento planimétrico o croquis; en cuanto a este último, justifica el perito:

Se realiza análisis de la información contenida en la planilla del informe policial de accidentes de tránsito y bosquejo topográfico la cual es confrontada en el lugar de los hechos, donde son fijados los vehículos y hallazgos de acuerdo a las medidas e información allí contenida, evidenciando que en dicho informe, específicamente en el croquis, no se registra el PA (Punto Auxiliar), y las medidas no están registradas en la respectiva tabla de medidas como lo ordena el Manual de Diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito establecido a través de la Resolución 0011268 de 2012, y falta la fijación de algunos puntos de medida, situación esta que dificulta la interpretación y reconstrucción, por lo cual se hizo necesario a través de las imágenes aportadas del día de los hechos, identificar en el sitio sus posiciones relativas y confrontar las medidas con el bosquejo topográfico aportadas en Informe Policial de Accidente de Tránsito, verificando que se ajustaran a las medidas reales, seguidamente dicha información es llevada a un plano escala y reconstrucción en 3D. Mencionado plano es comparado con los registros fotográficos para confrontar su veracidad, exactitud y precisión a los hechos.

En características del lugar se reafirma el buen estado de la vía y la carencia de iluminación artificial.

Ahora, al analizar las evidencias, indica frente al **INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO:**

Documento diligenciado por el señor Patrullero de Policía identificado como ALFREDO CABANA TAPIAS, cédula de ciudadanía No. 84.454.977, placa policial No. 088005 en donde se evidencia que el uniformado acotó las posiciones finales de los vehículos, pero sin tener en cuenta los parámetros establecidos en el Manual de Diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito reglamentado en la resolución 0011268 de 2012, por lo que su interpretación se hace un poco confusa, ya que utiliza el método de medición formando ángulos rectos pero sin aplicar el método de coordenadas cartesianas donde se deben registrar las medidas en la tabla correspondiente y no fija en el bosquejo el Punto Auxiliar (PA) que es el punto donde inician las medidas. Tampoco fijó topográficamente la huella que se observa en el dibujo y no especifica qué tipo de huella es.

La autoridad de tránsito estableció dentro de las hipótesis del accidente el código 141 (vehículo mal estacionado). Dicha hipótesis no la atribuyó a ningún vehículo, pero es claro que el vehículo que en este caso se encontraba estacionado es el vehículo No 1.

El campo 10 no registra información veraz, toda vez que en el accidente de tránsito los dos conductores resultaron víctimas y no están registradas como tal.

En aplicación de los modelos físicos, el perito indica:

- En el informe policial de accidente de tránsito se grafica una huella de 21.72 metros la cual por la fijación fotográfica y la dinámica del siniestro vial corresponde a una huella de frenado tipo arrastre dejada por el vehículo motocicleta luego de la colisión, sin embargo no fue acotada debidamente en el bosquejo por lo cual impide determinar su ubicación relativa con los demás elementos probatorios hallados en el lugar como son la zona de impacto, vehículos y víctima, por lo que este procedimiento es realizado basado en la grafica y proporcionalidad con la ubicación final de la motocicleta.
- El vehículo camión al momento del impacto se encontraba detenido por lo cual la velocidad de dicho automotor al momento del siniestro vial es cero.
- Bajo las condiciones normales de reacción y maniobra de un conductor con experiencia y en estado de salud normal, se puede establecer que antes del momento del impacto el conductor del vehículo motocicleta no percibió el peligro y no reaccionó ante la presencia del camión, por lo cual se toma como punto de referencia desde donde el conductor percibe y reacciona en el accidente de tránsito el punto donde se cuenta la huella de arrastre metálico, es decir, 21.72 metros antes de la posición final, teniendo en cuenta dicha información se procede a aplicar el modelo físico desarrollado a continuación:

Acto seguido, aplica la ecuación correspondiente para hallar la velocidad de la motocicleta al momento de la colisión, concluyendo que fue no menor a 52 km/h.

Y en **DINAMICA Y RECONSTRUCCION**, alud del experto:

Con base a la información recolectada y procesada en los procedimientos antes descritos se puede inferir como dinámica de los hechos la siguiente:

Vehículo 1 camión, marca Chevrolet, de placas TZV466, se encontraba estacionado en la vía Barranquilla – Santa Marta km 71 + 600 metros, sobre la berma izquierda y parte del carril izquierdo sentido Barranquilla – Santa Marta; Vehículo No. 2 motocicleta, marca Yamaha, de placas JNZ99F, se desplazaba por la ruta 9007 vía Barranquilla – Santa Marta, en sentido Barranquilla – Santa Marta; al aproximarse al km 71 + 600 metros, impacta por alcance con el participante No. 1 que se encontraba estacionado desconociendo los motivos, y acto seguido, el vehículo No. 2 sale proyectado hacia el carril derecho en el mismo sentido vial, quedando en posición final volcamiento lateral derecho a aproximadamente 25 de distancia de donde se produjo el impacto, sitio en el cual quedó en posición final el cuerpo sin vida del participante No. 2, como se evidencia en la siguiente dinámica:

Y a continuación consigna imágenes correspondientes a la dinámica del siniestro, en el que se recrea el recorrido que hace la motocicleta luego del impacto y sitio donde queda tendido **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q.e.p.d.).

En cuanto a la idoneidad del señor **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO**, conforme a la documentación allegada es tecnólogo en investigación de accidente de tránsito (13 de febrero de 2017), tecnólogo en criminalística (13 de diciembre de 2013) y técnico profesional en seguridad vial (20 de diciembre de 2010), tal y como se puede observar en el archivo 089 del expediente electrónico, además que cuenta con otras capacitaciones afines con esas carreras técnicas o tecnológicas.

Frente a la experiencia, indica en el archivo N° 085 del expediente electrónico, que fue jefe de unidad básica de investigación criminal seccional tránsito y transporte del magdalena de la Policía Nacional, entre el 2004 y 2019, ratificándolo en el interrogatorio al que se sometió. Mientras que desde octubre de 2019 es instructor en las áreas de dibujo topográfico, policía judicial y criminalística.

Al ser sometido a interrogatorio el señor **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO** (perito que realizó el trabajo allegado por los demandantes), corroboró los títulos técnicos y tecnológicos mencionados, expresando respecto a la experiencia en la elaboración de trabajos como el aquí allegado, que la tiene desde hace aproximados 2 años, trabajando para la empresa **SEGUVIAL**, pues antes prestaba sus servicios a la **POLICIA NACIONAL**, institución en la que durante 15 años trabajó en el área de tránsito y transporte como policía de carreteras, investigador de accidente de tránsito, jefe de la unidad móvil de criminalística, época en la que hacía “trabajos parecidos” pero para la Fiscalía, investigando siniestros viales. También acotó que funge como docente de criminalística hace 4 años.

Al preguntársele por qué en el trabajo realizado parte del supuesto que el camión estaba detenido y no en movimiento, indicó:

“por la posición relativa de vehículo y de la víctima, teniendo en cuenta, pues, que se ve en las fotografías claramente la posición del cadáver

respecto a la posición relativa del camión, también se observa pues en estas fotografías y esas, de hecho, pues la barra de la dirección está incrustada en la parte posterior del camión, pues si el vehículo hubiera estado en movimiento seguramente esa pieza hubiera quedado en otro lugar. También se observa en las fotografías pues, como vestigios, partes, que permiten inferir que ahí en ese lugar se presentó el punto de impacto”.

Al ser interrogado acerca de si tuvo en cuenta el **INFORME DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**, respondió afirmativamente, añadiendo posteriormente, frente a pregunta relacionada con ese archivo, que la hipótesis consignada aludía a vehículo mal estacionado para el camión.

Al ponérsele de presente el supuesto en que la víctima se hubiere desplazado a la velocidad promedio que señala en el trabajo (no menor a 52 km/h), usando casco de seguridad, le fue preguntado de la factibilidad de sobrevivir de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.), respondiendo:

“con la parte que impactó del camión pues, es una parte rígida, que no da lugar como a una deformación programada que de pronto haya permitido minimizar el impacto, pero muy seguramente, de que le hubiera causado la muerte, o sea, sería como difícil determinarlo porque de igual forma el golpe en la cabeza, así hubiera llevado el casco, la muerte no solamente se puede ocasionar por el trauma craneoencefálico, de pronto de hubiera desnucado o algo, porque el impacto a esa velocidad, pues e bastante fuerte”. Asintiendo que era altamente probable que hubiere fallecido.

Al preguntársele por el alcance de las luces de la motocicleta, respondió que por lo general las luces tienen un alcance de 20 a 30 metros. Y frente a la posibilidad de evitar el siniestro con ese alcance luminoso de la moto y la velocidad en que se desplazaba (no menor a 52 km/h), respondió:

“lo que pasa doctora es que ese lugar pues, no hay iluminación artificial, y teniendo en cuenta que el accidente fue en la noche se dificulta bastante, a veces, uno piensa que no, que lo alcanza a ver, pero es que no sabemos de pronto las circunstancias antes del impacto, no sabemos si la motocicleta iba adelantando otro vehículo o simplemente iba por ese carril izquierdo, pues eso si no se puede determinar, cierto, pero de hecho doctora, en mi experiencia, le puedo decir que muchos de esos accidentes son ocasionados por esos vehículos mal estacionados, particularmente allá en el departamento del magdalena y de pronto, no sé si usted se ha dado cuenta que ya hoy en día en Colombia los vehículos tipo camiones, buses, tienen como unas bandas reflectivas en la parte posterior, no sé si las ha visto, precisamente eso es para prevenir ese tipo de casos, porque a veces la visibilidad es tan escasa que no es suficiente con las luces del freno, las luces de posición, las luces rojitas pues que llevan atrás todos los vehículos y pues si está estacionado y está oscuro y no tiene ninguna señal pues, de que permita alertar a la persona de que hay un peligro ahí pues, a veces la luz de los vehículos no es suficiente doctora pues, como para prever que se presenten ese tipo de situaciones, por eso pues está reglamentado en el

Código Nacional de Tránsito que si uno está estacionado en la vía, pues debe señalizarlo previamente con elementos luminosos”.

