

Doctor

**ANTONIO BOHÓRQUEZ ORDUZ**

Magistrado Sustanciador Sala Civil - Familia

**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL**

Bucaramanga.

Ref: Verbal por R. C. E. - Apelación de Sentencia

Dtes: **YESICA ANDREA ESTUPIÑÁN y OTROS**

Ddos: **ALDEMAR GARCÍA AGUILAR y OTRO**

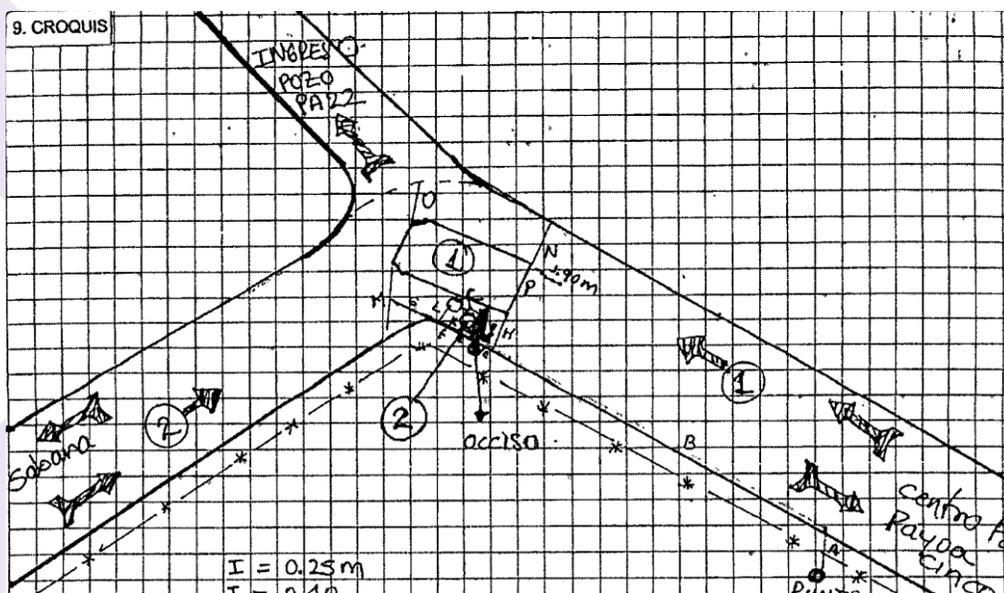
Rad: 68081-31-03-002-2019-00284-01 Int. 609/2022

Como apoderado de la **ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA E.C.** que fue llamada en garantía a este proceso por haber suscrito un amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual con un valor máximo asegurado de hasta \$200'000.000= para el evento de MUERTE DE UNA PERSONA, acudo a reiterar mi inconformidad con lo decidido por el A-quo al condenar al demandado ALDEMAR GARCIA AGUILAR (y por reembolso hasta la suma asegurada a mi representada), señalándolo como responsable de los daños sufridos por los demandantes; esa decisión DEBE SER REVOCADA puesto que con ella se desconoció por completo la normatividad que rige la conducción de vehículos EN LOS CRUCES O INTERSECCIONES QUE CARECEN DE SEÑALIZACIÓN característica indiscutible del tramo de la vía en la que se desarrolló el accidente que origina este proceso.

