

Señores,

**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE FLORENCIA, CAQUETÁ - SALA CIVIL
FAMILIA LABORAL**

seccivfl@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

REFERENCIA:	VERBAL
RADICADO:	180013103-002-2021-00373-01
DEMANDANTE:	LUZ FANNY GUTIERREZ ÁLVAREZ Y OTROS
DEMANDADO:	ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA ENTIDAD COOPERATIVA Y OTROS

ASUNTO: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN EN SEGUNDA INSTANCIA

GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA, mayor de edad, vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.395.114 expedida en Bogotá, abogado en ejercicio y portador de la Tarjeta Profesional No. 39.116 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de Apoderado Especial de la **ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA ENTIDAD COOPERATIVA**, comedidamente procedo dentro del término legal, a presentar **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE SEGUNDA INSTANCIA**, solicitando desde este momento al Honorable Tribunal Superior del Distrito Judicial de Florencia que **CONFIRME** en todos sus apartes la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia el pasado 19 de julio de 2024, de conformidad con los fundamentos fácticos y jurídicos que se esgrimen a continuación:

I. FUNDAMENTOS JURÍDICOS POR LOS CUALES LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA DEBE SER CONFIRMADA

En principio indicamos que el despacho afrontó el análisis del caso de manera acuciosa, poniendo de presente que, las exposiciones que describen las condiciones de modo tiempo y lugar fueron revisadas y cotejadas con el recuento probatorio en el trámite del proceso,

valorando en su integridad los dictámenes periciales que fueron aportados al plenario y cotejando sus análisis, encontrándose sustento suficiente para declarar probada la excepción del hecho exclusivo de la víctima.

En principio, debe considerar que el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia ciñó su estudio a resolver el problema jurídico planteado en el proceso, esto es, verificar si la parte demandada era responsable del fallecimiento del señor Norbery Hernández Díaz y Eduardo Garzón Pérez, con ocasión al hecho de tránsito acaecido el día 18 de febrero de 2018. así, concluida la etapa probatoria, fue posible probar con suficiencia que la motocicleta de placas QPN-62E transitaba de manera impropia invadiendo el carril contrario de circulación vial, generando con su conducta la ocurrencia del accidente.

Del recuento probatorio del proceso se trae a este escrito las indicaciones de modo, tiempo y lugar que rodearon el hecho conforme se indicó en proceso penal y como se explicó acertadamente en el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito No. 180627224 que IRSVIAL elaboró con ocasión a este proceso, del cual se logra concluir que, el primer impacto que se produjo entre ambos vehículos ocurrió cuando la cabina del camión y sus llantas delanteras, se encontraban dentro de su carril, mientras que la motocicleta invadía el carril en el que circulaba el camión. En consecuencia, no puede ligarse el actuar del vehículo tipo camión de placas SMW-581, con la materialización el mismo. Resultando de esa manera probado que la ocurrencia del accidente de tránsito del 18 de febrero de 2018, se produjo como consecuencia exclusivamente del hecho de la víctima.

Aunado a lo anterior, la ubicación del punto de impacto y del punto donde quedó el vehículo de placas SMW- 581, permiten advertir que para el momento del impacto el camión ocupaba su carril izquierdo, pues no existe huella de frenado. Además, luego del impacto conservó su carril dejando ver la trayectoria que llevaba, mientras que la motocicleta se encontraba invadiendo la calzada, donde ocurrió el “*punto de impacto*”. Esta hipótesis se pudo constatar con las diferentes investigaciones que se realizaron en marco del proceso penal y el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito No. 180627224 que IRSVIAL elaboró con ocasión a este proceso, en los que se concluyó que el accidente se produjo cuando la motocicleta colisiona con el furgón de placas SMW-581 al invadir su carril.

Tal como quedó probado en el curso de la primera instancia, la ocurrencia del accidente de tránsito se produjo por el actuar de las víctimas, quienes transitaron impropiamente a bordo de la motocicleta, tal y como recalco en su análisis el A-quo, dilucidando que para definir quién tiene la razón, tuvo en cuenta que, si bien el perito de la parte actora dijo que hubo tres lugares de impacto y que finalmente fueron las huellas de arrastre las que llevaron a determinar quien invadió el carril, no puede omitirse que fue este perito quien aclaró que la zona de las huellas de arrastre corresponde al último punto de impacto, es decir que, se omitió valorar el primer punto de impacto de los tres que enuncio con relación a la dinámica del hecho y es por lo indicado que el despacho no puede tomar las huellas de arrastre como el único factor para establecer si hubo o no invasión de carril.