Al responder al apoderado de la aseguradora acerca de la experiencia rindiendo trabajos de reconstrucción de accidentes de tránsito, indicó que fueron muchos pero ante la Fiscalía, en el área penal, y en civil sólo ha realizado el aquí radicado.

Al preguntarle por el método físico empleado para determinar que el camión involucrado estaba estacionado y no en movimiento, respondió:

“pues ahí se tiene en cuenta la primera ley e Newton que habla pues del movimiento, pues que los cuerpos cuando van en movimiento o están en reposo, van a continuar su misma línea, de no ser que reciban una fuerza externa, en este caso la aplique a la motocicleta teniendo en cuenta pues que ella llevaba una trayectoria y debido al impacto este movimiento cambió; el vehículo camión, él estaba ahí pues en diferencia de masas y pesos, pues el vehículo no sufrió ninguna alteración en este caso”.

Al ser interrogado acerca del alcance de su respuesta, esto es, si al igual que la motocicleta, el cuerpo también tuvo ese movimiento o recorrido después del impacto, respondió:

“sí pero hay que ver desde dónde la fuerza permitió; o sea, el iba en movimiento y debido a ese impacto con el camión, pues hay un choque de masas, entonces, como el no pudo continuar hacia adelante porque ahí hubo ese cambio de movimiento, pues él quedó ahí al lado del camión y la moto siguió, pues, o sea, el cuerpo recibió el impacto directamente por la parte posterior del camión, entonces él quedó ahí a un lado y la moto siguió su recorrido, porque el que recibió más el impacto fue el cuerpo”.

Y añadió ante el requerimiento del apoderado mencionado:

“lo que pasa doctor es que, insisto, el impacto entre la motocicleta y la parte posterior del camión, o sea no fue directamente el impacto de la motocicleta, o sea, de hecho hay una parte de la dirección que quedó incrustada ahí en la parte posterior del camión, ¿sí?, ahí se ve en la fotografía claramente que, lo que llaman allá en la costa el cacho, la dirección de la motocicleta, donde va el manillar del freno, el clutch, quedó incrustado ahí, o sea eso hace ver o permite inferir que el impacto se presentó ahí, ahí en esa parte se absorbió ese movimiento y pues al mismo tiempo el cuerpo porque, es que no sé cómo explicarle, o sea, uno va sentado en la motocicleta, el impacto directamente lo recibió la víctima, entonces, como el iba deteniendo la moto, esa parte quedó ahí donde fue el impacto y como el resto de la otra parte de la motocicleta no tuvo que impidiera su movimiento, pues la moto siguió, pero lo que impactó contra el camión, quedó ahí”.

Frente a la pregunta ¿cómo determinó que el camión estaba estacionado, sin señal alguna?, respondió que se basó en el **INFORME DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**.

Al ser interrogado por la apoderada del señor **ARLE PIMIENTA RODRIGUEZ** acerca de si contempló otra hipótesis del por qué ocurrió el siniestro, respondió de manera afirmativa, pero indicó que la consignada en el trabajo es la más probable.

Por otra parte, el trabajo pericial aportado por la aseguradora demandada, que reposa en las págs. 59 a 119 del archivo N° 032 del expediente digital, es del siguiente contenido:

Como conclusiones, consignan los señores **ALEJANDRO RICO LEON** y **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, físicos forenses:

"1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable para el accidente en donde un instante antes del impacto el vehículo No. 2 Motocicleta se desplazaba en sentido Barranquilla -Santa Marta sobre el carril izquierdo y al aproximarse al Km 71+600 colisiona por alcance y a una velocidad comprendida entre sesenta y siete (67 km/h) y ochenta y cinco (85 km/h) kilómetros por hora al vehículo No. 1 Camión, el cual transitaba en el mismo carril y sentido a una velocidad comprendida entre diecisiete (17 km/h) y veintisiete (27 km/h) kilómetros por hora. A raíz del impacto se generan los daños en las estructuras de los vehículos y lesiones en el cuerpo del motociclista, el cual se separa del vehículo cae a la superficie y desliza hasta detenerse en la posición final registrada, el camión realiza un proceso de desaceleración hasta detenerse en la posición final registrada; paralelamente la motocicleta cae a la superficie y desacelera por fricción hasta detenerse en la posición final registrada.

2. La velocidad de circulación calculada para el vehículo No. 1 CAMIÓN 22 ± 5 km/h ($22 \text{ km/h} \pm 23\%$ margen de error), se identifica como inferior al límite para vías nacionales.

3. La velocidad de circulación calculada para el vehículo No. 2 MOTOCICLETA 76 ± 9 km/h ($76 \text{ km/h} \pm 12\%$ margen de error), posee valores tanto inferiores como superiores al límite para vías nacionales.

4. Respecto del factor vehículo no se identifican elementos asociados a la causa generadora del accidente.

5. Respecto del factor vía no se identifican elementos asociados a la causa generadora del accidente.

6. Si se llega a establecer con evidencia técnica y objetiva relevada en la escena, que el camión se encontraba detenido con antelación entre la berma y el carril izquierdo, esta se constituiría como una maniobra que contribuye a generar condiciones de riesgo, aunque teniendo en cuenta las dimensiones del vehículo No. 2, se tendría un 60% aproximadamente de carril disponible para circular sin entrar en contacto.

7. Basados en el análisis de la información objetiva suministrada se establece que la circunstancia asociada a la ocurrencia del accidente

de tránsito obedece al factor humano al presentarse por parte del vehículo No. 2 MOTOCICLETA ausencia de reconocimiento con antelación de la maniobra y presencia del vehículo No.1 CAMIÓN, o una inadecuada valoración de la razón de aproximación a este vehículo (desatención, fatiga, enfoque visual en otro segmento de la vía, reducción de capacidades de procesamiento de información, distancia de seguridad...)"

En el capítulo rotulado **DOCUMENTACION RECIBIDA**, indican los expertos:

"Todo el proceso de la investigación y reconstrucción analítica del siniestro, se basa en la información considerada por el grupo técnico de IRSVIAL, que fue suministrada y recolectada empleando los procedimientos técnicos de fijación fotográfica, planimétrica, y técnicas analíticas de reconstrucción de accidentes basadas en las leyes de la física, biomecánica, ingeniería automotriz, medicina forense, como se indica a continuación:

a) Informe policial de accidente de tránsito IPAT.

b) 02 fotografías del lugar de los hechos.

c) 04 fotografías de los vehículos involucrados.

d) Informes de investigación IRSVIAL".

En cuanto a las características de la vía, se confirma lo vertido en el **INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO**, esto es, vía en buen estado pero carente de iluminación artificial.

Frente a los automotores, indican:

"Las características técnico mecánicas de los vehículos, son consideradas en el presente análisis. Sin embargo, el aspecto más importante a observar radica en la ubicación de los daños sobre su estructura; variables que permitirán identificar la severidad del impacto y la posición relativa al momento del impacto.

La severidad del impacto está determinada por la magnitud del daño (dimensiones transversales, longitudinales y de profundidad), su ubicación (lo cual determina la rigidez de la estructura deformada) y el elemento que sirve de esfuerzo para producir el daño".

También se indica en el trabajo que los peritos inspeccionaron el lugar de los hechos para la elaboración del registro fotográfico y topográfico, y recolectaron la versión del conductor del camión de placas TZV466, señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, quien, según se vierte allí, aseguró venía de laborar y se dirigía a su casa, cuando transitaba por el sector de DRUMMOND, donde hay una cámara de foto multa, quitó el acelerador o bajó la velocidad y como a unos 30, 40 segundos de bajar la velocidad siente el

impacto fuerte en la parte de atrás y se estaciona y desciende del vehículo, percatándose del deceso de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**.

En el título **DESARROLLO ANALITICO DE LA DINAMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHICULOS**, argumentan:

“Uno de los aspectos principales de la investigación y la reconstrucción está vinculado con la determinación objetiva de la velocidad de circulación de los vehículos, momentos previos al accidente, el lugar de la vía donde ocurre el impacto y la posición relativa de los vehículos en ese instante, así como la secuencia de movimiento después del impacto. La valoración de estos interrogantes permitirá conocer la o las causas que desencadenaron el hecho”.

Y más adelante concretan:

“La deducción analítica de la velocidad de circulación de los vehículos y la secuencia del accidente se basa en la utilización de un MODELO FÍSICO basado de las leyes de la física tales como leyes de conservación, leyes de cinemática y dinámica, que tengan en cuenta las principales variables que intervienen en el siniestro, e involucre los parámetros que determinan la ocurrencia del mismo, además se tuvo en cuenta las siguientes condiciones:

El área de impacto se localizó teniendo en cuenta las trayectorias que seguían los vehículos antes del impacto, los daños que estos presentaron, las posiciones finales y las evidencias en la vía, a partir de los resultados de los cálculos realizados utilizando en conjunto las leyes de conservación del momento lineal y de la cinemática, lugares diferentes no dieron resultados físicamente posibles, no son compatibles con la evidencia registrada y por tal motivo se descartan.

La posición relativa de los vehículos al momento del impacto se encuentra a partir del registro de daños, sus posiciones finales y las evidencias identificadas en el lugar de los hechos y brinda los parámetros de identificación de la forma de aproximación de los involucrados a la zona de impacto.

Posterior al impacto los vehículos desaceleran tanto por la acción del sistema de frenos como por la fricción con la superficie.

Los coeficientes de rozamiento efectivo después del impacto que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los involucrados descrito anteriormente, entre $\mu=0,4$ y $\mu=0,6$ para el vehículo No. 1 y 2.

Un proceso de frenada de emergencia se calcula teniendo en cuenta un tiempo de reacción del conductor entre uno coma ocho (1,8s) y dos coma dos (2,2s) segundos, la desaceleración del vehículo durante la frenada es uniforme con un coeficiente de rozamiento efectivo mínimo de ($\mu=0,6$) y máximo de ($\mu=0,7$) para el vehículo No.1 y mínimo de ($\mu=0,5$) y máximo de ($\mu=0,6$) para el vehículo No. 2.”.

A continuación, se consigna la ecuación correspondiente, concluyendo los expertos que el camión llevaba una velocidad inicial entre 17 y 27 km/h, mientras que la motocicleta iba entre 67 y 85 km/h.