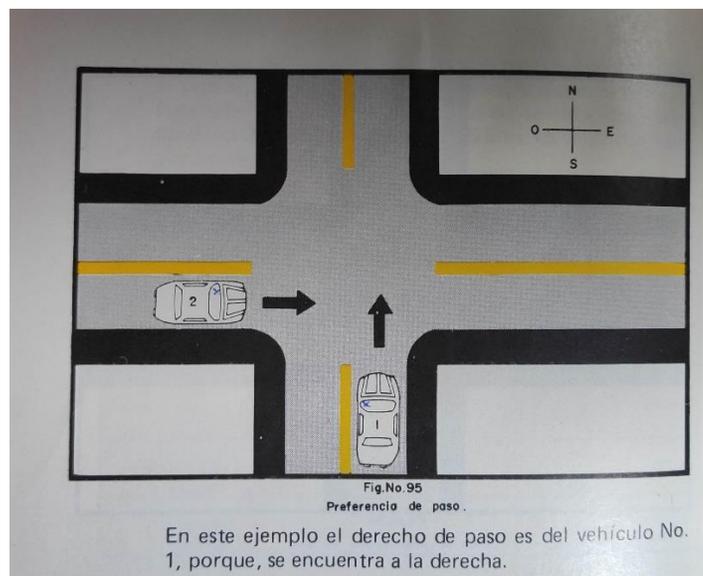
Desde la contestación de los llamamientos en garantía, en los escritos presentados el 23 de febrero y el 5 de marzo de 2021, al proponer la excepción de CULPA EXCLUSIVA DEL SEÑOR ARNULFO MANTILLA CARREÑO hice énfasis en que el lamentable evento que produjo la muerte del mencionado motociclista SUCEDIÓ EN UNA INTERSECCIÓN QUE CARECÍA DE SEÑALIZACIÓN y que por tanto, si con el vehículo de placas SXS-419 en ese instante ya se había iniciado el CRUCE PERMITIDO hacia su izquierda, ningún reproche ameritaba hacerle a su conductor por el hecho de que el vehículo de carga quedara ocupando parte del carril de su izquierda, puesto que es apenas obvio que para acceder a la vía que le llevaría hacia el municipio de Sabana de Torres esa volqueta tenía que pasar sobre el carril de su izquierda.

También señalaba que de elemental lógica era que, **si el motociclista por su parte en ese momento ejecutaba un giro pero hacia su DERECHA**, no se podía admitir que él llevara la prelación como lo asumió la Inspectoría de Policía y luego el Subintendente de Policía Eduar Enrique Díaz Castellanos, hipótesis equivocada que después vino a asumir **sin cuestionamiento alguno** el A-quo a pesar de que en el alegato previo a que emitiera su fallo ahondamos en razones para que tuviera en cuenta que este proceso debe resolverse no con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68 del Código Nacional de Tránsito sino por lo establecido por el 70 ibidem. Nuestra argumentación, basada en las pruebas y en las normas aplicables al caso NO FUERON SIQUIERA MENCIONADAS EN LA SENTENCIA Y MENOS AÚN REFUTADAS, lo que implica una afrenta al derecho de defensa y al debido proceso.

El artículo 68 que el A-quo tomó para emitir la condena se refiere a la utilización de los carriles y contendría la regla adecuada para resolver el asunto sometido a la jurisdicción solamente si en el tramo del accidente no estuviera implicada una INTERSECCIÓN, o si el motociclista hubiera llegado a ese cruce de vías desde el Pozo 22 y no desde Sabana de Torres porque en ese caso aplicaría la regla 3 del Artículo 70 del mencionado código que determina que “*Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.*”; en esta suposición el motociclista no estaría realizando giro alguno y al ser la volqueta la única que hiciera un cruce, naturalmente que el conductor de la moto tendría la prelación vial; pero esas reglas no aplican al caso bajo estudio como lo demuestra el croquis que copio a continuación:



Los dos rodantes involucrados en el nefasto evento realizaban sendos giros; **la motocicleta hacia SU DERECHA** y la volqueta hacia SU IZQUIERDA y, en consecuencia, la regla de comportamiento vial que hay que tener presente es la 2ª del mencionado Artículo 70 que dispone: “**En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha.**” (Subrayo para destacar), regla que el legislador colombiano había adoptado desde que surgió el primer Código Nacional de Tránsito Terrestre con el Decreto 1344 de 1970, ya que en su artículo 110 ya imponía: “**Se entiende que en los cruces donde no haya señales tendrá prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.**”; para mejor ilustración sobre la forma en que opera esta regla copio la imagen que tomo de la página 122 de la obra NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA – EDUCACIÓN VIAL, Librería Señal Editora, Medellín, Primera Edición, 1984:



