

Popayán, 13 de mayo de 2021

**Doctor**

**MANUEL ANTONIO BURBANO GOYES**

**M.S. SALA CIVIL FAMILIA**

**TRIBUNAL SUPERIOR DE POPAYÁN**

E.

S.

D.

**Ref.           Proceso verbal acumulado por R.C.E.**  
**Dte.:          NORBERTO RENGIFO COLLAZOS Y OTROS**  
**Ddo.:          “TRANSTAMBO” Y OTROS.**  
**Rad:          2018 00022 02**

**JAIRO MARTINEZ RUIZ**, identificado con la cedula de ciudadanía número 10.543.289 de Popayán, abogado con tarjeta profesional número 49.259 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderado de la parte demandante dentro del proceso de la referencia, estando dentro del término legal, conforme a los reparos oportunamente presentados, sustento el recurso de apelación; para lo cual comedidamente manifiesto a Usted:

1. En la sentencia de primera instancia se dan por probadas las excepciones propuestas por los demandados y denominadas “culpa exclusiva de la Victima”, para tal fin considera:

(a partir 1-49-20 del audio) **“en lo fundamental se hace consistir estas excepciones en los hechos de que del informe de accidente de tránsito se evidencia que la conducta desplegada por el señor Norberto Rengifo conductor de la moto al momento del accidente estuvo revestida de imprudencia, negligencia impericia, así como la violación de los reglamentos de tránsito denotando una gran incidencia en el proceso causal del accidente que se constituye en la causa eficiente del mismo”.**

(a partir 1-49-44 del audio) **“igualmente el personal de policía que elaboró el informe y su respectivo croquis codificaron como presunto responsable al motociclista con los códigos 157 girar sin indicación y sin tomar las**

**debidas precauciones, lo que se constata con la posición final de vehículos en el sitio del impacto los daños de la estructura de estos la trayectoria previa de la motocicleta la visibilidad del motociclista.”**

(1-53- 40 del audio) "y No obstante las alegaciones de las partes de la parte demandante expresadas en esta audiencia **se tiene que en el presente caso tal exceptivo está llamado a prosperar por la putísima razón de que la causa alegada y probada del lamentable insuceso fue justamente la determinación y exposición voluntaria y espontánea de la conducta observada por el demandante Norberto Rengifo Collazos** al conducir el día 26 de marzo de 1012 la moto de placas TKK 567 llevando como parrillero al otro demandante Ángel María Collazo por la vía Panamericana pasto Popayán que es una autopista de una calzada con dos carriles de alto tráfico vehicular y concretamente en el sitio los robles kilómetro 115 + **100 donde de una manera imprudente negligente y violatoria de las normas de tránsito como así también lo arguyen los demandados y la aseguradora llamada en garantía en sus alegatos se expuso al daño sufrido al emprender en la motocicleta que conducía un cruce del carril derecho de la vía por donde transitaba en sentido sur norte para ingresar atravesando el otro carril izquierdo de la calzada sentido norte sur al carretable que conduce a la vereda los Robles donde se dirigían para laborar; giro que se realizó sin indicaciones sin tomar las debidas precauciones interactuando con el automotor de placas TKK 567 conducido por el señor Abelardo Ruiz Gaviria quien transitaba por el mismo carril derecho de esa vía a una instancia de aproximadamente 4 o 5 metros con los resultados ya conocidos como así se consigna en el ipat, lo ratifica el testigo presencial Abelardo Ruiz Gaviria conductor del vehículo de placa TKK 567 involucrado en el accidente y lo confirma el testimonio especializado del técnico forense Mauricio Vega Rengifo al hacer la reconstrucción del accidente con base principalmente en dicho informe policivo en sus versiones expuestas en esta audiencia lo que denota la impericia del motociclista al maniobrar intempestivamente de esa manera sin prever el peligro**

**que conlleva no sólo al estar ejerciendo una actividad catalogada como de peligrosa sino también de exponerse voluntaria y arriesgadamente al mismo esto es que no tuvo la suficiente sensatez para evitar el peligro que representaba la ejecución de dicha maniobra;**

## **2. PROBLEMA JURÍDICO A RESOLVER PARA SUSTENTAR EN EL RECURSO DE APELACIÓN:**

En la sentencia recurrida se incurrió en evidentes errores a saber:

- (i) Catapultar como plena prueba las hipótesis dadas por el agente de tránsito.
- (ii) Interpretar en forma equivocada el croquis del IPAT.
- (iii) Tergiversar las convenciones del croquis del IPAT.
- (iv) En forma errada darle pleno valor probatorio a un dictamen pericial que en realidad no tiene ninguna conclusión sobre las causas reales del accidente, el cual únicamente se basa en las hipótesis del IPAT y en la versión amañada del conductor de la buseta; dictamen respecto de cual, además, se cercenó el derecho a la parte demandante para controvertirlo a través de otra prueba pericial.
- (v) Descontextualizar o fraccionar la versión del conductor de la buseta, desconocer el interés que tiene el conductor involucrado en el accidente sobre el resultado del proceso, utilizar únicamente la versión que aparentemente favorece los intereses de la parte demandada y de paso desechar sin fundamento válido alguno la declaración del conductor en la cual expresamente reconoce, la violación de múltiples normas de tránsito, como conducir sin conservar el distanciamiento, con exceso de velocidad y principalmente realizar una maniobra de adelantamiento en sitio prohibido.
- (vi) Sin un análisis serio y ponderado restarles credibilidad a los testigos presenciales del accidente.

- (vii) Sin mencionar ni determinar norma alguna, atribuirle violación de reglas del código de Transito al conductor de la motocicleta.

