



Ana Patricia Bueno Mogollón
ABOGADA
TÉCNICA JUDICIAL EN CRIMINALÍSTICA

**DOCTORA
MARIA CLARA OCAMPO CORREA
HONORABLE MAGISTRADA TRIBUNAL SUPERIOR
DISTRITO JUDICIAL DE BUCARAMANGA SALA CIVIL - FAMILIA
E. S. D.**

**REF: SUSTENTACIÓN RECURSO APELACIÓN ROCESO DECLARATIVO DE
RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL INSTAURADO POR ALBELIS
SANDOVAL Y OTROS CONTRA CONSTANTINO GUARIN OSORIO.**

RAD: 68001 3103 009 2021 00024 01

ANA PATRICIA BUENO MOGOLLÓN, abogada en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 59788 del Consejo Superior de la Judicatura, identificada con la cédula de ciudadanía No. 63.316.065 expedida en Bucaramanga; con domicilio contractual en la calle 64 No. 2W- 47 de Bucaramanga, correo electrónico: nikita_9000@hotmail.com celular: 3105624317; obrando como apoderada de los demandantes, con mi acostumbrado respeto manifiesto mediante el presente escrito que conforme al **RECURSO DE APELACION** interpuesto en audiencia contra la sentencia de fecha mayo 16 de 2023 proferida por su Despacho, me permito sustentar los reparos formulados de la siguiente manera:

1. El Despacho toma como factor único y determinante del accidente, la velocidad que le imprimía a su motocicleta el conductor **CARLOS ALBERTO REY CABALLERO**; la cual a consideración del fallador era superior a los 60 Km/n. Una afirmación genérica que el juzgador usa sin que dentro del expediente, se hubiera allegado un dictamen de física que determinara dicha velocidad, razón para apartarnos de dicha apreciación dado que para la fecha del accidente (12 de diciembre de 2018), las condiciones de infraestructura de la vía eran diferentes y limitaban poder elevar la velocidad a ese límite. Teniendo en cuenta que cincuenta metros atrás existía un giro habilitado, para hacer el retorno hacia girón que en algunas ocasiones, los vehículos bloqueaban la calzada durante el giro. Situación conocida por el a quo, quien sobre este tema estuvo interrogando al funcionario que elaboró el respectivo informe de accidentes, y que en el IPAT dentro de las señales de tránsito indicadas se relacionan únicamente las de: sentido vial, línea de carril blanca, segmentada, línea de borde amarilla y blanca. Frente la señal de 30 Km/h que relaciona el fallador de instancia, no se identifica la existencia de la misma para la fecha de los hechos, en ninguno de los documentos



probatorios aportados en el proceso penal, y en la parte civil los demandados no aportaron prueba alguna de dicha señal; por lo que el tramo implicado conforme lo establece la ley 1239 de 2008, especifica la velocidad de circulación de 60Km/h y hasta de 80 Km/h, hecho que se ratifica con la respuesta de INVIAS o entidad a cargo de la vía implicada, que se aportó al proceso.

2. El Despacho desconoce por completo los conceptos dinámicos del dictamen pericial, dándole una valoración errada al dictamen pericial aportado por la parte demandante. **Afirma que el perito debe plasmar circunstancias, de las que no tienen base probatoria** y que debe crear escenarios partiendo de los supuestos mencionados en redes sociales y noticias periodísticas inconclusas, como lo es la participación de un tercero que entre rumores describen como una volqueta, sin que se allegue tan siquiera una prueba sumaria de las redes sociales, situación que ilustra la forma genérica como el juez evaluó el dictamen pericial y las cuales se apartarían de la objetividad del dictamen pericial, ya que establecer hipótesis circunstancias de certeza, para determinar la intervención de un tercero (Volqueta) como factor determinante o contribuyente, sin que obre tan siquiera una prueba sumaria, testimonial o documental clara, deja claro un **defecto factico** frente a la sentencia sin una base objetiva.

Es de resaltar que la afirmación realizada por el Juez, de **no existir prueba documental que confirmara el parqueo o estacionamiento del tracto camión**, es un hecho contradictorio, toda vez que por la parte actora con el dictamen pericial aportado, se allegaron las fotografías de la ubicación del tractocamión, del cual se hizo un análisis detallado de su ubicación del vehículo; incluso se referenció otros vehículos de iguales características saliendo del mismo parqueadero; donde claramente se observan que para salir de dicho parqueadero, requieren tomar el carril izquierdo durante el giro desde el portón de salida, continuando su marcha por dicho carril, sin embargo encontramos que el vehículo del demandado, se ubica metros adelante del portón sobre el costado derecho de la calzada, e incluso pisando la línea de borde blanca, donde debido al desnivel de la zona de rodadura frente a la berma, vemos que las llantas externas derechas quedan flotando, mientras el resto del tractocamión invade el carril derecho, para ilustración de lo dicho podemos ver paginas 7, 8 y 10 del dictamen pericial, es claro que un vehículo de esa dimensiones en tránsito, nunca lo haría poniendo sus ruedas externas a flotar sobre el desnivel con la berma, **pero si en caso de estar parqueado o estacionado**, buscaría la forma de quedar lo mayormente posible fuera del carril de circulación, situación que debido al gran tamaño del vehículo sería imposible lograr.