Con ocasión a dicha aseveración, es que el A-quo conjugó los dos dictámenes y efectivamente encontró con base en el dictamen allegado por el extremo actor que:

1. El primer punto de impacto fue entre el manillar de la motocicleta y la cabina del camión, encontrando evidencia fotográfica de la huella que dejó dicho contacto.
2. El segundo punto de impacto se produjo cuando el señor Norbery Hernández Díaz chocó con su brazo con el vértice del camión. Como consecuencia de dicho contacto, se produjo la reacción o rebote del conductor ocasionando que haya sido expedido y que su humanidad encontrara como punto final el carril de circulación de la motocicleta.
3. Atendiendo a la dinámica descrita hasta el momento, se tiene que, el tercer punto de impacto se da con la llanta trasera izquierda del camión y su guardafango, aclarando que dicho impacto se produce entre la motocicleta y el vehículo de grandes dimensiones, pero de ninguna manera se vio inmerso en dicho la humanidad del señor Norbery, pues el se separa de la motocicleta a partir del segundo impacto como ya se explicó y la motocicleta continua su camino. Así pues, con el último impacto se producen las huellas de arrastre en la vía, las cuales muestran una curvatura, lo que quiere decir que la moto comenzó a hacer un giro y no se puede determinar si fue la llanta delantera o llanta trasera la que comenzó la huella.

De la dinámica del evento se encuentra una interpretación acertada y distante de cualquier

duda, pues se valoraron ambos dictámenes periciales y se pudo construir paso a paso las circunstancias del evento a partir de la totalidad de recuento probatorio, lo que debe llevar ciertamente a que el Honorable Tribunal confirme en todos sus apartes el fallo emitido en primera instancia.

Después de este análisis el despacho expuso el punto principal de su decisión regresando al tema del primer “*punto de impacto*” que es lo que menciona el perito de la parte demandante, el cual es coincidente con lo que el perito de la parte demandada denominó “*área probable de impacto*”. En este punto el despacho concluye que fue entonces el “*área probable de impacto*” le permitió conocer cuando chocan por primera vez, sin llegar a omitir en su análisis que el perito de la parte demandante no tuvo en cuenta las dimensiones del vehículo tipo camión, circunstancia de gran valor para interpretar el “*área probable de impacto*”.

Atendiendo a las circunstancias del evento y conforme al estudio acucioso que debió surtirse, valoro adecuadamente el despacho las características de ambos vehículos, en especial lo que atañe a las dimensiones del vehículo tipo camión, ubicando el mismo sobre el trazado vial y sus características. Contemplando dichos elementos concluyó que es evidente que cuando se toma una curva en vehículos de tales características el radio de giro de las llantas de adelante no es el mismo que el de las llantas de atrás, es decir, que las llantas delanteras y traseras no circulan por la misma zona al momento de hacer un giro bien sea cerrado o abierto cuando se toman curvas, puesto que, para ese tipo de vehículos por su largo y su extensión es necesario que la cabina no esté pegada a las líneas amarillas porque si está pegado a la línea amarilla la parte trasera lógicamente va a invadir totalmente el carril contrario. Este análisis tiene gran relevancia para el caso concreto debido a que en el momento del tercer impacto las llantas traseras del camión tocaron la línea amarilla divisoria de carril, eso significa que la parte delantera de la cabina y el eje delantero del vehículo de carga NO circulaban en ese preciso instante sobre las líneas amarillas, es decir, debieron ir totalmente por su carril, recalcando una vez más el A quo que de ser el caso en que la llanta delantera del camión se encontrara circulando sobre la línea amarilla, por consiguiente su llanta trasera hubiera excedido su carril y habría invadido totalmente el carril contrario por el que circulaba la motocicleta.