### **3. SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN**

3.1 Pese a que la totalidad de las pruebas obrantes en el proceso demuestran fehacientemente, **que el accidente se presentó por culpa exclusiva del conductor de la buseta**, por adelantar a la motocicleta en sitio prohibido<sup>1</sup>, **cuando esta se encontraban realizando un cruce legal y permitido en el lugar de los hechos**, el juzgador de primera instancia, niega todas las pretensiones de la demanda al dar por probadas las excepciones de los demandados, al catalogar infundadamente que la maniobra de cruce de los motociclistas fue *“imprudente negligente, violatorio de las normas de tránsito, sin indicaciones y sin tomar las debidas precauciones”*.

3.2 **El lugar de los hechos se trata de una intersección** entre la vía Panamericana y la vía terciaria nacional del ingreso al sector de “los Robles”; existencia de intersección que se encuentra probada con:

- Los datos y croquis del IPAT,
- Fotografías del folio 5, 6, 7, 8 y 9 del “*dictamen pericial*” de Mauricio Vega Rengifo.
- Declaración del conductor de la buseta

3.3 **Antes del impacto** la buseta transitaba **detrás de la motocicleta y procedía a realizar una maniobra de adelantamiento**; maniobra de adelantamiento que se encuentran demostrada en el proceso, con:

- **Confesión** de la demandada **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RÁPIDO TAMBO**, quien en la pagina 8 de la contestación de la demanda<sup>2</sup>, al excepcionar tratando de atribuir como causa del accidente *“la culpa exclusiva de la víctima”*, textualmente expresa: **“Así las cosas, es claro que al momento del accidente el vehículo tipo buseta ya había iniciado la maniobra para rebasar a la**

---

<sup>1</sup> Por tratarse de una intersección

<sup>2</sup> Instaurada por Norberto Rengifo y otros

motocicleta y había recorrido una corta distancia, que no hubo exceso de velocidad de parte de este vehículo, Ahora bien, **el motociclista que transitaba delante de la buseta por la derecha de la vía** y que pretendía realizar un cambio de trayectoria, que implica el cruzar una vía como esta con alto tráfico vehicular debió tomar las precauciones para realizar esa maniobra y no cambiar de rumbo sin percatarse de la presencia de vehículos detrás de ellos”.

- Declaración rendida por conductor de la buseta cuando textualmente expresa:
- **El “dictamen pericial” rendido por Mauricio Vega Rengifo cuando expresa:**
  - **“momentos antes de la interacción, la buseta se desplazaba detrás de la motocicleta. En circunstancias que son motivo de investigación, ocurrió una interacción entre los automotores que comprometió el extremo delantero de la buseta, y al parecer el costado izquierdo de la motocicleta...”**  
“En los instantes previos al contacto primario las velocidades en direcciones y cantidades eran tales que la buseta Mitsubishi y el conjunto motocicleta auteco-motociclistas, se acercaban relativamente (**se podría entender como que en esos instantes la buseta le diera alcance al conjunto motocicleta. Motociclistas**).
  - “...la buseta Mitsubishi se desplazaba por el carril derecho de la calzada de la vía en dirección al norte, y el conjunto motocicleta auteco-motociclistas por el carril derecho de la calzada de la vía, igualmente en dirección al norte por trayectorias de características colineales; **la buseta se desplazaba atrás del conjunto motocicleta-motociclistas**”<sup>3</sup>
  - “En los instantes del contacto primario, el conjunto motocicleta-Motociclistas se transversalizó estableciéndose **una velocidad relativa de acercamiento entre los cuerpos móviles en la cual la buseta le dio alcance al conjunto motocicleta auteco-motociclistas** la transversalización se asocia a la maniobra de viraje de características súbito a la izquierda que efectuó el mencionado conjunto para incorporarse a la entrada de la localidad de “los Robles...”.
- El dibujo del folio 26 del “dictamen pericial”, Mauricio Vega Rengifo, pese a que recrea en forma amañada, **expresamente reconoce o dibuja la forma como la**

---

<sup>3</sup> Folio 27

**buseta le dio alcance y pretendía adelantar a la motocicleta en el lugar de los hechos.**

- Los folios 28 y 29 del “*dictamen pericial*”, en el dibujo número 5, pese a que Mauricio Vega Rengifo diagrama en forma amañada, expresamente reconoce (según sus dibujos) **que en el puente sobre el rio los robles la buseta aun no le había dado alcance a la motocicleta, pero ya se disponía a efectuar la maniobra de adelantamiento;** adicionalmente expresa:

*“Dibujo número 5. Se ilustra la primera fase del mecanismo interactivo entre la buseta Mitsubishi de placas TKK- 567 y el conjunto motocicleta auteco- de placas HTW 06 – motociclistas en relación a la calzada de la vía en inmediaciones al kilometro 115+ 100m. La buseta ingreso al puente posicionada dentro del carril derecho en la vía (secuencia 1), en dirección al Norte, y continuo dentro de su correspondiente carril hasta la secuencia 4. En la línea intermitente de color azul se presenta la trayectoria que siguió el centro de masas de la buseta Mitsubishi”*

*“Momentos antes de la interacción, la buseta Mitsubishi de placas TKK- 567 se desplazaba por el carril derecho de la vía mojarra-Popayan en el kilómetro 115+ 100m sitio los “Robles “en dirección hacia el Norte y/o la ciudad de Popayan, **la buseta ingresaba al puente centrada en su correspondiente carril (ver secuencia1), la buseta se fue posicionando hacia la región izquierda de su carril (a partir de la secuencia 2 y hasta la secuencia 4) ...**”*

*“la buseta Mitsubishi se encuentra posicionándose sobre la región izquierda de su carril **y sobre regiones del carril contrario** (secuencias 5 a 7, en color azul) ...”.*