Así, indican:

“Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable para el accidente en donde un instante antes del impacto el vehículo No 2 Motocicleta se desplazaba en sentido Barranquilla -Santa Marta sobre el carril izquierdo y al aproximarse al Km 71+600 colisiona por alcance y a una velocidad comprendida entre sesenta y siete (67km/h) y ochenta y cinco(85 km/h) kilómetros por hora al vehículo No.1 Camión, el cual transitaba en el mismo carril y sentido a una velocidad comprendida entre diecisiete (17 km/h) y veintisiete (27 km/h) kilómetros por hora.

A raíz del impacto se generan los daños en las estructuras de los vehículos y lesiones en el cuerpo del motociclista, el cual se separa del vehículo cae a la superficie y desliza hasta detenerse en la posición final registrada, el camión realiza un proceso de desaceleración hasta detenerse en la posición final registrada; paralelamente la motocicleta cae a la superficie y desacelera por fricción hasta detenerse en la posición final registrada”.

Seguidamente se consignan imágenes que recrean el recorrido de la motocicleta luego de impactar con el camión y la posición final del cuerpo de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.).

En el aparte destinado al análisis de las causas que desencadenaron el siniestro –punto 6 del trabajo–, luego de precisarse los conceptos de aptitud y actitud y el alcance de la evitabilidad, indican los peritos:

“En el presente siniestro no se reporta o identifica en la documentación analizada vestigios asociados a frenado de emergencia pre o pos impacto, la orientación de la motocicleta la impacto es compatible con el inicio de una maniobra evasiva hacia la derecha, lo que implica una identificación previa de la presencia del camión pero sin la distancia y tiempo suficiente(desatención, incorrecta valoración de la razón de aproximación, no reconocimiento de luces, distancia de seguridad inadecuada).

La morfología de la vía favorece la identificación de elementos que circulen por delante, cuando en horas de la noche se haga uso del sistema de luces”.

Y finalmente, en hallazgos, es indicado:

“a) Los resultados del análisis hecho son compatibles con el modelo físico utilizado, en particular con las posiciones finales de los vehículos, las evidencias en la vía y los daños que se presentaron.

b) La construcción del bosquejo en 3D se basa en el reporte de la autoridad de tránsito y en el registro de rastros y evidencias diagramado y referenciado en el bosquejo del IPAT, complementado con la inspección al lugar de los hechos.

c) En el IPAT se plantea como hipótesis de ocurrencia de los hechos la 141 para el conductor del vehículo No. 1. Camión ("Vehículo mal estacionado").

d) Las falencias técnicas en el bosquejo del IPAT amplían el margen e incertidumbre en el análisis del evento y no aportan evidencia para sustentar la hipótesis planteada, sin embargo, la compatibilidad dinámica y complementos como proceso de simulación permiten obtener resultados en el rango de la probabilidad para el siniestro.

e) No se registra en el bosquejo del IPAT rastros compatibles con maniobras de frenado de emergencia pre o pos impacto realizadas por los vehículos involucrados.

f) En el IPAT no se reporta si el conductor fallecido portaba casco; la ausencia de este elemento favorece la producción de lesiones de severidad en la cabeza.

g) El año modelo del camión y su estado de conservación, sugieren que el sistema de luces estaría en buen estado de funcionamiento, de la misma manera para la motocicleta en el IPAT no se hace alusión a fallas del sistema.

h) No se cuenta con reporte de toxicología para el occiso, que permita relacionar posibles estados de intoxicación y los efectos que esto genera (reducción de habilidades motoras, de procesamiento de información, de reconocimiento de estímulos, de valoración de velocidad relativa, etc.).

i) La diferencia de alturas entre las estructuras de los vehículos favorece los daños presentados y el movimiento pos impacto.

j) La velocidad relativa calculada es compatible con el fallecimiento del motociclista.

k) Los resultados con la evidencia suministrada a la fecha permiten identificar que al momento del impacto el camión no se encontraba detenido, sino circulando a velocidad baja o desacelerando.

l) No se identifican maniobras súbitas realizadas por el camión; circular a baja velocidad por el carril izquierdo o desacelerar puede constituirse como una maniobra de riesgo potencial, sin embargo, al realizarse de manera gradual y con sistema de luces adecuado, esta puede ser advertida por los demás usuarios de la vía.

m) se identifica que circular a baja velocidad por el carril izquierdo o desacelerar puede constituirse como una maniobra de riesgo potencial, sin embargo, esta puede ser advertida por los demás usuarios de la vía.

n) El área de impacto posee un rango debido a la ausencia de rastros o vestigios reportados asociados al contacto primario entre los involucrados, y se basa en la compatibilidad con la posición final de los vehículos, cuerpo y registro de huella. Este margen de incertidumbre se traslada a los resultados de los cálculos, sin embargo, esta incertidumbre no indica desconocimiento o error, si no el resultado que mejor se ajusta desde la perspectiva forense.

o) Las versiones sobre el evento que fueron plasmadas en el presente informe, hacen parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo, pero no se constituyen como elementos objetivos de juicio, ni herramientas para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente

p) Es relevante mencionar que en la medida que sea suministrada para análisis información técnica y objetiva sobre el evento tal como fotografías de inspección judicial del día de los hechos, informes de policía judicial (ejecutivo, inspección a cadáver, álbum fotográfico), necropsia, toxicología forense, experticia de los vehículos y registro fotográfico de la experticia es posible ratificar, ampliar los resultados del presente informe y reducir los rangos de variables utilizadas".

En cuanto a la idoneidad (ver archivo N° 096 del expediente electrónico), halla el juzgado que el señor **ALEJANDRO RICO LEON** es físico desde el 17 de septiembre de 2005, especialista en investigación criminal desde el 24 de abril de 2009, perito forense avanzado en hechos de tránsito desde el 29 de septiembre de 2017, con capacitación en temas de criminalística y ciencias forenses. En tanto que el señor **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES** es físico, cuyo título fue convalidado por el **INSTITUTO COLOMBIANO PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACION SUPERIOR** a través de la resolución N° 002715 del 27 de septiembre de 1991, debido a su origen extranjero, asimismo, quedó demostrado que es perito forense avanzado en hechos de tránsito desde el 29 de septiembre de 2017, además de distintas capacitaciones en accidentalidad vial, señalización vial, analítica de colisiones de tránsito terrestre, técnicas de conducción, manejo defensivo, reconstrucción de accidentes de tránsito, física forense y accidente de tránsito, diligenciamiento de informes de accidente de tránsito, entre otras, tal y como se aprecia en el archivo 0101 del expediente electrónico, además que cuenta con otras capacitaciones afines con esas carreras técnicas o tecnológicas.

En cuanto a la experiencia relacionada con el tema en que se ocupó el señor **ALEJANDRO RICO LEON**, se evidencia certificado expedido por el **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALISTICAS SAS**, en el que indica que laboró en esa compañía desde el 27 de agosto de 2007 al 30 de noviembre de 2008 como director nacional forense. Orientó las asignaturas de investigación de accidentes de tránsito y física forense en el primer semestre de 2014, cumpliendo un tiempo de 680 horas de cátedra en la **ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL DE LA POLICIA NACIONAL**. De otra parte, se vierte en el currículo que desde el 2014 hasta la presente es

coordinador de reconstrucción, correspondiéndole la elaboración y sustentación de informes periciales de reconstrucción de accidente de tránsito y capacitación de personal. Al momento de ser interrogado, se expresó al respecto. Y en cuanto al listado de casos en los que ha participado como experto, rindiendo trabajos con contornos similares al aquí presentado, anexó el archivo N° 099, donde se evidencia una amplia experiencia desde el 2012 hasta febrero de este año.

Y por su parte, el señor **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES** enlistó la información profesional, de la que vale destacar su experiencia como asesor en reconstrucción de accidente de tránsito para la **DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICIA NACIONAL** en el 2010 y 2011 y la correspondiente a reconstructor de accidentes de tránsito, el cual no fue interrogatorio por considerarse suficiente el dicho del señor **ALEJANDRO RICO LEON**, quien también suscribió el trabajo.

Ahora, al ser interrogado el señor **ALEJANDRO RICO LEON** acerca de las fotografías vertidas en el formato de **INSPECCION TÉCNICA DE CADAVER**, indicó que no las conocía, en concreto, no las tuvo en cuenta para realizar el trabajo por no haberle sido compartida.

Al preguntársele por qué el cuerpo quedó muy cerca del camión, al igual que los vestigios, si explica en el trabajo que aquel automotor empezó el proceso de desaceleración, al igual que la motocicleta, respondió:

“el cuerpo queda ahí porque así son las características físicas de este impacto en particular. Si yo soy una moto y un motociclista, ese , ese es un cuerpo los dos unidos, yo tengo una velocidad, si a mi me aplican una fuerza, que en este caso es la interacción con la parte trasera del camión, esa interacción de fuerzas va a tender a desacelerarme a mi como cuerpo, como el cuerpo y la motocicleta no están ligados, no están atados, diferente a una persona a un automóvil que tiene un cinturón de seguridad, después de aplicarse la fuerzas ambos tienen movimientos independientes, la motocicleta por la diferencia de alturas de la motocicleta y la parte trasera del camión, tiene otra libertad de movimiento, que fue el que nos marcó con esa huella de arrastre y su posición final; el cuerpo tiene una altura mayor, y el cuerpo impacta también contra la parte trasera del camión, ahí recibe una fuerza, y al recibir esa fuerza empieza a frenarse el cuerpo, pero obviamente el cuerpo trae un impulso, trae una velocidad y la primera ley de newton dice que todo cuerpo que reciba una fuerza tenderá a... a menos que reciba una fuerza tenderá a mantener su movimiento. ¿Cuál era el movimiento de la motocicleta? Hacia Santa Marta; recibió una fuerza del impacto y empieza a frenarse, pero frenar toma tiempo y toma distancia, entonces, después del impacto el cuerpo se frena, pero mientras se frena va recorriendo una distancia; y como aquí hay una colisión de índole semi elástica, que son características físicas que siempre deben tener presente en el análisis forense de accidentes, y es que el cuerpo no va a quedar pegado al camión como si fuere una plastilina contra una pared, porque eso sería una colisión inelástica, pero tampoco va a rebotar como una pelota de caucho, porque eso sería el otro extremo, entonces el cuerpo queda pegado un segmento pero se sigue desplazando