Esto es importante pues ambos peritos coincidieron en decir que las llantas traseras del camión

estaban sobre la línea amarilla, tal vez no pasaron la línea interna de dónde venía la motocicleta pero iban en la línea amarilla, eso conforme a las reglas de la sana crítica implica que la parte delantera del camión (cabina y llanta delantera) no iba por la línea amarilla sino por su carril, es en este preciso punto que cobra tanta importancia el “*punto de impacto*” o el “*área probable de impacto*”, ya que sirve para señalar que, quien invadió el carril contrario fue la motocicleta, porque para el momento en que se produjo el primer impacto entre la motocicleta y la cabina del camión, este último se ubicaba totalmente dentro de su carril, eso quiere decir entonces que fue la motocicleta quien invadió el carril de circulación del camión (carril contrario). Adicionalmente podrá constatar el Honorable Tribunal que el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito No. 180627224 que IRSVIAL elaboró con ocasión a este proceso, reconstruye el hecho ubicando el vehículo de carga con sus llantas delanteras dentro de su propio carril de circulación, lo que brinda certeza frente a la verdadera dinámica del hecho. Por lo tanto, para el despacho no fue posible declarar la responsabilidad de las demandadas, atendiendo a que se demostró con clarividencias y sin duda alguna que en este asunto se ha materializado la culpa exclusiva de la víctima.

En conclusión, el fallo emitido en primera instancia si se ocupó de resolver el problema jurídico planteado, dejando en evidencia el actuar adecuado del conductor del vehículo tipo camión, el cuál transitó sobre el tramo vial km 12+980 de la vía Florencia – Puerto Rico, sin llegar a desatender sus obligaciones en materia de tránsito, encontrándonos con que fue el actuar de Norbery Hernández Díaz, en calidad de conductor de la motocicleta y que se transportaba en compañía de Eduardo Garzón Pérez, el factor determinante en la materialización del hecho, puesto que invadió el carril del camión como ciertamente se pudo determinar con los dictámenes aportados al plenario y de los cuales se estructuró la hipótesis del hecho, configurándose el hecho exclusivo de la víctima.

Es por los argumentos expuestos que la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia, el pasado 19 de julio de 2024 que ésta debe ser confirmada integralmente, pues quedó probado que no existió conducta reprochable en cabeza del conductor del vehículo tipo camión de placas SMW-581, el cual se desplazaba correctamente por su carril, siendo impactado por cuenta de la invasión de carril como consecuencia de la desatención y el despliegue impropio de la conducción del señor Norbery

Hernández Díaz, en calidad de conductor de la motocicleta de placas QPN-62E y que se transportaba en compañía de Eduardo Garzón Pérez.

II. EN CUALQUIER CASO, LOS REPAROS FORMULADOS CONTRA LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA RESULTAN COMPLETAMENTE INFUNDADOS.

- **FRENTE AL REPARO DEL EXTREMO ACTOR QUE ALUDE A UNA INDEBIDA VALORACION DE LA HUELLA DE ARRASTRE.**

Si bien el recurrente expone en su escrito que el despacho omitió analizar las condiciones normativas de la culpa exclusiva de la víctima, sumado a una valoración probatoria inadecuada, se advierte que para el caso que nos ocupa no llegó a desatender del Aquo sus deberes al realizar el análisis final sobre el evento de manera previa a emitir el fallo que se recurre sin sustento. Tal y como puede verificarse, el despacho cumplió con su deber de estudiar acuciosamente el recuento probatorio recaudado, sin llegar a omitir las exposiciones de los testigos y cotejando las mismas con las exposiciones plasmadas en los dos dictámenes periciales aportados al plenario, de los cuales extrajo su decisión a partir de explicaciones claras y, valiéndose de las mismas imágenes que fueron incluidas en ambas pericias para aclarar a las partes en audiencia los motivos de su decisión.

Sea lo primero indicar que, la parte demandante pretende confundir al Honorable Tribunal cuando alega que las huellas de arrastre deben interpretarse como el punto de impacto entre los vehículos, sin tomar en cuenta que para la producción de las huellas de arrastre debe ocurrir previamente un contacto, el cual genera la expulsión de los elementos atendiendo a las características de ambos objetos. En este caso, están involucrados dos automotores: el vehículo tipo camión y la motocicleta. Ahora bien, la huella de arrastre como acertadamente lo concluyó el Aquo se produjo como consecuencia del contacto final que tuvo la motocicleta con la llanta trasera izquierda del vehículo de carga, y es producto de dicho contacto que posteriormente se originan las huellas de arrastre ubicadas en la parte central de ambas líneas

amarillas divisorias de carril y consecutivamente, dentro del propio carril de circulación de la motocicleta. Ahora bien, si la tesis propuesta por el apelante fuera cierta, las huellas de arrastre estarían totalmente dentro del carril de la moto. No obstante, la huella de arrastre ubicada entre ambas líneas amarillas divisorias, prueba claramente el origen del contacto que existió entre ambos vehículos, del cual se produjo seguidamente la expulsión de la motocicleta dejando la primera marca de arrastre justamente en la mitad de ambas líneas divisorias de carril, lo que fortalece lo afirmado por mi representada y por el A quo frente a que **NO** existió una invasión de carril por parte del vehículo de carga y que contrario a lo que se afirma, el contacto de la motocicleta en contra de la llanta del camión, se produjo por la invasión del carril del vehículo de dos ruedas.