*“Instantes después de lo observado en la primera fase del mecanismo interactivo buseta Mitsubishi/ conjunto motocicleta Auteco- motociclistas (después de la secuencia 4. En color azul), **la buseta continuó virando ligeramente a la izquierda con el probable propósito de ir adelantando al conjunto motocicleta. Motociclistas** (secuencias 5,6 y 7 de la buseta en color azul). Las características cinemáticas de las velocidades en esta fase para los cuerpos móviles fueron probablemente de tipo colineal y en valor comparable (**siendo posiblemente mayor la velocidad de la buseta en alguna cantidad respecto a la velocidad el conjunto motocicleta – motociclistas**), La*

**buseta con su región izquierda se empezó a posicionar espacialmente sobre el carril contrario...”.**

- Los folios 30 y 31 del “*dictamen pericial*” Mauricio Vega Rengifo dibuja y reconoce expresamente en forma clara y detallada:
  - En **el lugar de los hechos existe una intersección** entre la vía panamericana y la vía terciaria nacional de “entrada a los Robles”.
  - **El conductor de la buseta se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento a la motocicleta, cuando esta realizaba un giro hacia el lado izquierdo.**
  - El impacto se presenta con el lado delantero derecho (o anterior derecho) de la buseta contra el lateral izquierdo trasero de la motocicleta.
  - Luego del impacto la buseta arrastra al conjunto motocicleta – motociclistas, por varios metros; cuya trayectoria inicia en el carril izquierdo<sup>4</sup> en dirección sur- norte, sigue por la berma de este carril, por parte de la vía terciaria nacional de “entrada a los Robles” y por la cuneta del carril contrario (al de transito de la buseta), hasta detenerse después de un paradero de buses ubicado fuera de la calzada.
  - En el folio 32 del “*dictamen pericial*” Mauricio Vega Rengifo una vez mas en forma clara y expresa reconoce que:

**“Momentos antes de la interacción, la buseta se desplazaba atrás de la motocicleta.** *En circunstancias que son motivo de investigación, ocurrió una interacción entre los automotores...”.*
- En el folio 33 del “*dictamen pericial*” Mauricio Vega Rengifo en forma clara y detallada expresa:

---

<sup>4</sup> Carril contrario a la trayectoria que conforme a las normas de transito debía conservar la buseta

“el señor Abelardo Ruiz Gaviria... planteo en su versión, **que momentos antes de la interacción se desplazaba en su automotor por el carril derecho de la vía (en dirección al norte, hacia Popayan) a cierta velocidad atrás del conjunto motocicleta Auteco- Motociclistas ... planteo el conductor de la buseta que realizó maniobras de tipo evasivo a la izquierda, en los instantes posteriores a la interacción, incluso desde instantes anteriores, ya había iniciado algunas maniobras al parecer, compatibles a adelantamiento del conjunto motocicleta – motociclistas...** plantea que los proceso interactivos conjunto motocicleta-motociclistas/ buseta ocurrieron en cercanías a **la desviación a la izquierda para entrar a la localidad de “los Robles”** “cuando terminaba de transitar por el puente vehicular”

“...Resulta razonable considerar que en los instantes del contacto primario entre los cuerpos móviles el conjunto motocicleta-motociclistas se encontraba en una posición de tipo transversal en relación a la región frontal de la buseta Mitsubishi (4)”

- En el párrafo 2 del folio 35 Mauricio Vega Rengifo expresa:

“en los instantes previos al contacto primario, las velocidades en direcciones y cantidades eran tales que la buseta Mitsubishi y el conjunto motocicleta Auteco- motociclistas se acercaban relativamente (**se podía entender como que en esos instantes la buseta le diera alcance al conjunto motocicleta-motociclistas**).

- En el párrafo 2 del folio 36 Mauricio Vega Rengifo expresa:

“...**La buseta Mitsubishi se desplazaba atrás del conjunto motocicleta- motociclistas...** En los instantes del contacto primario el conjunto motocicleta- motociclistas se transversaliza, **estableciéndose una velocidad relativa de acercamiento entre los cuerpos móviles en la cual la buseta le dio alcance al conjunto motocicleta Auteco- motociclistas**, la transversalización se asocia a la maniobra de viraje de características súbito a la izquierda que efectuó el mencionado conjunto para incorporarse a la entrada de la localidad de “los Robles””

La totalidad de negrillas y subrayas son ajenas al texto, son para resaltar

3.4 **La maniobra de adelantamiento** realizada por la buseta en el lugar de los hechos **se encuentra totalmente prohibida, por las siguientes razones:**

- El lugar de los hechos se trata de una **intersección** formada entre la vía panamericana y la vía terciaria nacional, de ingreso al sector de “los Robles”.
- En lugar de los hechos, en el carril derecho de la trayectoria sur norte<sup>5</sup> o Timbio – Popayan, **existe una señal de transito de “prohibido adelantar”.**
- El conductor de la buseta expresamente reconoce que en el lugar de los hechos es prohibido adelantar
- **El ARTÍCULO 73 del código nacional de Transito establece:**

**PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:**

**En intersecciones**

**En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.**

.....

*En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.*

3.5 **La maniobra de cruce** hacia la izquierda realizada por el conjunto motocicleta- motociclista en el lugar de los hechos **es totalmente legal, valida y permitida, por las siguientes razones:**

- La motocicleta **por transitar delante de la buseta y llegar a una intersección, tenía la prelación sobre la vía y sobre los vehículos que transitaban detrás de ella;** los cuales debían conservar el distanciamiento

---

<sup>5</sup> Trayectoria de la buseta

y esperar a que la motocicleta realizara el giro hacia el lado izquierdo.