En el Informe del Investigador de Campo, que es otro documento público allegado como prueba anticipada junto con la demanda, que data del 24 de mayo de 2015, al describir el lugar de los acontecimientos menciona: “... **se trata de un tramo tipo intersección en “Y”...**”, en lo que acierta, pero al igual que le ocurrió a la Inspectora de Policía de Sabana de Torres, dejó de hacerse la pregunta: ¿Quién era el que llevaba la vía en esa intersección? aspecto de aclaración fundamental porque en lugares como ese, siempre habrá alguien que tenga el privilegio de pasar y quien tenga la obligación de detenerse para ceder el paso al otro, ya que de otra forma, **si los cruces no demarcados tampoco estuvieran reglamentados, efectuar un giro permitido en una**

**intersección no señalizada físicamente, sería tanto como jugar a la “ruleta rusa”.**

Conducir automotores en el mundo moderno es tan necesario como caminar. Es una actividad que se enmarca en el derecho fundamental a la libre movilización de las personas, solo que por sus especiales características los legisladores se han encargado de regularla y no es difícil entender que el manejo de vehículos motorizados debe tener una regulación similar en todos los países ya que en la mayoría las Licencias de Conducción de un país se tienen por válidas en otros.

Para corroborar esa igualdad en la norma que nos interesa suficiente es con observar que en el reino de España (que usualmente nos sirve de modelo en asuntos legislativos), el Real Decreto 1428 de 2003 en su artículo 57 que se refiere a las **“Intersecciones sin señalizar”**, ordena que *“En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha...”*, regla que en el mismo sentido se aprecia en el Reglamento de Tránsito del Estado de México que en su artículo 75 establece: *“En los cruceros donde no haya semáforo o no esté controlado por un agente de tránsito, se observarán las siguientes disposiciones: I. (...); II. Cuando al cruce se aproximen en forma simultánea vehículos procedentes de las diferentes vías que confluyen en el mismo, los conductores deberán alternarse el paso, iniciando el cruce aquel que proceda del lado derecho; (...)”*

Siendo de una claridad diamantina lo anterior, en cuanto a que en esa intersección llevaba la prelación de paso la volqueta, en concordancia se ha de tener presente que el artículo 66 de nuestro Código Nacional de Tránsito Terrestre precisa la manera como se debe actuar en los **“GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN”**, estableciendo: **“El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.”** Eso, exactamente eso, fue lo que dejó de hacer el señor ARNULFO MANTILLA CARREÑO: no detuvo allí su motocicleta; por el contrario, SOBREPASÓ LA LÍNEA DEL PARE y efectuó el giro hacia la vía que lo llevaría a Payoa 5 a velocidad excesiva, tal y como

la consignó la Inspectora de Policía en la otra de las hipótesis sobre la generación del accidente.

La velocidad excesiva del motociclista es de fácil verificación puesto que en principio, los dos conductores contarían con idéntica visibilidad, pero no se puede desconocer que el motociclista la tendría mucho mejor por las enormes dimensiones de la volqueta doble troque que según lo reglamenta la Resolución 004100 del 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte es un vehículo cuyas medidas son o se aproximan a: una anchura de 2,60 metros, una altura de 4,40 metros y una longitud de 12,20 metros. Bien puede verse en el croquis, que la motocicleta no solo **NO SE DETUVO EN LA LÍNEA DEL PARE, sino que recorrió prácticamente toda la extensión lateral de la volqueta hasta detenerse pero no por una maniobra de frenado sino por la colisión misma**; ante la presencia del peligro el chofer de profesión pudo controlar el pesado rodante en apenas 1,90 metros, deteniéndose antes de incursionar en la otra calzada, lo que demuestra la enorme diferencia de comportamiento y de velocidad de los partícipes en el siniestro vial.