Tenemos entonces que, la dinámica del evento si goza de sentido al ser estudiada en los términos y discernimientos del Aquo, es decir, el primer contacto se produce a la altura de la cabina del camión, mientras el vehículo de grandes dimensiones se encontraba dentro de su carril, luego entonces se produce el segundo contacto cuando choca el brazo del señor Norbery Hernández Díaz con el vértice del camión causando su pérdida y generando la reacción o rebote del conductor de la motocicleta ocasionando que haya sido expedido. Por último, el tercer punto de impacto se da entre la motocicleta y el camión con la llanta y guardafango trasero izquierdo del último, y no se involucra dentro de ese último contacto la humanidad del señor Norbery, pues él cae como consecuencia del segundo impacto y la motocicleta continua su trayecto, por lo que emana del tercer y último contacto la huella de arrastre en la vía sobre la cual ilustra con el recuento fotográfico el propio recurrente, sin que sea posible establecer si fue la llanta delantera o llanta trasera de la motocicleta la que comenzó la huella.

Así, es posible determinar que las marcas de arrastre que evoca el recurrente en su escrito emana del tercer y último contacto entre los vehículos y conforme a las condiciones del evento que se describen, las cuales tienen su origen en la reconstrucción acertada del mismo. Por tal razón, no tiene sentido afirmar que el camión invadió el carril de la motocicleta, pues de ser así, las marcas de arrastre se hubieran generado entre el tercio medio y tercio derecho del carril de la motocicleta y no como efectivamente lo constata la evidencia del caso, en la zona media de ambas líneas amarillas divisorias de carril. Se insiste entonces que las condiciones de dinámica del hecho que describe el recurrente son opuestas a los elementos probatorios que reposan en

el dossier y carecen de sentido atendiendo a la información que brindan.

En conclusión, se ha demostrado sin duda alguna que las huellas de arrastre identificadas en la zona donde ocurrió el hecho y mas exactamente entre las ambas líneas amarillas divisorias de carril y luego pues, en el carril de la motocicleta permiten aseverar que el contacto final entre ambos vehículos se produjo como consecuencia de la invasión de carril que realizó la motocicleta, sin que haya mediado conducta impropia en cabeza del conductor del vehículo de carga. Todo lo anterior para insistir al Honorable Tribunal en que emita una decisión de fondo que confirme en todos sus apartes el fallo emitido en primera instancia, atendiendo a la totalidad de pruebas que obran en el plenario y que dan cuenta de la existencia de la conducta impropia de las víctimas, lo que constituye el eximente de responsabilidad de las demandadas por el hecho exclusivo de la víctima.

- **FRENTE AL REPARO DENOMINADO “SOBRE EL RADIO DEL VEHICULO FURGON”.**

Con relación a los argumentos que expone el recurrente sobre las circunstancias y evidencias del hecho de tránsito que no fueron en su concepto valoradas en debida forma, deberá el Honorable Tribunal desatender sus motivos de inconformidad, los cuales son meramente enunciativos y no componen un análisis o circunstancia que no haya sido atendida por el A quo para motivar el fallo de primera instancia. Nótese que el A quo en su fallo hizo un análisis adecuado de los dictámenes periciales y fue a partir de los mismos que estableció como punto concluyente el “*punto de impacto*” o el “*área probable de impacto*”, del cual emanó el análisis posterior de la trayectoria del vehículo de carga y la ubicación de su eje trasero y delantero atendiendo a las características del tramo vial. Dicho esto, se extrae de la parte considerativa del fallo, lo referido por el juez de primera instancia con relación a ambos dictámenes periciales aportados al plenario

- DICTAMEN DEMANDANTE – CIFTT S.A.S.: Se extrae una palabra clave y es el “*punto de impacto*”, dice el ingeniero Edwin que se dio en tres momentos, el primer punto de

impacto es en la cabina del conductor del vehículo camino con la moto, el segundo es con el vértice del cajón del camión que es donde el señor Norbery pierde su brazo y hay un tercer punto de impacto que es en la llanta del camión tanto es así que se daña el guardabarros. Con base en esas huellas de arrastre el perito concluye que quien invadió el carril contrario fue el camión. Señalo que las líneas amarillas que delimitan carriles, como la huella de arrastre comienza en la línea interna del carril de la motocicleta eso hace que él concluya que quien invadió el carril contrario es el camión lo que implicaría hablar de responsabilidad para los demandados.