- Por prohibición expresa de las señales de tránsito verticales<sup>6</sup>, horizontales<sup>7</sup> y especiales<sup>8</sup> del Código nacional de tránsito, en el lugar de los hechos la buseta no podía adelantar a la motocicleta; El conductor de la buseta estaba obligado a conservar el distanciamiento y esperar hasta que la motocicleta realizara el giro hacia el lado izquierdo.
- No existe ninguna norma de tránsito que prohíba el giro que realizó la motocicleta en el lugar de los hechos.
- La calificación dada en la sentencia de primera instancia, al giro efectuado por la motocicleta, no tiene ninguna base legal ni probatoria

#### **4. En relación con el indebido valor probatorio dado en la sentencia de primera instancia a las hipótesis del IPAT**

4.1 El código 157 establecido como hipótesis en el numeral 12 del IPAT no tiene ninguna demostración dentro del trámite procesal, por cuanto en primer lugar el policial no fue testigo presencial de los hechos, en segundo lugar, la “codificación” en los IPAT son únicamente con fines estadísticos del Ministerio de Transporte.

4.2 Para la fecha de los hechos el diligenciamiento del informe policial de accidentes de tránsito estaba reglamentado mediante las resoluciones números 4040 del 28 de diciembre de 2004, 1814 del 13 de julio de 2005 y 006020 del 29 de diciembre de 2006 publicada en el diario oficial edición 46.503 del sábado 6 de enero de 2007, expedidas por el Ministerio de Transporte, “*por medio de las cuales se adopta el manual para diligenciar el informe policial de accidente de tránsito y se modifica el campo 12 del formato del mismo informe*” de tal forma que el agente de tránsito

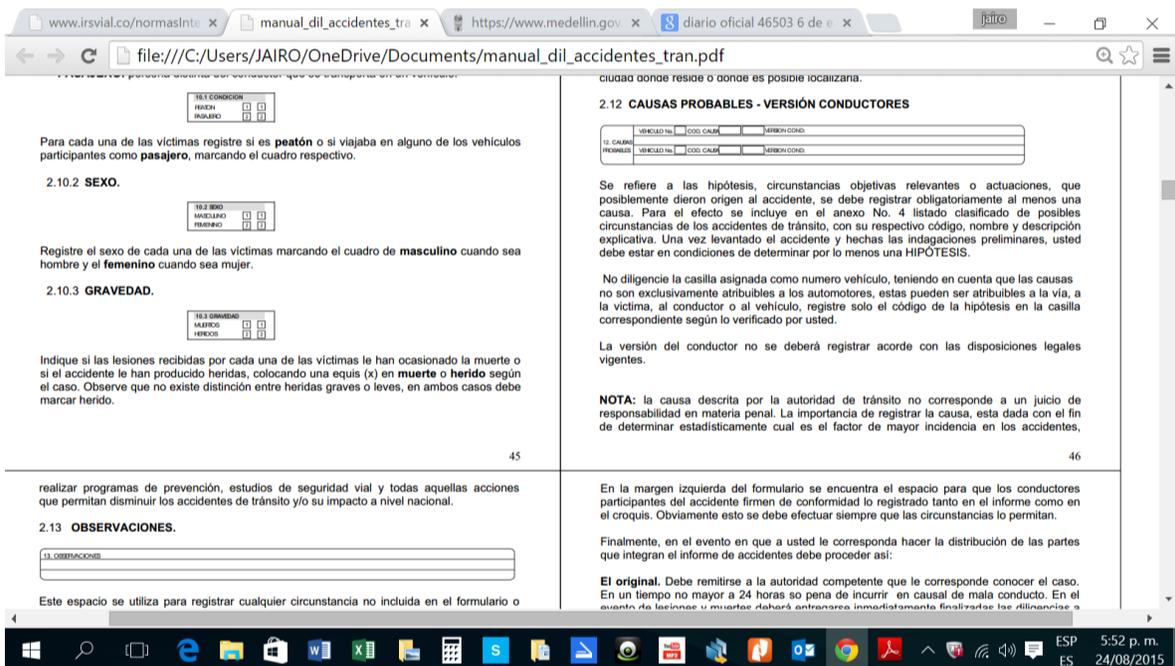
---

<sup>6</sup> Sp...

<sup>7</sup> Doble línea central amarilla continua

<sup>8</sup> Artículo 73 Código Nacional de Tránsito

**UNICA Y EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS**, y según su opinión personal debía consignar en el numeral 12 del informe policial de accidente de tránsito, las “causas probables o hipótesis” del accidente, escogidas del listado de causas contenidas en el referido manual, las cuales son denominadas “códigos”; la potestad de los agentes de tránsito para consignar las “causas probables o hipótesis del accidente” en el numeral 12 del informe policial de accidentes de tránsito, **es con el único fin de llevar estadísticas sobre la accidentabilidad en Colombia**, es por esta razón que en el referido “manual para diligenciar el informe policial de accidentes de tránsito” en lo referente al numeral 12 sobre “causas probables o hipótesis”, textualmente se establece:



4.3 Nótese como en lo referente al numeral 12 del informe policial de accidentes de tránsito, sobre causas probables del accidente “el manual para diligenciar el informe policial de accidentes de tránsito **INCLUYE una NOTA clara, expresa y de obligatorio cumplimiento por todas las autoridades**, la cual es del siguiente tenor:

**“NOTA:** La causa descrita por la autoridad de tránsito **no corresponde a un juicio de responsabilidad** en materia penal. **La importancia de registrar la causa está dada con el fin de determinar estadísticamente** cual es el factor de mayor incidencia en los accidentes, realizar programas de prevención, estudios de seguridad vial y todas aquellas acciones que permitan disminuir los accidentes de tránsito y/o su impacto a nivel nacional”.