5

La imprudencia de quien comandaba a la motocicleta fue mayúscula y eso no solo lo demuestra el hecho incontrovertible de no haber hecho el PARE y TRANSITAR CON VELOCIDAD EXCESIVA, sino, por no portar siquiera el casco reglamentario que justamente le hubiera servido para minimizar los efectos dañinos en su cuerpo, transgresión a la que inexplicablemente **el A-quo le restó toda importancia señalando en la motivación del fallo que con el casco o sin él el resultado fatal hubiera sido el mismo**. Sin duda el fallador dejó de ver que la muerte del motociclista NO OCURRIÓ POR APLASTAMIENTO CRANEAL, ya que en su necropsia con total claridad se menciona que al examen externo no encontró fracturas ni lesión en el cuero cabelludo, pero ante el examen interno si las encontraron, llegándose a la siguiente conclusión que tomo del folio 60 del archivo digital **“01. PODER DEMANDA, PRUEBAS Y ANEXOS FOLIO 1 A 130”**:

Según los hallazgos de necropsia, y los datos aportados en el acta de inspección técnica del cadáver realizado por la autoridad solicitante, se considera que este paciente sufrió durante accidente de tránsito politraumatismo, con trauma craneocefálico severo con fractura de huesos propios del cráneo con hematoma extradural, y edema cerebral por mecanismo contundente de alta masa y alto impacto dado el estado de los huesos y órganos comprometidos y el tipo de lesión ocasionada.

No se puede concebir que un elemento de seguridad señalado como obligatorio por el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyas especificaciones se reglamentaron mediante la Resolución 1737 de 2004 del Ministerio de Transporte y luego por la Norma Técnica Colombiana 4533, se tenga como un elemento de seguridad inútil cuando múltiples investigaciones especializadas han demostrado su trascendencia; como ejemplo vale citar la publicada en la web por el Grupo de Estudios Sectoriales y de Evaluación de Política Pública del Ministerio de Salud con el título de **“QUE NO LE CUESTE LA VIDA: USE EL CASCO CERTIFICADO”**, en la que en su más apretada síntesis señala que: **“El uso del casco certificado para motociclista puede reducir el riesgo de lesiones en la cabeza en un 69% y muertes en un 42%.”**

En resumen: de la violación de múltiples disposiciones legales por parte del motociclista fluye sin ambages su exposición deliberada al riesgo de sufrir un grave accidente, comportamiento que se aprecia más temerario aun, cuando constituye un hecho notorio que por esas destapadas vías VEREDALES, la actividad petrolera de la zona exige que por ellas transiten vehículos como el que guiaba ALDEMAR GARCÍA AGUILAR, volqueta de 2,60 metros de ancho, con la que tenía derecho a desplazarse por esa calzada estrecha, de tan solo **5,4 metros útiles** (como lo detalló el Investigador de Campo).

La estrechez de la calzada por la que circulaba la volqueta dobletroque era notoria, esa vía no cumplía con lo estandarizado por la Ley 105 de 1993 en su artículo 13 estableció para toda la red Nacional de Carreteras que los carriles debían contar con un mínimo de 3 metros con 65 centímetros de amplitud; a esa carretera le faltaban en sus dos carriles 1 metro y 90 centímetros para cumplir con lo reglamentado. Según esa norma no deberían existir en Colombia calzadas de dos carriles con menos de 7 metros y 30 centímetros de amplitud.

Como corolario de todo lo anterior tenemos que el señor ALDEMAR GARCÍA AGUILAR con su conducta no vulneró norma alguna, en tanto que el motociclista ARNULFO MANTILLA CARREÑO trasgredió al menos tres a saber: omitió hacer el pare, realizó **el giro hacia su derecha** en la intersección con exceso de velocidad y no portaba el casco reglamentario, todas ellas trascendentes para que se produjera el resultado dañino, configurándose la

culpa exclusiva de la víctima que es una de las causales que sirven para exonerar totalmente de responsabilidad al señor GARCÍA AGUILAR y ello es así, porque representa el rompimiento del nexo causal entre el comportamiento del demandado y el daño. Si quien ha sufrido perjuicio por un determinado evento incurrió en culpa y esta no se evidencia en la conducta de su contraparte, mal pudiera atribuírsele la responsabilidad a quien no contribuyó a la generación del daño.

Respetuosamente,



**LUIS ALFREDO PRADA DIAZ**

CC. 5.795.209 de Zapatoca

T.P. de Abogado No. 55.365 del C.S.J.