DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLIN

TRIBUNAL SUPERIOR

SALVAMENTO DE VOTO.

PROCESO:	VERBAL
Demandantes:	Blanca Emma Franco Valencia y Otros.
Demandado:	Edgar Lubín Isaza Moreno y Otros.
RADICADO:	05308 31 03 001 2018 00182.
Magistrado Ponente:	MARTHA CECILIA OSPINA PATIÑO

La decisión mayoritaria de la Sala se ocupa de un único objeto de análisis, cual es, discernir el mérito que corresponde a los cargos formulados contra la sentencia de instancia, en cuanto a la valoración de los supuestos fácticos que soportan la demanda, en pro de dar por acreditada o no la presencia de los elementos esenciales de la responsabilidad civil extracontractual atribuida a los demandados; concluyendo, en virtud de tal ejercicio, que lo procedente es la revocatoria de la providencia en atención a la CAUSA EXTRAÑA EN LA MODALIDAD DE HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA que desvirtúa, a plenitud, la culpa demandada. Si bien coincido con la fórmula revocatoria de la deleznable sentencia de instancia, a algunas de cuyas falencias se aludió en la ponencia de mayoría, considero respetuosamente, debió serlo para estimar las pretensiones contenidas en la demanda.

Con acierto los demandantes enfilaron su acción en contra de las personas vinculadas al vehículo de placas TPV796 (identificado en el cuerpo de la providencia como #3), pues al efectuar la necesaria valoración causal y frente a las posibilidades de hacerlo respecto de otros protagonistas del fatídico accidente que cobró la vida del joven JHON ALEXANDER PINO FRANCO, estimaron adecuada y con entidad suficiente la culpa predicable de ese actor vial.

La estructura de la decisión de cuyas conclusiones tomo frontal distancia, acusa en particular como cuestionables, los siguientes aspectos:

-Desatiende, pese a estar acreditados, hechos determinantes para calificar el comportamiento vial de los vehículos #2 y #3, relevantes para el análisis del elemento culpa.

-Se cimenta en supuestos de hecho que no son ciertos para sustentar la causa extraña en modalidad de culpa exclusiva de la víctima.

-Son insuficientes y superficiales los argumentos expuestos para ponderar la atribuida culpa exclusiva de la víctima frente a la probada conducta temeraria e imprudente del actor vial (#3).

-Resulta ajeno a la razonabilidad el afirmar que la conducta atribuida al vehículo #2 sea "*un hecho totalmente ajeno, imprevisible e irresistible para el vehículo #3*". No puede un hecho fortuito neutralizar la culpa de quien realiza una maniobra temeraria y poniendo en riesgo a los demás usuarios de la vía.

-Se sustenta la culpa exclusiva de la víctima debido a que "*el siniestro ocurre única y exclusivamente por la responsabilidad contravencional del señor Jhon Alexander Pino Franco*" sin que las supuestas faltas contravencionales estén probadas.

Resulta oportuno destacar que los tres actores viales involucrados en el accidente de tránsito valorado en este proceso eran, para el momento de su ocurrencia, personas ampliamente conocedoras de esa vía en particular y de circunstancias determinantes tales como la ausencia de puntos de parada y recogida de pasajeros para los vehículos #1 y #3 que les imponían a todos una alerta permanente; en igual sentido y dado que los señalados automotores desempeñaban una misma actividad comercial como transportistas de servicio público, en muchas ocasiones en medio de un clima agonal por la búsqueda común de un mayor número de pasajeros, era posible que se incurriera en acciones temerarias como la de ejecutar una maniobra de adelantamiento sin la

presencia de todas las condiciones de seguridad para los usuarios de la carretera El Hatillo-Barbosa.