4.4 La observación del numeral 13 del IPAT no constituye elemento de prueba que permita siquiera suponer que el conductor de la motocicleta incumplió normas de tránsito o fue imprudente al realizar el giro, **por la sencilla razón que en el numeral 7 del IPAT sobre las características de la vía determina que es una calzada con dos carriles de doble sentido, en el numeral 7.9 expresa que hay controles la señal SP- 46, pero especialmente que tiene línea central continua y línea de borde y hay señales de prohibido adelantar y límite de velocidad.**

4.5 Dadas las características de la vía, la posición final de los vehículos, la huella de arrastre y la propia versión del señor Abelardo Ruiz Gaviria conductor de la buseta de placas TKK 567, el agente de tránsito que elaboro el IPAT debió “codificar” a dicho conductor con los códigos 112 “desobedecer señales, 116 Exceso de velocidad, 121 no mantener distancia de seguridad, 123 y 132 no respetar prelación, 127 transitar en contravía, 131 salirse de la calzada, 139 impericia en el manejo.

4.6 Es importante aclarar que las falencias presentadas en el informe policial de accidentes de tránsito IPAT no tienen la connotación de constituir una falsedad, que permita “objetar o tachar” de falso el IPAT; **se reitera que las hipótesis del numeral 12 son con fines exclusivamente estadísticos del Ministerio de transporte,** (por lo que no requiere ser atacada a través de tacha de falsedad por el demandante); en el presente caso desafortunadamente, el señor Juez de primera instancia, en evidente desconocimiento de las normas que regulan la elaboración del IPAT, de las normas que regulan el tránsito en Colombia y en contravía de las pruebas obrantes en el proceso, le dio a las hipótesis del policía de tránsito, connotaciones y efectos probatorios que en realidad no tienen.

## **5. En relación con la declaración del señor Abelardo Ruiz Gaviria conductor de la buseta de placas TKK 567**

5.1 El hecho que **Abelardo Ruiz Gaviria** no haya sido vinculado al proceso como demandado no le resta el evidente interés en faltar a la verdad ya que si bien es cierto no le abarcan los efectos civiles de una sentencia de un juez civil, si puede estar comprometida su responsabilidad penal; es evidente que dicho conductor tiene un interés directo en las resultas del proceso al menos para “limpiar su Nombre” respecto de acusaciones dentro del gremio transportador como responsable de un siniestro de tránsito.

5.2 En la sentencia de primera instancia, sin fundamento valido alguno se desconoce que Abelardo Ruiz Gaviria **confesó o declaró que transitaba por el mismo carril derecho de esa vía a una velocidad entre 45 o 50 kilómetros por hora y a una instancia de aproximadamente 4 o 5 metros detrás de la motocicleta**, lo que constituye una flagrante violación de **los siguientes artículos del Código Nacional de Transito:**

- Artículo 74, el cual les ordena a todos los conductores que deben **reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora “en proximidad a una intersección”**.
- Artículo 61 **“todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento”**.
- Artículo 2 **Prelación: “Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos”**.
- **Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedió en el mismo carril de una calzada.**
- **Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.**

- **ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.**

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

**Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.**

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo **y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.**

- **ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.** Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás **y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables**, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

5.3 En la sentencia impugnada se olvida por completo que dentro del proceso **Está plenamente demostrado que el conductor de la buseta señor Abelardo Ruiz Gaviria estaba realizando una maniobra de adelantamiento de la motocicleta en el lugar de los hechos** por cuanto él ha declarado o confesado **que la buseta transitaba a una instancia de aproximadamente 4 o 5 metros detrás de la motocicleta y que cuando esta disminuyo la velocidad él no se podía parquear a tras de ella**, lo que indica simple y llanamente que alcanzó a la motocicleta se dispuso a sobrepasarla en un sitio prohibido y la atropelló, **arrastrándola varios metros.**

5.4 La maniobra de adelantamiento en el lugar de los hechos es totalmente prohibida por cuanto el artículo 73 del

Código Nacional de Transito establece las prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo en **intersecciones, en tramos de vía donde exista línea central continua o prohibición de adelantamiento,** en la proximidad de pasos peatonales (ver numeral 7.9 del IPAT señal SP 46), **..., en general cuando la maniobra ofrezca peligro.**

5.5 **Está plenamente demostrado que el conductor de la buseta señor Abelardo Ruiz Gaviria transitaba en el lugar de los hechos con exceso de velocidad,** por cuanto él ha declarado o confesado que la buseta transitaba a una **velocidad entre 45 o 50 kilómetros por hora** y en el lugar de los hechos **la velocidad máxima era de 30 kilómetros por hora,** por así ordenarlo expresamente el artículo 74 del Código Nacional de Transito, cuando establece que en **la proximidad a una intersección el conductor deberá reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora.**

## **6. En relación con la versión del “testigo- perito” Mauricio Vega Rengifo**

6.1 No es cierto que el “*perito-testigo*” haya hecho “la reconstrucción del accidente” como equivocadamente lo considera el juzgador de primera instancia, recuérdese que Mauricio Vega Rengifo lo que ha expresado es que hizo una **reconstrucción del lugar de los hechos,** lo que es una situación diametralmente distinta a lo considerado por el juez de instancia.

6.2 El testimonio y el “peritazgo” de Mauricio Vega Rengifo **NO contienen ninguna conclusión** sobre las causas reales del accidente, **simplemente se trata de hipótesis amañadas y totalmente alejadas de la realidad probatoria.**

6.3 El testimonio y el “peritazgo” de Mauricio Vega Rengifo simplemente está basado en la versión amañada del conductor de la buseta Abelardo Ruiz Gaviria y en una hipótesis para fines estadísticos establecidos por el agente de tránsito.