mientras se desacelera y eso va a hacer que recorra una distancia; y esos vestigios que está mostrando en la fotografía, están mostrando que todas esas partesitas de la moto, todos esos elementos después del impacto se desplazaron hacia adelante, diferente a que hubiese sido el impacto justo en ese lugar, estarían esos fragmentos y esas partesitas más delante de la posición del camión, entonces esa la explicación que físicamente, para poderse frenar ese cuerpo que venía a una velocidad que recibió una fuerza de impacto, necesita una distancia para frenar y alcanzar esa posición final. De manera instantánea el cuerpo no va a desacelerar y quedarse ahí, a menos que el camión fuese netamente una pared, y el cuerpo, no bueno, no una pared, sino que no tuviera por donde pasar, pero el camión tiene una altura, parte de la motocicleta se mete debajo, parte del cuerpo también, las piernas de la persona se meten debajo de ese camión, entonces eso hace que la persona no podamos analizarla como si hubiese colisionado contra una pared y cae, sino que recibe una fuerza en su centro de masa y empieza a perder velocidad y así recorre una distancia hasta alcanzar esa posición, el cuerpo cae y fricciona contra la superficie y así desacelera, parte por el impacto, parte por la fricción en el movimiento pos-impacto, entonces, estas fotografías (señalando las fotografías que componen el álbum exhibido y que hace parte del archivo remitido por la **FISCALÍA 22 SECCIONAL DE CIÉNAGA, MAGD.**) corroboran esa situación planteada, que físicamente tiene que presentarse una colisión semi elástica, que hay una desaceleración pos-impacto y eso es lo que lleva a establecer y reconocer que el camión al momento del impacto circulaba a una velocidad y después de eso empieza a reaccionar y frena, y el cuerpo hace lo mismo, recibe las fuerzas de impacto y empieza a desacelerar hasta alcanzar esa posición final y la moto lo hace independientemente, sólo que por la morfología del vehículo, cuya parte trasera tiene cierta altura, la moto permite otro movimiento y es casi pasar por debajo, por eso deforma su parte frontal y su centro de masa continúa desplazándose, cae a la superficie y sigue arrastrándose hasta la posición final”.

Al ponérsele de presente el supuesto en que el camión estuviere quieto, le fue preguntado por el despacho, ¿dónde quedarían los vestigios?: respondió:

“todos los fragmentos van a empezar a proyectarse de la parte trasera del camión, hacia la delantera, si el camión está netamente quieto, es decir, vamos a empezar a ver todos esos fragmentos y fácilmente la posición del cuerpo hacia el eje trasero del camión o pasando el eje trasero, por lo que expliqué en la respuesta anterior, porque el cuerpo no va a quedar quieto ahí en seco, sino ese cuerpo tiene que disipar también la energía que se estalla, porque tiene mucha energía para disipar. Y ¿cómo la disipa? Con el movimiento pos-impacto, entonces ese centro de masa del cuerpo estaría más cercano al eje trasero del vehículo, todos los fragmentos después del impacto se separan y empiezan a proyectarse aproximadamente con la velocidad que traían y eso va a hacer que se encuentren hacia el eje trasero, hacia el primer eje del camión, eso sería una situación probable, basados netamente en el camión detenido sobre la calzada”.

Frente al evento hipotético en que el siniestro hubiere ocurrido, tal como plantea en el trabajo, con las velocidades promedios de ambos automotores, respondió frente a la pregunta de probabilidad de muerte en caso que la víctima usara casco, que era altamente probable que igualmente sucediera, sino que el uso de ese implemento reducía los daños en la cabeza.

Y en cuanto a la pregunta relacionada con la factibilidad de maniobrar o evadir el siniestro, con las solas luces de la motocicleta, esto en el supuesto de que el camión estuviere en la vía con las luces apagadas, respondió:

"(...) ahí entra en juego un análisis de riesgo importante, en respuesta anterior mencioné el alcance de las luces de una motocicleta, delanteras, está en el rango de 45 60 metros, 50 60 metros, ahí está el alcance, hasta donde llegan los lúmenes para iluminar algún objeto; si le quitamos todas las luces al camión, todas las luces, se hace más difícil verlo con anticipación, pero las luces más de la motocicleta, alcanzarían a reconocerlo entre 50 y 60 metros adelante, ahí lo ilumina, para yo reaccionar como dice la tabla 6, entre 33 y 50 metros, pongámosle 34 a 51 metros, entonces yo necesito ese rango para decir "allí hay un camión, allí hay algo que no tiene luces que no tiene nada", y a partir de ahí yo empiezo a hacer la maniobra evasiva, me cambio de carril o freno, entonces resulta que si con el alcance de las luces yo alcanzo a iluminar ese objeto que estaba delante y tengo todavía una distancia para frenar y reducir la velocidad de impacto y si yo reduzco la velocidad de impacto, puede ser que colisione porque la distancia... necesito más distancia de frenado a esa velocidad calculada, pero puedo colisionar a una velocidad menor y así reduzco significativamente la energía que está disponible para lesionarme y para fallecer, eso es un análisis importantísimo. Entonces, detenerme totalmente, con el camión apagado, oscuro oscuro, y lo ilumino y ya lograr detenerme, no, pero sí alcanzo a reaccionar y a realizar una maniobra evasiva; y paralelamente quiero reconocer que el camión tiene algunos elementos que permiten su retroiluminación, como franjas rojas en la parte trasera, la placa, esos elementos se retro iluminan por la acción de las luces, con mucha más distancia, entonces si mi "as de luz" con menos energía, o sea más allá de los 60 metros toca esos elementos, activa la reflectividad y eso me permite reconocer que hay un objeto ahí, con mayor distancia".

✓ Por otra parte, el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, convocado como testigo en esta causa, conforme a lo ordenado en auto de pruebas dictado en la audiencia inicial, respondió frente a su ocupación, que era conductor hace aproximadamente 20 años. Y precisó que tiene entre 4 y 5 años de conducir el camión involucrado en el siniestro de demanda, transportando muebles ("escaparates") hacia Valledupar, Sincelajo, Bosconia, Copey, Fundación, Ciénaga.

Añadió que antes conducía otro camión del demandado, que era más pequeño y preciso que ese vínculo laboral tiene un tiempo aproximado de 8 a 10 años.

Al preguntársele de dónde venía el día del siniestro, respondió:

"bueno, yo salí de aquí de Santa Marta, me dirigí hacia El Copey, hice el pedido, lo entregué y ya me venía de regreso para acá para Santa Marta".

Y añadió, al preguntársele por la hora en que regresaba de El Copey, respondió: *"De 6 a 7 de la noche"*.

Precisó, al ser interrogado acerca de si en la vía entre El Copey y Santa Marta había encontrado algún obstáculo, como trancones o accidentes, respondió negativamente.

Al preguntársele por el tráfico en la vía, concretamente por donde ocurrió el accidente, respondió: *"la carretera a esa hora ya estaba un poco sola y bastante oscura"*. Añadió que la única luz era la que proporcionaban las señales y las líneas.

Cuando se le inquirió para que indicara si había percibido la motocicleta en que se desplazaba la víctima, respondió negativamente, acotando: *"solo el impacto"*. Y añadió al preguntársele por lo que hizo después del impacto que escuchó:

"bueno, como le dije, yo venía de copey, y como a eso de 9 a 10 de la noche más o menos, yo vengo por mi vía y me acuerdo de la fotomulta que hay ahí y yo lo que hago es bajar la velocidad, cuando yo bajo la velocidad, que voy pasando, siento el estruendo muy fuerte, demasiado fuerte y de pronto lo que hace la mente cuando escucha uno un golpe, lo único que uno hace, lo primero que hace, es orillarse, el freno y orillarse, de una, eso fue lo hice; sentí el golpe y frené de una y pan me orillé".

Por otra parte, negó que en el momento del accidente hubiere otro vehículo en la vía. Más adelante añade que frena, se baja del vehículo, porque ve pasar la motocicleta *"botando candela, solamente iba la moto, botando candela sola y cuando me bajo desesperadamente del carro voy a auxiliar a la persona, no sé, del impacto fui a ver la parte de atrás del carro, cuando me acerco a esa persona tenía la cara toda destrozada, no se podía hacer nada y sí, lo que sentí en el momento (se silencia el micrófono del testigo) vi a la persona y me acerqué a auxiliarla pero no se podía hacer nada por la forma en que quedó, le quedó la cara, la cabeza toda destrozada, yo me acerqué y sentí un fuerte olor a alcohol que le salía a la persona y me retiré, yo me retiré y comenzaron a llegar los curiosos, una de esas, uno de los curiosos que presencié, me imagino que vio algo, lo que hizo fue orarle"*.

Al preguntársele si la víctima llevaba casco de seguridad, respondió negativamente y afirmó que iba *"en chancletas, iba en bermudas, creo en bermudas, bueno, no sé si como se arrastró, que le arrancó, pero él iba en bermudas y en chancletas"*.

Al deponente se le puso de presente el álbum fotográfico tomado por el policial el día del accidente, y se le preguntó si ese día se desplazaba sobre la berma, respondiendo:

“sí, más o menos porque es que yo bajo la velocidad, como le digo doctora, yo bajo la velocidad, yo iba, sí, yo iba ahí, apenas que sentí el golpe lo primero, como le digo, creo que la mente lo primero que reacciona es el freno y enseguida frena”.

Al preguntársele si conocía cuál era la berma, dijo:

“la berma, pues no la veo, porque ahí no hay berma; berma es el espacio donde uno se puede orillar para... bueno, la berma para mí es un espacio donde colocan para uno poder orillarse bien, para uno parquearse, y ahí como tal no hay berma”.

Al señalársele la fotografía inferior izquierda del archivo que se exhibe, le es preguntado por el despacho ¿cómo conoce usted esta parte de la carretera?, respondió: *“parte de la carretera”.*

Conforme a la respuesta dada anteriormente, se le preguntó por el despacho si se estacionaba en el espacio donde estaba el camión, respondiendo negativamente, precisando que debía ser a la derecha.