Dilucidando el comportamiento vial del vehículo #3, a quien se considera único responsable del daño ocasionado, encontramos acreditados los siguientes elementos:

Está fehacientemente probado que éste se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento, que la velocidad permitida de circulación por el lugar era de 50 Km/h teniendo en consideración que nos referimos a su sentido de desplazamiento, en el carril derecho por donde se dirigían hacia Barbosa; y que aunque no se determinó con precisión el lugar desde donde inició la maniobra, para saber si la vía tenía línea continua o discontinua, ni la velocidad a la que circulaba, porque según concluyó el perito, su velocidad de desplazamiento estaba entre 53.26 km/h y 79.6 Km/h (Archivo digital 01/Carpeta 01.Expediente Recibido, folio 78 y Archivo digital 27 Carpeta 01.Expediente Recibido, hora 1’32’’50’’), en todo caso excediendo la velocidad permitida y poniendo con ello en riesgo a los demás actores viales.

Ante tal certeza y vistas las características del accidente, la velocidad a la que se desplazaba le impidió al conductor del vehículo #3 reaccionar tempranamente ante el arrollamiento del conductor del vehículo #2, esquivarlo o detenerse con prontitud, pese a que afirmó el conductor de ese rodante, señor Edgar Lubín Isaza Moreno, que en ningún momento observó la motocicleta, que ella no venía en la vía con ellos (refiriéndose a los dos vehículos de transporte público, Archivo digital 23/Carpeta 01.Expediente Recibido, hora 1’02’’12’’), versión que coincide con lo expuesto por el mismo señor ante la autoridad de tránsito (cfr. Archivo digital 01/Carpeta 01.Expediente Recibido, folios 13 a 19) y que merece toda la credibilidad si se recuerda que el Perito al describir la secuencia del accidente expone que todo ocurre en cuestión de segundos, indicando incluso que era muy probable que el cuerpo ya

estuviera sobre el carril cuando la buseta blanca venía; rememórese que así respondió el Perito a la pregunta que le hizo la señora Juez cuando estaban describiendo la secuencia del accidente en la que se le dijo: ¿Si la situación fue que verdaderamente entonces la moto impactó contra el vehículo verde, luego sale despedido a la otra calzada y la buseta blanca pasa y lo arrolla, usted cree que el vehículo blanco necesariamente tenía que tener huellas de daño en la parte por ejemplo del bómper, o en la parte de adelante del vehículo o en alguna parte del vehículo?, manifestando: "*Doctora depende de varias cosas, depende del instante en que él cae al piso, porque normalmente o en este caso en particular, fue con la parte inferior del vehículo si?, si de pronto en el momento en que va cayendo le hubiera pegado a la defensa o le hubiera pegado al panorámico pues eso depende es del instante en que va cayendo el cuerpo, pero en este caso el cuerpo muy probablemente está es sobre el carril izquierdo, es decir, el cuerpo ya está acá cuando él viene, cuando la buseta blanca viene, entonces por eso se generó el arrastre, porque todo fue con la parte interna o con la parte inferior, digamos que la parte inferior del vehículo, todo lo que son los componentes que hay entre los ejes delanteros de la buseta*" señalándole la señora Juez que entonces lo que estaba diciendo el Perito "…*cuando dijo arrollamiento, no es necesariamente el concepto que uno tiene de que arrollar es como embestir, sino que arrollar es porque está en la vía y lo toma es con los elementos internos de debajo del vehículo*", siendo conteste el Perito seguidamente al indicar "*Sí, para este caso en particular así es*", afirmando a renglón seguido que sí tenía la convicción de que esa fue la situación, por el análisis que le hizo a toda la evidencia (Archivo digital 27/Carpeta 01.Expediente Recibido, a partir de la hora 2'10''47'').

En tal virtud puede afirmarse que la decisión del actor #3 de realizar esa maniobra de adelantamiento, creando ese inmenso riesgo potencial, entre ellos el más obvio, que del bus estacionado estuviesen bajando pasajeros que intentaran cruzar la calle, se

materializó en el daño inferido al joven Pino Franco y que en este proceso reclaman sus deudos. El mentado vehículo #3 desatendió las disposiciones contenidas en los artículos 55 y 60 parágrafo 2° del Código Nacional de Tránsito, contribuyendo a plenitud con su comportamiento a la producción del resultado.