Otro aspecto igualmente importante, **para determinar que el vehículo tractocamión estaba estacionado**, fue el abordaje que hizo el perito de manera profunda, donde expuso que de existir movimiento por parte del tractocamión, este no podría quedar unido a la motocicleta después del impacto, incluso utilizando ejemplos de velocidades mínimas de 15Km/H, exponiendo que con esa velocidad de ser cierto el movimiento del tracto camión, este tendría una distancia mínima de 4.15 metros de separación de la motocicleta, pues en solo un segundo a 15Km/H el vehículo recorrería 4.15 metros y dijo que el tiempo de percepción del conductor del tractocamión, se vería incrementado pues el impacto es en la zona posterior del tractocamión, no era un lugar que el conductor percibiera en una etapa pre-impacto sino pos-impacto, es decir que podría ser mayor a 2 segundos; entonces como resultado veríamos a mínimo 8.30 metros, el tracto camión la motocicleta si este estuviera transitando; cosa que no ocurre en el caso concreto pues los dos vehículos, incluyendo el cuerpo del motociclista se ven pegados uno al otro. Afirma el perito desde su conocimiento y experiencia, e idoneidad que el tractocamión, durante el impacto hacía las veces de un objeto fijo por su tamaño y peso frente a la motocicleta.

3. Existe una inadecuada y errada valoración de croquis, teniendo en cuenta que el mismo dibujo grafica o ubica el tracto camión, pisando la línea de borde y a la vez en los mismos registros fotográficos de la fiscalía, se evidencia que la llanta externa del tráiler está flotando sobre la berma; hechos que contrarían la posición del juez al afirmar que este tractocamión, circulaba momentos antes del impacto con el motociclista. Y no obstante presentar dentro de su argumentación, el funcionario de instancia que la valoración del informe se rige por el sistema de apreciación racional, se aparta de la declaración del señor agente MATEUS MACÍAS SUAREZ, quien claramente expuso que cuando llegó al lugar del accidente, se encontraban solamente los vehículos en la posición final que se reporta, porque el motociclista herido había sido llevado hacia la clínica. **Respecto a las dos hipótesis que fueron consignadas** y la configuración de éstas explicó que las mismas se anotaron como simple estadística; que al otro día del accidente se verificó que había una cámara y logró ver un video, donde se podía establecer que el vehículo había salido y se había estacionado en la posición final y luego se produjo el impacto con la motocicleta. Explicó que fundó su hipótesis antes de ver el video, en la ubicación final del tractocamión y la de exceso de velocidad del motociclista, en los comentarios de las personas que habían en el lugar, hipótesis que también fueron desvirtuadas por el perito LUIS FREDY DIAZ MARTINEZ en su dictamen.

El juez le dio un excesivo alcance probatorio al IPAT, a sabiendas de las correcciones que realizó el policial en su declaración, aun sabiendo que cuando se hace presente



la autoridad de tránsito para el respectivo levantamiento, no son testigos presenciales del mismo y que el video que ilustra claramente lo afirmado por el policial y el perito, se avizoro un día después de la ocurrencia del accidente, siendo este mismo imposible de recolectar debido a los contratiempos, que el dueño del parqueadero no permitió extraerlo desde la unidad de disco, exigiendo una orden judicial y por parte de la fiscalía nunca se emitió dicha orden a tiempo, perdiéndose la información con el pasar de unos pocos días según el encargado del parqueadero.

En el documento del primer respondiente suscrito por JULIO NIÑO RINCÓN, Agente de la Policía Nacional, quien diligencio el informe FPJ-14 – ACTUACIÓN DE PRIMER RESPONDIENTE, que obra como prueba trasladada de la Fiscalía, no se logró consignar en dicho documento testigo alguno, por lo que las manifestaciones de los demandantes en sus respectivos interrogatorios de parte, corresponden a supuestos de lo que ellos escucharon, pero ninguno estaba allí presente y la capacidad de ratificar la existencia de un tercero. Siendo este un hecho que incluso pudo ser mencionado, por el demandado para evadir su responsabilidad al estacionarse, en una zona de alto trafico y elevando las condiciones de peligro de la vía.