Al interrogársele acerca de la velocidad en que se desplazaba antes de la ocurrencia del accidente, teniendo en cuenta que afirmó haber desacelerado porque había una cámara, respondió:

“pues yo venía normalmente a mis 80 km, que es lo permitido para servicio público, y ya, a esa velocidad venía, pero, pero, yo bajé la velocidad por la fotomulta”.

Al preguntársele si sintió inmediatamente el golpe que mencionó, dijo:

“Como tal, inmediatamente no, pasó, no sé, pudo haber pasado 1 minuto, 30 segundos, o sea, no sé exactamente, después que yo freno, que bajó la velocidad, por ahí como al minuto o cuare... no sé, no le sabría decir exactamente los segundos, pero sí sentí el golpe muy fuerte en la parte de atrás”.

Y al interrogante ¿cuánto tiempo tardó en llegar al sitio de siniestro la policía?, dijo: *“2 horas, hora y media para llegar la policía, primero comenzaron a llegar los de la ambulancia”.*

Luego fue interrogado por el apoderado de los demandantes, profesional que le preguntó al testigo si conocía que 3 kilómetros antes, en el sector de cordobita, había una cámara de fotomultas, respondiendo afirmativamente. Y respecto a la negación que hace el abogado, de no existir algún dispositivo de esa clase donde ocurrió el siniestro, dijo:

“pues hay una más adelante, antes de llegar al hotel Santorini, creo que hay una cámara de aquel lado”; y al afirmarse por el apoderado que esa cámara no registra la velocidad del carril en que él iba, dijo: “correcto”.

Al ser interrogado por la aseguradora, si vio en el sitio familiares de la víctima, respondió de manera afirmativa y añadió que alguien indicó:

“no ha debido coger esa moto en el estado en que estaba”.

Añadió más adelante frente a pregunta realizada por el mismo profesional:

“llega una mujer y se orilló y me dijo que me encomendara mucho a Dios y me cogió las manos y me dio una orada y yo le digo que si ella había visto el, después que me oró y todo, que si ella había visto y me dijo que el muchacho casi se estrella con ella, pero él la esquivó y cogió para el carril mío y con la velocidad que iba no dio para esquivarme, yo le dije a ella que si me podía servir de testigo y ella se quedó callada, pues seguimos en la conversación, y después llegaron, comenzaron a llegar, ya después al rato los policías, yo me fui para donde el policía y la muchacha se me perdió, no supe más de ella”

c. Pues bien, establece el Art. 176 del C. G. del P.:

“Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba”.

A su turno, el Art. 232 de esa misma codificación estipula:

“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”.

Revisado el legajo, encuentra el despacho que cada una de las documentales arrojadas, tanto por el extremo demandante, como por la Aseguradora que la contestó y postuló excepciones de fondo, fueron sometidas a contradicción en las oportunidades correspondiente; lo mismo acaeció con las allegadas como prueba de oficio, ya fuere para complementación de los dictámenes, con los anexos a que alude el Art. 226 del C. G. del P., o las decretada como prueba por oficios o informes, es decir, las certificaciones aportadas por **SALUD TOTAL EPS, SANTA CRUZ DE PAPARE SAS** y la copia de la carpeta de la noticia criminal 471896001023202000526, iniciada por el siniestro acaecido el 19 de septiembre de 2020, en que falleció **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**, respetándose, por tanto, el derecho de defensa.

Misma suerte corrieron los demás elementos suasorios, de ahí que los peritos que elaboraron el trabajo presentado por los demandantes y aseguradora demandada, fueren sometidos a interrogatorio en la audiencia de instrucción y juzgamiento, confiriéndole la oportunidad correspondiente a cada apoderado de los extremos, así como en el momento en que se recaudó la testimonial del señor **JHON JAIRO JARAMILLO**.

En ese contexto, corresponde al despacho analizar en conjunto el material probatorio para arribar a la certeza acerca de la forma en que se dieron los hechos aquel fatídico 19 de septiembre de 2020, acudiendo para ello a las reglas que gobiernan la sana crítica.

En primer lugar, se aprecia que ambos trabajos periciales tienen como punto de partida los mismos elementos documentales, como son el informe de accidente de tránsito, informe técnico de inspección de cadáver y estudio forense realizado por el **INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSE** –necropsia-, concluyéndose, con aplicación del método correspondiente, de una parte, en el trabajo de los demandantes, que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**, al momento del siniestro iba a una velocidad que superaba los 52 km/h, en tanto que el de la aseguradora trazaba un margen entre los 67 y 85 km/h, es decir, el primero no descarta los parámetros de velocidad aproximada consignadas en el segundo y tampoco puede establecerse de ellos, con total certeza, que la víctima se desplazaba violando el máximo legal de 80 km/h, aunque por los vestigios evidenciados de las fotografías vertidas en el formato de INSPECCION TÉCNICA DE CADAVER se concluye, sin mayor esfuerzo, que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** se movilizaba a alta velocidad, además, que no portaba casco, lo que explica el estado lamentable en que quedó, a más que los registros documentales del día del siniestro, así como el informe de necropsia, no aluden a ese elemento de seguridad.

Como punto coincidente, en ambas experticias se consigna el buen estado de la vía y la falta de iluminación artificial, así como la ausencia de elemento alguno que indicara que la víctima se encontraba bajo la influencia de sustancia alguna que pudiera alterar el buen juicio o su capacidad de reacción o estado de alerta, como alcohol o psicofármacos, lo que es coincidente con lo evidenciado a partir de las documentales remitidas por la FISCALÍA 22 SECCIONAL DE CIÉNAGA, MAGD., pues pese a que el INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES ordenó examen de alcoholemia, no se allegó a este despacho documento que diera cuenta del resultado obtenido.

Ahora en lo que sí distan diametralmente las experticias, es en que, la del demandante parte del supuesto de que el camión de placas TZV466, conducido por el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, se encontraba estacionado entre la vía y la berma, en el carril izquierdo, sobre la carretera nacional que de Barranquilla dirige a Santa Marta, sin luces o señal de advertencia. Y la de la aseguradora, que el mencionado automotor sí se encontraba en movimiento al momento del accidente, desplazándose a una velocidad promedio entre 17 y 27 km/h, lo que da luces de por qué las conclusiones son disimiles y, por tanto, descartan o enrostran, según lo allí vertido por cada extremo, el desconocimiento de las reglas de conducta que debían respetar los usuarios de la vía, como eran el occiso o el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**.

Aquí vale destacar que esa diferencia abismal en uno y otro trabajo deviene del elemento a partir del cual inicia el desarrollo cada trabajo pericial: el de

los demandantes, de lo consignado en el informe de accidente de tránsito; y del demandado, a partir de la fórmula física que emplearon los expertos para establecer no sólo la velocidad en la que se desplazaba la motocicleta, sino que el camión estaba en movimiento, aunque fuere a baja velocidad.

Como se puede apreciar de la cita fiel que se hizo previamente de lo expresado por el señor **ALEJANDRO RICO LEON** y del trabajo elaborado en conjunto con el señor **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, los expertos ofrecen una argumentación que está respaldada por el método físico del que echaron mano, de donde deviene su credibilidad, respaldado como está en la ciencia en que son profesionales y de la que tienen conocimiento específico y experiencia aplicada en el campo de la reconstrucción de accidentes de tránsito.

La misma senda científica no es hallada en el trabajo de los demandantes pues, memórese, parte del supuesto vertido en el informe de accidente de tránsito, sin que tenga soporte demostrativo alguno, que indique en realidad el vehículo de placas TZV466, se encontraba estacionado sobre la vía conduce de Barranquilla a Santa Marta, en el kilómetro 71 +600, sin luces de aviso de parqueo u otra especie de señalización.

En ese sentido, sólo una prueba con contenido científico era capaz de establecer que el mencionado camión se encontraba en movimiento y la velocidad promedio en la que se desplazaba, conocimiento que, a la postre, se echa de menos en el perito que elaboró el trabajo de los demandantes, aun cuando tenga experiencia en el campo de accidentes de tránsito.

Y es que tan sólo con ver las fotografías que integran el álbum allegado por la **FISCALÍA 22 SECCIONAL DE CIÉNAGA, MAGD.** se corrobora lo consignado en el peritaje de la aseguradora, esto es, que por la velocidad que llevaba la víctima en la motocicleta en que se desplazaba, tras impactar contra el camión, en el supuesto de estar detenido, era lógico que él y el automotor siguieran su curso hasta detenerse, de manera que los vestigios indican que el siniestro no ocurrió allí donde se muestra en las representativas y como sugiere el señor **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO**, sino antes, pues de haber sido así, como explicó el físico **ALEJANDRO RICO LEON**, las partes que se ven alrededor de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) y el cuerpo, debían estar debajo de ese automotor y no en la parte posterior, y si se examina la mácula, que al parecer es sangre, muestra que por ahí se deslizó el motociclista, luego entonces, es irracional pensar que la víctima impactó con el camión y él, junto a algunos fragmentos de la motocicleta, cayeran en la parte trasera como si fuere una pared, que fue lo explicado por el señor **ALEJANDRO RICO LEON**, pues no había nada que impidiera que pasaran por debajo.

De igual forma se extrae de las fotografías, y que fue vertido por el físico en mención, que el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) antes de impactar se percató de la presencia del camión, pero, evidentemente, por la velocidad que se desplazaba y la distancia en que se percató del

obstáculo (aun cuando estuviere dentro del margen legal –Art. 108 del C. N. T.), no pudo evitar la colisión, sin embargo, intentó esquivarlo, lo que provocó que la motocicleta siguiera su curso hacia el lado derecho de la vía.

Pues bien, aun cuando el despacho reconoce el conocimiento y amplia trayectoria en la materia de que se ocupó el señor **HENRY DE JESUS VELEZ AGUDELO**, el trabajo que realizó carece del parámetro científico que, con suficiencia abordaron los señores **ALEJANDRO RICO LEON** y **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, quienes consignan en su laborío datos científicamente verificables y que son armoniosos con la lógica, confiriéndole el despacho el mérito correspondiente.