Lo anterior se pudo evidenciar en la declaración dada por el conductor del vehículo # 3 ante la autoridad de tránsito, señor Isaza Moreno, al indicar: "*Yo vengo de Medellín hacia Barbosa y del hatillo para acá vengo detrás del colectivo en la recta de ahí antes de llegar a tejicondor se paró un particular quedo detrás del colectivo en el momento del accidente yo observo que el colectivo tiene las estacionarias puestas paro (sic) el particular detrás del colectivo yo pare detrás del particular al mirar que no viene carro ni al lado de atrás ni adelante y ahí (sic) una línea queda para adelantar yo me salgo del carril derecho y cojo el izquierdo con precaución y adelanto por el carril izquierdo cuando yo paso el colectivo siento un golpe pero no en el carro mío sino que siento un golpe y pare cuando vi por el retrovisor vi la motocicleta atrás en el piso ya pare el carro y me baje cuando vi el muerto que estaba ahí en el piso yo no me moví del carro ahí donde quede*". Agregó que ***no*** vio la motocicleta al realizar la maniobra de adelantamiento. Al interrogársele sobre las precauciones tomadas para evitar el accidente indicó: "*Cuando vi la moto me pare en el freno cuando la vi por detrás*". Reitera que: "*iba a 40 kilómetros en el momento del adelantamiento, arranqué a 20 kilómetros porque yo vi la motocicleta fui parando despacio y yo al mirar al retrovisor cuando vi la motocicleta en el piso ya merme la velocidad para parar (…) yo arranco a 20 detrás del particular y aquí cuando adelantado (…) el carro voy a 40 kilómetros por hora cuando sentí el golpe pare me fui despacio porque no tenía nada con el accidente*".

De esta prueba documental y en vigor como tal para ser sustento de la decisión puede concluirse: (i) el adelantamiento se pretendió de un número mayor de vehículos al que se señaló en la decisión;

(ii) el conductor era consciente que compartía la vía con el otro colectivo que iba adelante y se percató que estacionó usando las señales reglamentarias y; (iii) es contradictorio cuando dice no haber visto la motocicleta antes del arrollamiento y luego afirmar "*cuando vi la moto me pare en el freno*…"

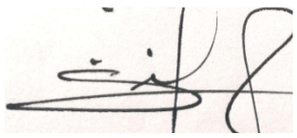
El parrillero de la motocicleta, en la versión rendida ante la autoridad de tránsito manifestó: "*nosotros íbamos en el carril derecho y sentí un golpe por la espalda y yo volé y ya es lo único que recuerdo*". Más adelante señaló que la distancia del lavadero a donde sintió el golpe fue: "*a una cuadra o cuadra y media*"

De manera que, resulta claro para este Funcionario que el accidente de tránsito del que se ha venido hablando, ocurre por la imprudencia e impericia del señor Edgar Lubin Isaza Moreno al adelantarse a un vehículo estacionado, a exceso de velocidad, sin tener en cuenta que detrás de quien estaba parqueado habían un automotor y una motocicleta, la cual también en ese momento estaba pasado por el espacio que el conductor del bus #1 dejó, arrollándo a los pasajeros de la motocicleta sin consideración a que al realizar dicha maniobra era constitutiva de una flagrante violación a las normas que rigen la materia y dada la peligrosidad que comporta y las proporciones de los vehículos que circulaban en esa vía, se le imponía la carga adicional de cuidado y diligencia en ese momento, se repite, de adelantar. Se destaca de la versión del parrillero Jorge Darío López Chavarría que el ingreso de la moto en que transportaba con el señor Pino Franco ocurrió una cuadra y media antes (150 metros) y no los 15 o 20 metros que se consignan en la sentencia de mayoría y que les permite señalar una presunta contravención, inédita en el proceso, en cuanto al reinicio de marcha.

Con todo, se puede concluir que en este caso no se logró desvirtuar la presunción de culpa del actor #3, a través de la causa extraña,

que se dice en la ponencia mayoritaria, la cual queda en deuda con el debido proceso sustancial.

Respetuosamente,



(Firma scaneada conforme al Art. 11 del Decreto 491 del 28 de Marzo de 2020 del Ministerio de Justicia y del Derecho)

JOSE GILDARDO RAMIREZ GIRALDO

Magistrado

Fecha et supra