6.4 El testimonio y el “peritazgo” de Mauricio Vega Rengifo descontextualiza flagrantemente el croquis del informe

policial de accidente de tránsito; esto sin lugar dudas **con el fin de inducir en error a los operadores judiciales;** error en el que cayó el señor Juez Primero Civil del Circuito de Popayán, **quien en la parte considerativa de la sentencia apelada afirma categóricamente que el inicio de la huella de arrastre inicia en el carril derecho en dirección Timbio Popayán, cuando en el croquis del IPAT sin lugar a equívocos se establece que dicha huella inicia en el carril izquierdo y termina en la berma del carril izquierdo en dirección Timbio Popayán, o sea por el carril contrario por el cual dice el conductor de la buseta y el “Testigo- perito” Mauricio Vega Rengifo que transitaba la buseta de placas TKK-567.**

- 6.5 Para demostrar el error del juzgado de primera instancia, y la actitud dolosa y mentirosa del conductor de la buseta y del “Testigo- perito” Mauricio Vega Rengifo, presenté con el escrito de reparos, copia del croquis del IPAT en el que he resaltado con color verde la línea central que divide los dos carriles de sentido contrario, con color amarillo la línea de borde de carril y con color azul la huella de arrastre de 12 metros.
- 6.6 Con el debido respeto debo manifestar, que ante la evidente vía de hecho del Juzgado de Primera Instancia al negar la práctica de una prueba pericial oportunamente pedida por la parte demandante, con la cual, además, se pretendía controvertir el “dictamen pericial” rendido por Mauricio Vega Rengifo y dado que el señor Juez de primera instancia, desestimó mis alegatos en contra del infundado peritazgo, por el simple hecho de provenir del suscrito abogado y no a través de una prueba pericial; en esta oportunidad me ratifico en las críticas presentados y próximamente procederé a formular denuncia penal en contra el referido perito; críticas que reitero con conocimiento de causa, no solamente como abogado litigante en defensa de víctimas de accidente de tránsito, sino basado en mi experiencia de varios años como agente de tránsito.

**7. La sentencia de primera instancia se encuentra indebidamente sustentada por cuanto el señor Juez de primera instancia incurrió en error inducido por:**

- (i) Tomar como plena prueba las hipótesis del patrullero de tránsito, quien **sin fundamento alguno** y en forma parcializada al elaborar el IPAT, estableció hipótesis en contra del conductor de la motocicleta y desconoció u omitió las evidentes hipótesis en las cuales incurrió el conductor de la buseta.
  
- (ii) **Darle pleno valor probatorio al dictamen rendido por el perito Mauricio Vega Rengifo, quien pese a ostentar varios títulos como físico, reconoce una total ignorancia sobre las normas de tránsito en Colombia;** el desconocimiento de las normas que regulan el tránsito en Colombia de un perito equivaldría a que un perito para determinar las causas de un mal procedimiento en un proceso por responsabilidad médica, reconozca ante el Juez de instancia que no tiene conocimiento sobre medicina y pese a eso el juez base la sentencia en tan irregular “experticio”.
  
- (iii) Creer ciegamente en la versión del propio conductor de la buseta para darle pleno valor probatorio con el propósito de restarle credibilidad a la versión de los testigos presenciales de los hechos.
  
- (iv) Desconocer que el conductor de la buseta violó varias normas del código nacional de Tránsito, al (i) transitar con exceso de velocidad, (ii) en contravía, (iii) sin respetar prelación, (iv) no conservar el distanciamiento entre vehículos según la velocidad (V) efectuar una maniobra de adelantamiento prohibida.
  
- (v) Desconocer que la maniobra de giro de la motocicleta era totalmente permitida y ajustada a la normatividad de tránsito.
  
- (vi) No mencionar ni poder determinar que norma de tránsito fue la que el señor juez de primera instancia considera que no cumplió o vulneró el conductor de la motocicleta, para

aventurarse a catalogar la maniobra del motociclista como imprudente y violatoria de las normas de tránsito y como constitutiva de prueba de la excepción de culpa exclusiva de la víctima.

8. Es de reconocer que en el asunto de la referencia se denota un desconocimiento sobre las normas que regulan el tránsito en Colombia y sobre la forma de elaborar y especialmente poder interpretar un IPAT y su respectivo croquis, por parte del perito, del operador judicial; desconocimiento que se hace evidente, cuando: (i) se ignoran la violación de normas de tránsito por parte del conductor de la buseta, (ii) se tilda de irregular y violaría de normas de tránsito el giro de la motocicleta que en realidad es legalmente permitido en una intersección, (iii) se confunde el carril izquierdo con el derecho y la berma con el carril, (iv) no tienen claridad sobre la diferencia entre vía, calzada, carril, berma y cuneta y (v) además confunden las convenciones del croquis del sentido vial, con el sentido vehicular y estos con la huella de arrastre.
9. Se reitera que el “*testigo perito*” Mauricio Vega Rengifo reconoció no conocer las normas de tránsito ni el tipo de señales de tránsito, lo que conduce que los conocimientos del perito sobre física, dibujo, docencia universitaria no suplan su ignorancia sobre normas de tránsito, lo que conlleva a que no tenga la idoneidad necesaria para conceptuar sobre las causas de un accidente de tránsito; pero especialmente que sus hipótesis no puedan ser tenidas en cuenta por el juzgador, máxime cuando en el proceso obra prueba testimonial que contradice, las divagaciones del perito; recuérdese que para determinar las causas de un siniestro de tránsito no basta con medir la posición final de los vehículos involucrados y las distancias o características físicas del lugar de los hechos, o atreverse a hacer suposiciones disfrazadas de hipótesis; **para determinar las causas reales del accidente de tránsito objeto del proceso de la referencia, inexorablemente se requiere determinar que normas de tránsito incumplió cada uno de los conductores involucrados en el siniestro vial**; el desconocimiento por parte del perito de las normas de tránsito infringidas por el conductor de la buseta, y especialmente el errar al decirle al juez, que dos vehículos pueden transitar por el mismo carril, conllevó a que el

operador judicial en forma equivocada e infundada catalogara las hipótesis del policial y las torpezas del perito, como conclusiones, desconociendo las declaraciones claras, coherentes y concordantes de los testigos presenciales de los hechos.