Ahora, memórese que también se argumenta en ese trabajo, el elaborado por los señores **ALEJANDRO RICO LEON** y **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, que el camión se movilizaba, al momento del accidente, en una velocidad promedio entre 17 y 27 km/h, mientras que el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, en el interrogatorio al que se sometió aseguró que se desplazaba previamente a 80 km/h, como es permitido, y disminuyó la velocidad porque cerca había una cámara de fotodetección, aspectos que en conjunto muestran que es muy probable y compatible con los hallazgos comentados que, tanto aquél como el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.), circulaban en una velocidad que rondaba los 80 km/h, pero que, ya por la razón expuesta por el señor **JHON JAIRO JARAMILLO** (existir una cámara cuya existencia no se demostró) o cualquier otra, éste disminuyó drástica y repentinamente la velocidad, provocando que el motociclista, en la distancia y velocidad en que circulaba, le fuere imposible evitar el siniestro y el nefasto desenlace, tal y como explicó el perito al ser interrogado (**ALEJANDRO RICO LEON**), pues las luces de la motocicleta tenían un alcance de entre 45 y 60 metros, siendo que a esa velocidad, como se indica en la tabla 6 del trabajo presentado por la aseguradora, requería una mayor distancia para frenar:

VELOCIDAD	Distancia de Reacción dR	Distancia de Frenado dF	Distancia Total de parada dT
CAMION Entre 17 y 27 km/h	Entre 8,5 y 16,5 m	Entre 1,7 y 4,7 m	Entre 10,2 y 21,2 m
MOTOCICLETA Entre 67 y 85 km/h	Entre 33,5 y 51,9 m	Entre 29,5 y 56,8 m	Entre 63,0 y 108,7 m

En ese orden, se concluye que el camión se encontraba circulando en el carril izquierdo, entre la vía y la berma, mientras que la motocicleta, aunque dentro del carril, iba detrás de aquél, respetando la distancia conforme a la velocidad en que se movilizaba (Art. 108 del C. N. T.), con el agravante de que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) no portaba casco de seguridad.

En lo que concierne al alcance del informe de accidente de tránsito, la Corte Constitucional argumentó en sentencia C-429-2003:

“En ese orden de ideas, el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la

administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir de los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos.

Así pues, en virtud del art. 148 de la ley 769 de 2002, el informe descriptivo que elabora un agente de tránsito en los casos de accidentes de esta naturaleza con implicaciones penales, corresponde al ejercicio de una actividad de policía judicial consistente en rendir un informe cuyo contenido y efectos se encuentran regulados por el art. 149 del nuevo código nacional de tránsito y, en lo pertinentes, por los art. 314 a 321 del CPP. De tal suerte que se trata de un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica a fin de otorgarle el alcance probatorio que corresponda una vez sea valorado en conjunto con todas las pruebas practicadas, bien oficiosamente o bien a petición de parte.

Cabe recordar que cuando el agente de tránsito ha presenciado la ocurrencia misma del accidente de tránsito, se estará ante la posibilidad de decretar dicho testimonio para que sea controvertido ante la autoridad judicial correspondiente en el curso del proceso respectivo a fin de poder ser apreciado por el correspondiente funcionario junto con las demás pruebas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica”.

Es así, pues, que el despacho, como anunció en párrafos que anteceden, con base en la sana crítica analizó cada elemento, integrándolo con el restante recaudado, para arribar a la conclusión de que el camión no estaba estacionado, sino en movimiento.

Ahora, en cuanto a las reglas de conducta previstas en la ley 769 de 2002, vemos que la prevista en el Art. 65, fue transgredida por el conductor del automotor de placas TZV466, esto, por efectuar una maniobra de frenado repentina y abrupta, en el lado izquierdo de la vía, sobre la berma, que como indica el Art. 2 de ese mismo cuerpo normativo, es la “Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia”. En tanto que, del motociclista, las previstas en el Art. 94, es decir, transitar por la izquierda, sin usar casco.

En consecuencia, tras verificarse que el daño esbozado es producto de una concurrencia de causas, en que confluyeron, como ya se dijo, el conductor del camión de placas TZV466 y el de la motocicleta de JNZ99F, como quedó argumentado, fracasan las excepciones de mérito postuladas por la aseguradora demandada, que denominó **“RUPTURA DE NEXO DE**

CAUSALIDAD AL CONFIGURARSE UNA CAUSA EXTRAÑA–CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA”, “AUSENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE ESTRUCTURAN RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO DE PLACAS TZV466, Y POR CONTRERA DE MI REPRESENTADA SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.” e “INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO EN EL HECHO GENERADOR DE LA DEMANDA” apoyadas en que *“el accidente de tránsito se produjo por culpa exclusiva del mismo, teniendo en cuenta que de conformidad con el INFORME TÉCNICO –PERICIALDE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 201130534, que aportamos como prueba, se establece que la causa del siniestro es atribuible al señor ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO (QEPD)conductor de la motocicleta, quien por error humano, no logra reconocer con antelación la maniobra del señor JHON JAIRO JARAMILLO conductor del vehículo asegurado”*, y , por tanto, el daño no es imputable al demandado.

Se asegura lo anterior pues, como quedó visto, las reglas de conducta que debían acatar los usuarios de la vía fueron desconocidas tanto por el señor **JHON JAIRO JARAMILLO**, como por **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.). En ese orden, se declarará probada la **“CONCURRENCIA DE CULPA EN LA REALIZACION DE ACTIVIDADES PELIGROSAS”**, cimentada en que los dos conductores, es decir, tanto el de la motocicleta, como el del camión, se encontraban desarrollando una actividad peligrosa, debiéndose valorar *“las pruebas de diligencia y cuidado que pretendan hacerse valer por mi representada, así como las causas extrañas que se presenten, tales como la culpa de la víctima frente a la cual nos encontramos”*.

Sobre el tópico, la Sala de Casación Civil de la H. Corte Suprema de Justicia indicó en sentencia SC-4420 del 17 de noviembre de 2020:

“Ahora, existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o de neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas⁵. Esto, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza.

Sobre el punto ha dicho la Sala que “Si bien en un principio la doctrina de esta Corte resolvió el problema de las concausas o de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la “neutralización de presunciones”⁶, “presunciones recíprocas”⁷, y “relatividad de la

⁵ En este caso, nada obsta para del mismo modo aludir a la existencia de presunción de causalidad en forma concordante con Henry Mazeaud; pero no puede entenderse que se trate de presunción de culpa. Es decir, da lugar a presumir la existencia del nexo causal, el cual podría quedar a la deriva con la presencia de causa extraña.

⁶ Tenía aplicación en los eventos de responsabilidad donde se habla de presunción de culpa, es decir, cuando se ejerce una actividad riesgosa. Dicha teoría afirmaba que las presunciones se aniquilaban, para dar paso a la culpa probada (CSJ SC 5 de mayo de 1999, rad. 4978). Durante su implementación, un sector de la doctrina se oponía a la misma, por *“(…) carecer de fundamento normativo, toda vez que el hecho de haberse causado el daño por la intervención encontrada de dos cosas riesgosas no puede provocar una mutación normativa, es decir, pasar del riesgo como factor de imputación, a la culpa probada (…)”* (PIZARRO, Ramón Daniel, “Responsabilidad por riesgo creado y de empresa. Contractual y extracontractual”, t. II. Buenos Aires. La Ley, 2006, pp. 274-277).

⁷ En este evento, las presunciones de culpa por quienes desarrollan labores riesgosas no se neutralizan, sino que permanecen incólumes. Significaba que cuando una de las partes era la que sufría el daño, la presunción subsistía en contra de quien no lo padeció, quien podrá destruir la presunción probando la incidencia del hecho de la víctima en la producción del evento dañoso (CSJ SC 26 de noviembre de 1999, rad. 5220). Su crítica radicaba en que *“(…) la solución de apoyaba en una falsa idea de la responsabilidad civil, cuya esencia se fundamenta en la*

peligrosidad”⁸, fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01⁹, en donde retomó la tesis de la intervención causal¹⁰.

“Al respecto, señaló:

“(…) La (...) graduación de ‘culpas’ en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al] (...) juez [el deber] de (...) examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.

“Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (*imputatio facti*) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (*imputatio iuris*) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (...)”.

“Así las cosas, la problemática de la concurrencia de actividades peligrosas se resuelve en el campo objetivo de las conductas de víctima y agente, y en la secuencia causal de las mismas en la generación del daño, siendo esa la manera de ponderar el *quantum indemnizatorio*”¹¹.

En tal caso, entonces, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico. Como se dijo en el precedente antes citado, valorar la “(...) conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, estable[cer] su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal”.

Así, como ya se indicó antes, el despacho se ocupó del material demostrativo a fin de determinar cómo sucedieron los hechos y, de esa

idea de indemnización y no de pena, por tal motivo no se podía determinar la responsabilidad según la culpa del ofensor o la víctima (...)” (PEIRANO FACIO, Ramón Daniel. “Responsabilidad extracontractual”, 3ª ed. Bogotá. Temis, 1981, pág. 442).

⁸ Se tiene en cuenta el mayor o menor grado de peligrosidad de la actividad o mayor o menor grado de potencialidad dañina (CSJ SC 2 de mayo de 2007, rad. 1997-03001-01). Su censura consistía en que dicha tesis se preocupaba más por establecer que labor era más riesgosa en relación con otra, dejando de lado considerar cuál de ellas había causado el daño.

⁹ Reiterado en sentencias de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01, y 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-000042-01.

¹⁰ Teoría que en todo caso había sido acogida originariamente por esta Corte en sentencia de 30 de abril de 1976, G.J. CLII, n°. 2393, pág. 108.

¹¹ CSJ. Civil. Sentencia SC2107 de 12 de junio de 2018.

manera, establecer, el grado de incidencia de la conducta de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) y del señor **JHON JAIRO JARAMILLO**. En ese sentido, estima el despacho que de parte del primero hubo una incidencia del 60% en la ocurrencia del siniestro, por lo que se tendrá en cuenta en el momento correspondiente.