- DICTAMEN PARTE DEMANDADA - IRS VIAL: Cuando analizamos dictamen de la parte demandada, vemos que el perito de la parte demandada habla no punto de impacto sino de “*área probable de impacto*” y señala que es el área de color naranja que se grafica en el dictamen (sobre las líneas amarillas divisorias de carril) a su juicio a través de los cálculos matemáticos concluye que quien invadió el carril fueron los ocupantes de la motocicleta. Cuando se le preguntó por la huella de arrastre él dice que no la tuvo en cuenta porque a su juicio y criterio esa huella de arrastre es generada post impacto y entonces aquí el fallador tratando de comprender lo que muestran los peritos.

Es entonces el análisis acucioso realizado respecto al “*punto de impacto*” y el “*área probable de impacto*” el cual enfrentó con argumentos el despacho para emitir su decisión, dándole el valor probatorio a ambos escritos sin llegar a descartar en su totalidad ninguno de los dos, pero extrayendo su propia conclusión a partir de las reglas de la sana crítica y la experiencia, considerando que ambos peritos coincidieron en decir que las llantas traseras del camión estaban sobre la línea amarilla, tal vez no pasaron la línea interna de dónde venía la motocicleta pero iban en la línea amarilla.

Eso conforme a las reglas de la sana crítica implica que la cabina no iba por la línea amarilla sino por su carril, ahí cobra importancia el “*punto de impacto*” o el “*área probable de impacto*”, para señalar que quien si invadió el carril contrario fue la motocicleta, porque en el primer contacto la cabina del conductor estaba totalmente en su carril, eso quiere decir que para que hubiera contacto entre ambos vehículos la motocicleta debió invadir el carril contrario.

Por lo tanto, para el despacho no fue posible declarar la responsabilidad, al acreditarse la culpa exclusiva de la víctima y bajo el mismo sentido deberá el Honorable Tribunal emitir un fallo de segunda instancia que confirme en todos sus apartes el fallo que se recurre sin mayores motivos. Finalmente, no obra en el plenario condición alguna que lleve a prosperar el reproche emitido por el recurrente en lo ateniendo a la valoración de pruebas que se dio en primera instancia, pues de dicho argumento no se desprende una exposición de motivos de la cual pueda emanar un análisis distinto al que obra en la parte considerativa del fallo de primera instancia.

Por las exposiciones anteriores se puede concluir que no goza de sentido y sustento lo deprecado por el recurrente al sostener que no se valoró en debida forma el recuento probatorio del caso, pues ciertamente se pudo demostrar con suficiencia que el hecho de tránsito que nos ocupa se produjo como consecuencia del actuar ajeno al deber de cuidado y por demás impropio de la normatividad de tránsito en que incurrió el señor Norbery Hernández Díaz en calidad de conductor de la motocicleta de placas QPN-62E y que se transportaba en compañía de Eduardo Garzón Pérez, pues transitó de manera negligente en el tramo vial Florencia – Puerto Rico en el departamento de Caquetá y a la altura del km 12+980 ocasiono el siniestro al invadir el carril por el cual transitaba el vehículo tipo camión de placas SMW-581, el cual se transportaba por su carril de circulación en acatamiento de la normatividad de tránsito y sin efectuar ninguna maniobra que pudiese poner en riesgo a los demás actores viales. Finalmente, basta con hacer una lectura al escrito recurrente para interpretar que por ser el fallo ajeno a sus intereses apela la decisión sin allegar argumentos de fondo para llevar a que se modifique el fallo emitido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia el pasado 19 de julio de 2024.

III. PETICIÓN

PRIMERA: En mérito de lo expuesto, solicito al Honorable Tribunal Superior del Distrito Judicial de Florencia **CONFIRMAR** íntegramente en todos sus apartes la sentencia proferida por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia el pasado 19 de julio de 2024, que resolvió

tener por probada la excepción denominada culpa exclusiva de la víctima propuesta por la parte demandada y en especial por la **ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA ENTIDAD COOPERATIVA**.

Cordialmente,



GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA

C.C. No 19.395.114 de Bogotá D.C.

T.P. No. 39.116 del C.S. de la J.