10. Para alguien con los mínimos conocimientos sobre normas de tránsito o al menos de conducción de vehículos, o como mínimo de sentido común, es inaudito aceptar como conclusiones, hipótesis o causas de un accidente, el dicho de un “perito físico” que además de reconocer que no conoce sobre normas de tránsito, en forma absurda e infundada tenga la osadía de manifestar que sea permitido que una buseta que transita detrás de una motocicleta **le pueda dar alcance para continuar la marcha en forma “colineal” en el mismo carril.**
11. Recuérdese que en un carril de un solo sentido **es prohibido que dos vehículos (buseta y moto) puedan transitar en forma colineal;** máxime cuando existen señales de prohibición para adelantar; adicionalmente no puede olvidarse que existe en el Código Nacional de Transito claras disposiciones que establecen las distancias mínimas que de acuerdo a la velocidad se deben conservar entre vehículos.

Sin lugar a dudas el señor Juez de primera instancia al ser inducido en error por el patrullero de tránsito<sup>9</sup>, por el perito físico Mauricio Vega Rengifo<sup>10</sup>, y por creer sin someter al tamiz de la sana crítica la versión del conductor de la buseta causante del accidente, y sin analizar las múltiples vulneraciones de las normas de tránsito por parte de dicho conductor, le restó toda la credibilidad al testigo **TEOFILO JOAQUI** y a la versión del demandante Ángel María Collazos.

El juzgador de primera instancia al creer ciegamente en las hipótesis del patrullero de tránsito y del perito físico (ignorante sobre normas de tránsito), edificó contradicciones inexistentes entre la versión de Teófilo Joaqui y Ángel María Collazos, respecto a la sacada de mano del parrillero para realizar el cruce y la

---

<sup>9</sup> sobre las hipótesis consignadas en el IPAT

<sup>10</sup> por las hipótesis (mas no conclusiones) basadas en las hipótesis del policía y la versión del conductor de la buseta, y analizadas con la ignorancia total sobre normas de tránsito.

sacada de mano del primer campero para que el segundo campero también disminuyera la velocidad, dado que la motocicleta que transitaba delante de ellos se encontraba realizando un giro a la izquierda, el cual se reitera es totalmente permitido en el lugar de los hechos.

Obsérvese que no existe ninguna contradicción entre las dos versiones; por cuanto **TEÓFILO JOAQUI** en ningún momento ha negado que el parrillero hubiere sacado la mano; tampoco lo ha hecho el parrillero respeto al conductor del primer campero; se debe tener en cuenta que el parrillero por transitar delante del campero ( de espaldas a este) no tenía visibilidad hacia el conductor de dicho campero, que le permitiera observar que este hubiere sacado la mano para prevenir al segundo campero sobre el giro que estaba realizando la motocicleta.

En la sentencia recurrida se le resta credibilidad a la versión del testigo **TEÓFILO JOAQUI**, se edifican contradicciones inexistentes y poniendo palabras que el testigo no ha pronunciado; **hay que recordar que el testigo fue claro en determinar que observó la forma en que transitaba la buseta el giro que realizó la motocicleta y el momento y sitio exacto del atropellamiento.**

**TEÓFILO JOAQUI lo que ha expresado es no tener claridad respecto al sitio exacto de la vía donde quedaron la buseta, la motocicleta y los lesionados, es decir si en el carril, en la berma o en la cuneta; ante lo cual hay que recordar que todas estas áreas forman parte de la vía y el juzgador no puede olvidar el nivel intelectual y educativo del testigo, pero especialmente que este fue claro en determinar que el campero en el que viajaba no se detuvo en el lugar de los hechos**

El Juzgador de primera instancia, influenciado por las baldías hipótesis del policial y del “perito”, desconoce palmariamente que Ángel María Collazos y **TEÓFILO JOAQUI** son testigos presenciales de los hechos, sus versiones son claras, concisas coherentes y guardan plena relación con los datos y medidas del IPAT, con las fotografías obrantes en el proceso y aportadas por la parte demandada; las versiones coinciden con los datos sobre huella de arrastre y posición final de vehículos y lesionados.

Respecto a las declaraciones de Ángel María Collazos y **TEÓFILO JOAQUI**, es importante y obligatorio que el juzgador las correlacione con las versiones del propio conductor de la buseta y los datos consignados en el CROQUIS del IPAT, para poder determinar las verdaderas causas del accidente y de esta forma sentenciar en debida forma.

Es importante tener en cuenta que las versiones de Ángel María Collazos y **TEÓFILO JOAQUI**, coinciden en muchos aspectos con: (i) la versión del conductor de la buseta, (ii) con los datos del croquis del IPAT, (iii) con los dibujos del “perito físico”; especialmente en lo relacionado a: (i) que la buseta transitaba detrás de la motocicleta, (ii) que ambos vehículos transitaban por el carril derecho en dirección sur- norte, (iii) que la motocicleta disminuyó la velocidad para hacer el giro hacia la izquierda en la intersección de la vía terciaria nacional de ingreso a los Robles, momento en el cual la buseta intento sobrepasarla con las consecuencias ya conocidas, y (iv) la posición final de vehículos y lesionados.

La discrepancia se presenta respecto a las verdaderas causas del accidente, respecto a las cuales el agente de tránsito y el perito físico basado aparente y únicamente en la versión del conductor de la buseta, generaron como hipótesis de la causa del accidente la maniobra de giro del motociclista; hipótesis que fueron plenamente aceptada por el juzgador de primera instancia, restándole credibilidad a la versión de los testigos presenciales y desconociendo la vulneración de múltiples normas de tránsito por parte del conductor de la buseta; vulneración de normas que en realidad es la causa del siniestro vial relatado en los hechos de la demanda.