Ahora, en cuanto al daño, como elemento medular de la responsabilidad civil extracontractual por actividad peligrosa, que es la consecuencia del siniestro de tránsito que la víctima no está obligada a soportar, vemos que conforme al estudio de necropsia realizado por el INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES al cuerpo de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**, la causa básica de la muerte fue TRAUMA CRANEO ENCEFALICO SEVERO EN ACCIDENTE DE TRANSITO, del mismo modo, en el informe de accidente de tránsito se consigna que la víctima pereció en el lugar de los hechos.

Y frente al nexo causal, los instrumentos suasorios mencionados en momentos previos dan cuenta que el deceso de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** es consecuencia del incumplimiento de las reglas de conducta tanto del conductor del camión de placas TZV466, como de él, todo lo cual conlleva a la acreditación de los presupuestos axiológicos de la acción ejercida por el extremo promotor de esta causa, con la concurrencia mencionada. En ese orden, le corresponderá al guardián de la actividad peligrosa, en concreto, al señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ**, propietario del automotor de placas TZV466, salir a la satisfacción de la condena a que haya lugar, previa disminución del 60% por el grado de incidencia que tuvo la conducta de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.).

Así, prospera la excepción planteada por la aseguradora demandada, rotulada: "**INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD**", pues la satisfacción de una eventual condena a cargo del señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ** proviene del vínculo creado a partir de la póliza que amparaba el automotor de placas TZV466, y no porque sea guardiana de la actividad peligrosa.

Pues bien, como resarcimiento, la parte demandante pide se reconozca el perjuicio material e inmaterial que le fue irrogado. El primero corresponde al componente de lucro cesante, en cantidad de \$377.484.838, a razón de lo que dejó de percibir el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** por el fallecimiento de su hijo, quien devengaba diariamente, como trabajador de oficios varios en **SANTA CRUZ DE PAPARE S.A.S.**, \$52.608, y le suministraba para su sostenimiento, amén que es una persona de la tercera edad sin ninguna fuente de ingresos.

Al respecto, en el interrogatorio al que se sometió el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** expresó que hace algún tiempo no labora y su sustento actualmente deviene de lo que le suministra su hija. Al preguntársele a qué se dedicaba para la época de siniestro, señaló que dependía de lo que le daba su hijo fallecido. En cuanto al empleo anterior, que era de celador, dijo que lo había finalizado desde el 2014.

Al preguntársele si para la época del siniestro compartía vivienda con su hijo **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO**, respondió afirmativamente y añadió que dormía donde laboraba e iba a la vivienda a tomar sus alimentos.

Al ser interrogado de la cantidad que le daba su hijo para sostenerlo, respondió que le daba \$500.000 quincenal.

Al momento de ser interrogado por el apoderado de la aseguradora se compartió pantalla donde se mostraba el resultado de la consulta en la plataforma BDUA, que indicaba que el demandante estaba afiliado, en calidad de cotizante a **SALUDTOTAL EPS**, desconociendo el señor **ORLANDO** las razones por las que figuraba activo, dado que insistía que desde hacía varios años no laboraba.

De otra parte, conforme a la prueba decretada de oficio, **SANTA CRUZ DE PAPARE S.A.S.** el demandante, señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** sí laboró para esa sociedad pero en el interregno que va desde el 25 de noviembre de 2018 al 2 de junio de 2020, estando afiliado a la EPS MEDIMAS, en cuanto a la atención en salud (ver archivos N° 105 y 106 del expediente digital). Allí mismo allegó copia del contrato de trabajo, donde se evidencia que el salario convenido era de \$781.242, también campea el formato de afiliación a salud, pensión y caja de compensación, con un registro en salud desde el 3 de diciembre de 2018.

Por su lado, **SALUDTOTAL EPS** certificó que el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** estuvo afiliado a esa entidad por cuenta de **SANTA CRUZ DE PAPARE S.A.S.**, en virtud del contrato con inicio 06/01/2019 y final de junio 02/2020 y un segundo convenio que va del 30 de septiembre de 2020 al 30 de octubre de 2020, estando afiliado actualmente a esa EPS por la emergencia sanitaria (archivo 102).

Ahora, en cuanto al tema, al ser interrogada la señora **YINA LORENA GUZMAN POLO**, aceptó que cuando **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** obtuvo el empleo vivía donde laboraba y se alimentaba en su casa, asimismo, precisó que su hermano sostenía el hogar integrado por ella y su padre, destinando una suma de dinero para comprar alimentos.

Al preguntársele por su estancia en la finca que mencionaba, indicó que hace 5 meses se mudaron para ese lugar, del cual su padre se ocupaba de cuidarlo, al igual que en una finca anterior, que pertenecía al señor **GABRIEL MOSCARELA**, donde obtenía ingresos de \$300.000 o \$400.000 mensuales, y en la actual \$500.000 mensuales.

En cuanto a la afiliación al régimen de salud y pensión, señaló que su padre estuvo vinculado hace algún tiempo, pero desconoce si por cuidar la finca actual fue afiliado al régimen contributivo.

Al concretar el monto con que su hermano contribuía al hogar, indicó que eran \$500.000 mensuales.

Hasta aquí ningún elemento demostrativo descarta que el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) contribuía al hogar del que formaba

parte junto a su hermana y padre, aunado a que se acreditó que prestaba sus servicios a **SANTA CRUZ DE PAPARE SAS** en el cargo de oficios varios, lo que le generaba ingresos diarios en cantidad de \$52.608 con los cuales sí podía hacer aportes al sostenimiento de la familia, concretamente de su padre, **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**.

A lo dicho se añade que los ingresos que percibió el demandante, ya para la época que indica la mencionada sociedad o la afiliación mencionada por cuenta de **SALUDTOTAL**, pudieron no ser suficientes para la familia, amen que pareciera que el demandante egresó de tal empresa y a su turno ingresó su hijo.

Ahora, se desconoce cuántos días a la semana laboraba **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** para la empresa **SANTA CRUZ DE PAPARE SAS**, pues pese a verse en la demanda y subsanación una operación que parte de 30 días al mes, concluyendo con un monto de \$1.578.240, no hay ningún elemento que así lo precise, más aun cuando la copia parcial del contrato de trabajo, arrimada con el memorial a través del cual el extremo demandante recorrió el traslado de las excepciones formuladas por la Aseguradora, indica que para el 8 de septiembre de 2019, la víctima firmó el contrato laboral con aquella sociedad con un salario de 1.074.271, en tanto que el historial de **COLPENSIONES** enlista para esa misma época un monto inferior y posteriormente oscila, sin estipularse un monto exacto, en ese sentido, teniendo en cuenta que ejercía al momento del accidente una actividad lícita que le generaba ingresos, se presume que era el salario mínimo legal mensual vigente para la época del accidente y como fue indicado en sentencia SC15996-2016 de la Sala de Casación Civil de la H. Corte Suprema de Justicia, ya citada, *“en desarrollo de los principios de reparación integral y equidad, se calculará el lucro cesante con base en el salario mínimo legal mensual vigente, pues si sólo ahora se va a efectivizar la indemnización, la actualidad del estipendio permite que la pérdida del poder adquisitivo del dinero quede involucrada”*.

En ese orden, se atenderá para efectos de corrección monetaria el salario vigente en este año, al cual se le aplicará la reducción del 60% por concurrencia de culpas.

Y pese a la procedencia del reconocimiento del rubro que se analiza, a favor del señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**, encuentra el juzgado, además, que la liquidación no consulta los parámetros trazados por la jurisprudencia al respecto, como sería tener en cuenta la vida probable de la víctima y el familiar que reclama la indemnización, así como el descuento del porcentaje que destinaba **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) a su sostenimiento, excluyendo la parte de prestaciones sociales, debido a que las reclamaciones aquí planteadas escapan a esa noción laboral. En ese orden, fracasa las excepciones formuladas por la aseguradora demandada, denominadas **“AUSENCIA DE PRUEBA DEL PRESUNTO DAÑO Y SU CUANTIA”** e **“IMPOSIBILIDAD DE RECONOCIMIENTO DE LUCRO CESANTE A FAVOR DE LA DEMANDANTE”**, apoyada en que no hay elemento que acreditara que el vínculo laboral del occiso.

Siguiendo ese derrotero, se extrae de lo dicho la viabilidad del perjuicio material, en lo concerniente al lucro cesante, que es lo que se deja de percibir como consecuencia del hecho lesivo, en la modalidad de consolidado y futuro. La suma mencionada, se liquidará, como se dijo, tomando como base el salario mínimo de este año, el cual fue fijado en cantidad de \$1.000.000 a través del decreto 1724 de 2021, al cual se deduce el 25% que se presume el occiso destinaba a satisfacer sus gastos personales, para un monto de \$750.000, al que aplicada la disminución del 60%, por la concurrencia de causa, arroja un total de \$300.000.

Ahora, es hallado que al momento del deceso el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** contaba con 29 años (Página 26 del archivo N° 002 del expediente electrónico, mientras que para esa data el demandante, señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**, padre de la víctima directa, según verifica de la cédula de ciudadanía a folio 28, tenía 51, superándolo su descendiente en expectativa de vida, conforme a la tabla de mortalidad rentista hombres y mujeres prevista en la resolución número 1555 de 2010 de la SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA, vigente para el momento de los hechos objeto de demanda, por lo que se liquidará empleando ese referente, que serían de 30 años.

En ese orden concurre a favor del demandante, señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**, en calidad de padre de la víctima directa, el perjuicio material, en la modalidad de lucro cesante, en \$108.000.000, de los cuales como consolidado corresponde la cantidad de \$5.400.000, y como futuro \$102.600.000, lo que resulta de aplicar la fórmula que al respecto emplea la Sala de Casación Civil.

Frente al daño emergente, reclamado a favor del señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**, representado en lo que destinó para los gastos fúnebres, ha de indicarse que la documental allegada, visible a folio 35 del archivo 002 del expediente, no lo señala como la persona que los sufragó, sino a **YINA LORENA GUZMAN POLO**, por lo que se negará su reconocimiento, dado que si bien la mencionada funge como demandante, está vedado fallar extra petita, rogada como es la justicia ordinaria en la especialidad civil, a más que cada integrante de ese polo es considerado un litigante independiente, por darse un litisconsorcio facultativo. Así, prospera la excepción formulada por la aseguradora demandada, que llamó "**IMPOSIBILIDAD DE RECONOCIMIENTO DE DAÑO EMERGENTE A FAVOR DE LA DEMANDANTE**", pero bajo los argumentos aquí vertidos.