De igual forma el señor patrullero MATEUS MACÍAS SUAREZ, elaboró y suscribió el INFORME DE INVESTIGADOR DE CAMPO (FOTÓGRAFO), de fecha diciembre 12 de 2018 que igualmente obra como prueba trasladada de la Fiscalía, contentivo de doce imágenes que reflejan no solo el lugar de los hechos sino la ubicación final tanto del automotor como del velomotor sobre la calzada, fotografías que fueron usadas por el perito de la parte demandante en su informe, para establecer la condición de parqueo en que se encontraba el tracto camión; por otra parte encontramos que no se verificó junto a su acompañante, si existía alguna señal de tránsito respecto del límite de velocidad y que según su experiencia, no sabe exactamente en ese tramo de vía donde se presentaron los hechos, cuál sería la velocidad permitida y reglamentaria, razón por la que el juzgador no tiene una base probatoria en el expediente, para delimitar la velocidad a 30 km/H y que incluso lo llevo a constreñir al perito de la parte demandante, obligándolo a pronunciarse sobre dicha velocidad sin tener una base objetiva.

4. La valoración de los testigos debe realizarse desde el punto de vista de la percepción, hechos tangibles y circunstancias que sean captadas por los sentidos, valoración errada que realiza el funcionario frente a los familiares de occiso quienes no fueron testigos presenciales y no pueden dar fe de la existencia de tercero involucrado, que llevara a la ocurrencia de hecho investigado, a diferencia del testimonio del pericial el cual extrae, mediante su conocimiento y un análisis de la información objetiva de las



piezas probatorias, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que llevaron a la muerte del motociclista.

En caso que el juzgador quisiera a manera de indicios, darle fuerza probatoria a lo supuestamente dicho por las redes sociales y noticias sin profundidad investigativa, que fueron mencionadas a través de los interrogatorios de los demandantes, es claro que dicho indicios no son sustraídos de manera directa de la fuente, pues los demandantes fueron terceros que no obtuvieron, de manera directa la información de la fuente, una circunstancia que tergiversa la información y puede llegar a tener serias variaciones, las cuales dejan sin fuerza probatoria dichos pronunciamientos, al no contar dentro del expediente con la fuente formal y clara, que dio origen a los supuestos comentarios.

5. El juez de primera instancia rechaza las apreciaciones técnicas y científicas que hace el perito de parte LUIS FREDY DIAZ MARTINEZ, cuando menciona que los registros fotográficos que hacen parte de la ilustración del accidente, permiten evidenciar que el vehículo tipo tracto camión se encontraba estacionado. Como se expuso con anterioridad, la ubicación del tracto camión sobre la calzada pegado a la línea de borde blanca, no da lugar a ninguna duda que este se encontraba estacionado, ya que de haber salido del parqueadero, este se encontraría sobre el carril izquierdo y no sobre el derecho pisando con la llanta interna del remolque, la línea de borde de costado derecho y flotando en el desnivel de la berma la llanta externa. Siendo claro el estacionamiento al estar incluso la llanta externa del tráiler sobre la berma. Igualmente, como ya se expuso, el mismo agente que conoció del accidente, MATEUS MACÍAS SUAREZ, explicó que tuvo conocimiento directo a través de un video, que el tracto camión se encontraba estacionado cuando se produce el impacto y que las hipótesis indicadas en el IPAT corresponden a una mera estadística. El inconformismo del A quo con el análisis de los registros fotográficos que realiza el perito, que muestra en su dictamen, nos permite concluir que no se apreciaron dichos documentos desde el punto de vista que los mismos hacen parte del INFORME DE INVESTIGADOR DE CAMPO (FOTÓGRAFO) de fecha diciembre 12 de 2018, elaborado y suscrito por el patrullero MATEUS MACÍAS SUAREZ y que no se involucró en dicho registro situación alguna que llevará a concluir que alguno de los rodantes involucrados hubiese sido objeto de desplazamiento con anterioridad a la intervención de la autoridad pertinente.

Por todo lo anterior, de manera respetuosa solicito a los honorables Magistrados, se sirvan despachar favorablemente la presente impugnación.

ATENTAMENTE,



Ana Patricia Bueno Mogollón
ABOGADA
TÉCNICA JUDICIAL EN CRIMINALÍSTICA

ANA PATRICIA BUENO MOGOLLÓN
C.C. No. 63.316.065 DE B/GA.
T.P. No. 59788 C.S.J