Ruego tener en cuenta que los testigos presenciales de los hechos fueron claros en manifestar:

- Que detrás de la motocicleta transitaba un campero, el cual disminuyó la velocidad para que la motocicleta realizara el giro permitido en el lugar de los hechos.
- Que la motocicleta prendió direccionales para realizar el giro

- Que al momento del impacto la motocicleta se encontraba abandonado el carril izquierdo en sentido Timbio Popayán.
- Que la buseta transitaba en contravía.
- Que la buseta se encontraba realizando un adelantamiento al menos a la motocicleta y al campero que transitaba detrás.
- **Teofilo Joaqui** en forma clara indicó, que observó el direccional prendió de la motocicleta, cuando esta se encontraba realizando el giro hacia la izquierda y ya estaba en el carril izquierdo en dirección Timbio Popayán, en el momento que fue impactada por la buseta, declaración que tiene sentido porque en esa posición ya era totalmente visible la motocicleta para el testigo que viajaba como pasajero de la parte delantera del segundo campero.

El Juez de Primera Instancia olvido por completo la posición final de los vehículos, los que según las pruebas obrantes en el expediente quedaron en la cuneta y la berma del carril izquierdo en sentido Timbio Popayán (carril y berma contrarios al carril derecho por el cual transitaba la motocicleta, y la buseta antes de iniciar la maniobra de adelantamiento); aspectos estos, que contradicen totalmente la versión del conductor de la buseta, quien no ha dado una explicación lógica y coherente del porque la buseta quedo en ese lugar si en realidad hubiere transitado por el carril derecho; ante lo cual hay que tener en cuenta la distancia de la huella de arrastre, los 13, 30 metros entre la terminación de la huella de arrastre y el eje trasero de la buseta, mas 3.60 metros de ancho entre ejes de la buseta y 7 metros entre el eje delantero de la buseta y la posición final de la motocicleta lo que **arroga una distancia de 35. 90 metros desde el inicio de la huella de arrastre hasta la posición final de la motocicleta;** lo que descarta la culpa de la víctima y demuestra el incumplimiento de normas de tránsito, por parte del conductor de la buseta; es sorprendente que una buseta que transite a la velocidad adecuada y no realice maniobras de adelantamiento en un sitio prohibido, pueda atropellar una motocicleta en el carril derecho y pasarse arrastrando a la motocicleta por más de 35 de metros hasta la cuneta del carril contrario.

En la sentencia recurrida se incurre en error al desconocer las pruebas obrantes en el proceso y las disposiciones que regulan el tránsito Colombia al atribuir al conductor de la motocicleta violación del deber de cuidado y especialmente la violación de normas de tránsito, sin explicar o siquiera mencionar el juzgador de instancia que normas es que atribuye como vulneradas y de paso guardar silencio sobre las normas que se evidencian y demuestran que en realidad vulneró el conductor de la buseta.

En la sentencia impugnada se olvidó por completo, que está demostrado en el proceso, que el lugar de los hechos se trata de una intersección, que por tal motivo en ese sitio es totalmente prohibida cualquier maniobra de adelantamiento; que la buseta transitaba detrás de la motocicleta, que el conductor de la buseta declaró que le dio alcance y que no podía parquearse detrás de la motocicleta, aspectos que demuestran que el conductor de la buseta realizó un adelantamiento en sitio prohibido, con exceso de velocidad, desconociendo claras normas del código nacional de tránsito, ocasionado el atropellamiento de la motocicleta y sus ocupantes, arrastrándolos por más de 35 metros para detenerse en la cuneta del carril contrario.

El juzgador sin mencionar norma alguna del código nacional de tránsito descalifica y reprocha el giro realizado por el motociclista, lo que implica que en la sentencia recurrida se incurra en una evidente vía de hecho al desconocer las normas que regulan el tránsito en Colombia, tales como la prelación de vehículos, distanciamiento de los mismos, sitios prohibidos de adelantamiento.

Los demandados y el propio juzgador al reprochar el giro realizado por la motocicleta pretenden que esta, a pesar de tener la prelación en la vía, que el vehículo que le antecede disminuye la velocidad para permitir el giro, la motocicleta debía estacionarse en la berma del lado derecho a esperar que los demás vehículos continuaran la marcha; tal posición además de absurda e ilógica y carente de respaldo normativo de tránsito, desconoce el artículo 76 del Código nacional de tránsito **que prohíbe estacionar vehículos en “...zonas de seguridad (berma), o dentro de un cruce”, “en puentes”,**

De igual forma en la Sentencia de primera instancia se desconocen las disposiciones que regulan la elaboración del informe policial de accidentes de tránsito IPAT, las convenciones utilizadas en el croquis del IPAT, confunde el carril donde inicia la huella de arrastre consignada en el croquis del IPAT, descalifica o le resta credibilidad a los testigos presenciales del accidente creando inexistentes contradicciones, le da plena credibilidad al autor del accidente y toma como prueba un “peritazgo testimonio” rendido por un físico que confiesa que no conoce las normas de tránsito ni la codificación de las señales de tránsito y que basó su “experticia y testimonio” únicamente en la versión el conductor de la buseta y que en forma irregular indujo en error al juzgador, al cambiar de carril el sitio de inicio de la huella de arrastre.

Ruego a los Honorables Magistrados revocar la sentencia recurrida y en su lugar acceder a las pretensiones de la demanda,

Dada la situación presentada, en primera y segunda instancia, respecto a varias pruebas pedidas por la parte demandante; unas decretadas, pero no prácticas y otras no decretadas, Ruego a los Honorables Magistrados determinar la pérdida de la capacidad laboral de los demandantes para efectos de cuantificar el lucro cesante causado.

Atentamente



**JAIRO MARTÍNEZ RUIZ**  
C.C. No. 10.543.289 de Popayán  
T. P. No. 49.259 del C. S. de la Judicatura.