En cuanto a los perjuicios morales, que se circunscriben a la congoja, pesadumbre y tristeza que le ha generado en los señores **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** y **YINA LORENA GUZMAN POLO** la pérdida de su hijo y hermano, respectivamente, se accederá a su reconocimiento, pues pese a que los demandados aluden que debieron demostrarse, desconocen que aquél se presume frente a los parientes cercanos, como los padres y hermanos, a más que en el interrogatorio al que se sometieron se evidenció el desconsuelo por la muerte de **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.).

Siendo la Sala de Casación Civil el órgano de cierre de la justicia ordinaria, en cuanto a la especialidad civil, ha de respetarse el monto máximo fijado en la jurisprudencia que, frente al tema emitido recientemente, relacionada con la muerte en accidente de tránsito, esta es la sentencia SC-665 del 7 de marzo de 2019, fijó a favor de la cónyuge \$60.000.000. Así, se accederá a reconocer por ese rubro, en ese monto, disminuido en un 60% por la concurrencia de causas, pues el pedido supera aquél tope, de ahí que prospere la excepción postulada por la aseguradora, que llamó "**TASACION EXCESIVA DE LOS PERJUICIOS MORALES**", apoyada en que el pedido de este perjuicio debe respetar el arbitrio judicial.

Ahora, en vista de que **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.** formuló excepciones de mérito relacionadas con el seguro mencionado, se pasa a su estudio.

Así, formula "**LÍMITE DE LA EVENTUAL RESPONSABILIDAD O DE LA EVENTUAL OBLIGACIÓN INDEMNIZATORIA A CARGO DE MI REPRESENTADA Y A FAVOR DE LOS DEMANDANTES CORRESPONDIENTE AL LIMITE DEL VALOR ASEGURADO**", "**OBLIGACIÓN CONDICIONAL DEL ASEGURADOR**" e "**IMPOSIBILIDAD JURIDICA PARA RECLAMAR DOBLE INDEMNIZACION POR LOS EVENTUALES PERJUICIOS QUE HAYA SUFRIDO EL DEMANDANTE CON OCASIÓN DEL ACCIDENTE DE TRANSITO A QUE ALUDEN LOS HECHOS DE LA DEMANDA**". Sobre el particular es del caso precisar que la jurisprudencia ha indicado:

"«(...) en lo tocante con la relación externa entre asegurador y víctima, la fuente del derecho de ésta estriba en la ley, que expresa e inequívocamente la ha erigido como destinataria de la prestación emanada del contrato de seguro, o sea, como beneficiaria de la misma (artículo 1127 C. de Co.).(...) Con todo, fundamental resulta precisar que aunque el derecho que extiende al perjudicado los efectos del contrato brota de la propia ley, lo cierto es que aquél no podrá pretender cosa distinta de la que eficazmente delimite el objeto negocial, por lo menos en su relación directa con el asegurador, que como tal está sujeta a ciertas limitaciones»¹²

En el sub examine, las herramientas exceptivas se basan en el límite del valor asegurado, los riesgos amparados y la aplicación de la póliza correspondiente, señalándose que ése se circunscribe a lo consignado en la póliza de seguro de automóviles N° 1510670522302.

Ciertamente, revisada la documental respectiva, se evidencia un tope para el riesgo asegurado de muerte o lesiones a 1 persona en 240 SMLMV, de ahí que la condena deba limitarse a lo estipulado en ese amparo y sólo a ese máximo, prosperando la herramienta formulada por la aseguradora, llamada "**LÍMITE DE LA EVENTUAL RESPONSABILIDAD O DE LA EVENTUAL OBLIGACIÓN INDEMNIZATORIA A CARGO DE MI REPRESENTADA Y A FAVOR DE LOS DEMANDANTES CORRESPONDIENTE AL LIMITE DEL VALOR ASEGURADO**".

¹² CSJ Civil sentencia de 10 de febrero de 2005, exp. 7173.

De otro lado, fracasan las denominadas "**OBLIGACION CONDICIONAL DEL ASEGURADOR**" y "**ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA**", como quiera que quedó demostrada la responsabilidad del guardián de la actividad peligrosa, como es el propietario del camión, señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ**, siendo esa la fuente de la obligación de indemnizar.

Tras revisar el clausulado de la caratula, se verifica que el párrafo segundo del 1.1.1 del acápite de definiciones de coberturas alude que "*opera en exceso del seguro obligatorio de daños corporales, causados a las personas en el accidente de tránsito (SOAT), el FOSYGA o por el sistema general de seguridad social en salud*". Empero, pasa por alto la aseguradora que **ORLANDO ALFONSO GUZMAN POLO** (q. e. p. d.) perdió la vida en el lugar de los hechos y no hay registro alguno que indique que hubiere recibido asistencia médica, como asegura en la excepción denominada "**IMPOSIBILIDAD JURIDICA PARA RECLAMAR DOBLE INDEMNIZACION POR LOS EVENTUALES PERJUICIOS QUE HAYA SUFRIDO EL DEMANDANTE CON OCASIÓN DEL ACCIDENTE DE TRANSITO A QUE ALUDEN LOS HECHOS DE LA DEMANDA**", por lo que se declara su fracaso.

Finalmente, el despacho no encuentra acreditada ninguna causa que pueda enervar las pretensiones y que deba ser declarada de oficio, por lo que tampoco prospera la rotulada "**LA GENÉRICA O INNOMINADA DEL ARTÍCULO 282 DEL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO**".

Consecuencia de lo discernido, se declarará civil y extracontractualmente responsable al señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ** por los perjuicios materiales e inmateriales irrogados a los señores **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** y **YINA LORENA GUZMAN POLO**, conforme quedó explicado y en el porcentaje por concurrencia de causas.

Costas en esta instancia a cargo **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ** y **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, y a favor de los demandantes. Las agencias en derecho se fijan en \$4.680.000, atendiendo las reglas del Acuerdo PSAA16-10554 del 2016, emitido por el CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA.

V. DECISIÓN

Administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley, el **JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE CIENAGA, MAGDALENA**

VI. RESUELVE

1. **DECLARAR** no probadas las excepciones de fondo invocadas por **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, que denominó "**RUPTURA DE NEXO DE CAUSALIDAD AL CONFIGURARSE UNA CAUSA EXTRAÑA-CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA**", "**AUSENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE ESTRUCTURAN RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO DE PLACAS TZV466, Y POR CONTRA DE MI REPRESENTADA SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**", "**INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR AUSENCIA DE**

RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO EN EL HECHO GENERADOR DE LA DEMANDA", "AUSENCIA DE PRUEBA DEL PRESUNTO DAÑO Y SU CUANTIA", "IMPOSIBILIDAD DE RECONOCIMIENTO DE LUCRO CESANTE A FAVOR DE LA DEMANDANTE", "OBLIGACION CONDICIONAL DEL ASEGURADOR", "ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA" "IMPOSIBILIDAD JURIDICA PARA RECLAMAR DOBLE INDEMNIZACION POR LOS EVENTUALES PERJUICIOS QUE HAYA SUFRIDO EL DEMANDANTE CON OCASIÓN DEL ACCIDENTE DE TRANSITO A QUE ALUDEN LOS HECHOS DE LA DEMANDA" y "LA GENÉRICA O INNOMINADA DEL ARTÍCULO 282 DEL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO", conforme a lo argumentado en precedencia.

2. **DECLARAR** probadas las excepciones de fondo postuladas por **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, que llamó "**CONCURRENCIA DE CULPA EN LA REALIZACION DE ACTIVIDADES PELIGROSAS**", "**INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD**", "**IMPOSIBILIDAD DE RECONOCIMIENTO DE DAÑO EMERGENTE A FAVOR DE LA DEMANDANTE**", "**TASACION EXCESIVA DE LOS PERJUICIOSMORALES**", "**LÍMITE DE LA EVENTUAL RESPONSABILIDAD O DE LA EVENTUAL OBLIGACIÓN INDEMNIZATORIA A CARGO DE MI REPRESENTADA Y A FAVOR DE LOS DEMANDANTES CORRESPONDIENTE AL LIMITE DEL VALOR ASEGURADO**"

3. **DECLARAR CIVIL Y EXTRA CONTRACTUALMENTE** responsable al señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ** por los perjuicios irrogados a los demandantes, debiendo salir a la satisfacción de la indemnización, según lo indicado en la parte motiva de esta decisión, **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.**, hasta el tope y por el rubro asegurado, es decir, hasta 240 SMLMV por el riesgo asegurado de muerte o lesiones a 1 persona.

4. En consecuencia, se les condena a reconocer a favor del señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** como perjuicios materiales: \$5.400.000 como lucro cesante consolidado y como futuro \$102.600.000

5. Reconocer a favor del señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN** como perjuicio moral la cantidad de \$24.000.000.

6. Reconocer a favor de la señora **YINA LORENA GUZMAN POLO** como perjuicio moral la cantidad de \$24.000.000.

7. Disponer que las condenas antes mencionadas a favor de los demandantes, pagaderos dentro de los seis días siguientes a la ejecutoria a esta sentencia, obtengan un interés legal civil del 6% anual, a partir de la ejecutoria de la presente providencia y hasta cuando se realice el pago.

8. **NEGAR** el reconocimiento del perjuicio material, en la modalidad de daño emergente, reclamado por el señor **ORLANDO ALFONSO GUZMAN**.

9. Condenar en costas al señor **ARLES PIMIENTA RODRIGUEZ** y a **SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR S.A.** Las agencias en derecho se fijan en \$4.680.000 a favor de los demandantes.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ANA MERCEDES FERNÁNDEZ RAMOS

Juez

PROVEIDO NOTIFICADO EN ESTADO N° 012 de 2022
VISITAR: https://www.ramajudicial.gov.co/web/juzgado-001-civil-del-circuito-de-cienciaa/54