

**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE
CUNDINAMARCA SALA CIVIL-FAMILIA**



Proyecto discutido y aprobado en sesión virtual según Acta No. 3
(10 de febrero de 2021)

Asunto:

Verbal, responsabilidad civil extracontractual de Argenis Guzmán Cerquera y otros, contra Jesús Ricardo Paramo Cedeño y otro.

Exp. 2017-00490-01

Bogotá, D.C., primero (1) de marzo de dos mil veintidós (2022).

1. ASUNTO A TRATAR

Conforme a lo previsto en el artículo 14 del Decreto Legislativo 806 de 2020 del Ministerio de Justicia y del Derecho, se emite la sentencia que resuelve el recurso de apelación interpuesto por el curador *ad litem* de la parte demandada, contra la sentencia proferida el 26 de abril de 2021 por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Fusagasugá - Cundinamarca, en el proceso de la referencia.

2. ANTECEDENTES

2.1. HECHOS Y PRETENSIONES:

Argenis Guzmán Cerquera, Ynael Morales Guzmán y Leandra Morales Guzmán, por intermedio de apoderado judicial, promovieron demanda

declarativa de responsabilidad civil extracontractual contra Rodolfo Hernando Paramo Cedeño y Jesús Ricardo Paramo Cedeño, para lo cual, se adujo lo siguiente:

- El día 14 de diciembre de 2014, aproximadamente a las 21:50 p.m., en la vía que de Girardot conduce a Bogotá, a la altura del kilómetro 77+400 metros, con nomenclatura urbana calle 4 No. 5 A – 48, del municipio de Silvania- Cundinamarca, el señor Ynael José Morales Verjan, se encontraba cruzando la vía en el sentido occidente - oriente, con destino a su hogar y al transitar por el carril izquierdo sobre la calzada referida *“se le dobló el tobillo, lo que le ocasionó agacharse”* y en ese *“momento”* llega el rodante de placas THX-081, conducido por el señor Jesús Ricardo Paramo Cedeño con *“exceso de velocidad”* y lo atropella con la parte delantera, lado derecho del rodante, lanzándolo al centro del carril como se plasmó en el croquis.

- Al momento del accidente Morales Verjan sufrió politraumatismos a la altura de la cabeza, cara, tórax y cadera, lesiones que a la postre, le ocasionaron la muerte el 19 de diciembre siguiente; el vehículo involucrado presenta las siguientes características: placas: TXH-081, marca: Chevrolet, línea: N300, modelo: 2012, clase de vehículo: camioneta, color: blanco luna; servicio: público.

- El demandado Jesús Ricardo incumplió el deber objetivo de cuidado *“al conducir por el carril izquierdo de la vía y no mantener su carril derecho”*; además, de no guardar la velocidad de 30 km/h, como se desprende del croquis; por lo cual, no pudo observar al peatón que se encontraba en la vía *“agachado por el problema en el tobillo”*.

- El fallecido Ynael José “cruzó la vía doble calzada por un lugar donde se encontraba autorizado, puesto que era el lugar de cruce peatonal normal, al estar la división de las vías de doble calzada que conducen de Bogotá-Girardot y viceversa, en jardín y muros de plástico, pero al momento del siniestro se encontraba entre estos dos, un espacio peatonal habilitado, como se puede reflejar en el informe policial de accidente de tránsito.”. Por el hecho dañoso, son responsables civil, extracontractual y solidariamente los demandados Jesús Ricardo en su calidad de conductor del vehículo involucrado y Rodolfo Hernando como propietario.

- En el bosquejo topográfico o informe de tránsito, se determinó de forma clara que el vehículo de placas THX-081 transitaba por el carril izquierdo, a una velocidad superior a los 47,1 km/h, sin guardar la velocidad debida en zona urbana, que es con un máximo de 30 km/h acorde con la señalización que se encuentra en la vía (anexa registro fotográfico) y, al ser vehículo de carga debía transitar por el carril derecho acorde con la señalización de la vía; según la huella de frenado de 7,50 metros, una vez aplicada la fórmula matemática arrojó una velocidad mínima de 47,15 km/h.

- El señor Ynael José era la cabeza del hogar que conformaba con su compañera permanente Argenis, junto con sus hijos Ynael y Leandra Morales Guzmán; al fallecer aquel, el hogar perdió intempestivamente a la persona que le brindaba el apoyo económico, siendo el único proveedor de esa familia, lo que también, les causó graves perjuicios de orden moral a los promotores.

- Con base en tal situación fáctica, la parte actora pretende que los demandados, sean declarados civilmente responsables, por la muerte de Ynael José Morales Verjan, con ocasión al hecho ocurrido el 14 de enero de 2014, derivado de la impericia del conductor del rodante de placas THX-081;

y sean condenados a pagar solidariamente a favor de los accionantes, las sumas de dinero enunciadas en el libelo genitor, por concepto de daños materiales y morales.

2.2. ADMISIÓN, NOTIFICACIÓN, CONTESTACIÓN Y EXCEPCIONES:

El Juzgado Segundo Civil del Circuito de Fusagasugá, admitió la demanda el 21 de febrero de 2018¹, ordenando la citación de la pasiva, concediéndole a la parte actora el amparo de pobreza.

Ante la imposibilidad de la notificación personal de los demandados, con decisión de 20 de junio de 2018², se ordenó su emplazamiento en los términos del artículo 108 del C.G.P., por lo que una vez surtido el trámite de rigor, el día 13 de diciembre siguiente³, se notificó personalmente el curador *ad litem* Pedro Alejandro Cajigas Ortega, quien oportunamente contestó la demanda⁴, informando inicialmente el trámite de ubicación de los demandados y alegó como medios exceptivos los que denominó “*CULPA GRAVE Y EXCLUSIVA DE LA VICTIMA*”, “*COMPENSACION DE CULPAS*”, “*CONTRADICCIÓN EN CUANTO AL COBRO DE DAÑOS MATERIALES RESPECTO DE UN CAUSANTE REGISTRADO EN EL SISBEN 1. DEBER LEALTDAD PROCESAL*”, “*PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL TERCERO CIVILMENTE RESPONSABLE*” y la innominada.

¹ Fls. 67 Cd 1

² Fl. 139

³ Fl. 248

⁴ Fls. 252-280

El 16 de septiembre de 2020⁵, se llevó a cabo la audiencia inicial que trata el artículo 372 del C.G.P., declarándose fracasada la conciliación dado que la parte demandada está representada por curador *ad litem*, no teniendo excepciones previas por resolver, se interrogó a los demandantes, se dijo el litigio, se resolvió recurso de reposición previamente presentado por el curador y se decretaron las pruebas oportunamente solicitadas.

Para el 26 de abril de 2021⁶, se cumplió la audiencia de instrucción y juzgamiento reglada en el artículo 373 del C.G.P., interrogándose al perito Andrés Manuel Pinzón Méndez, asimismo, se escucharon las atestaciones de los terceros Marco Tulio Arboleda Urrego y Noheli Guzmán Cerquera, se prescindió de las declaraciones de unos testigos, se cerró el debate probatorio, se alegó de conclusión y finalmente, se profirió sentencia de primera instancia accediéndose de forma parcial a las pretensiones.

3. LA SENTENCIA APELADA

El Juez de primera instancia, inicialmente destacó que las partes presentaban legitimación en la causa por activa y por pasiva, continuando con unas apuntaciones teóricas frente a la responsabilidad civil extracontractual.

Aseveró, que la presunción de culpa que recae sobre el conductor del vehículo causante del daño no logró desvirtuarse, al estar acreditado que el daño se produjo por el actuar imprudente de aquel al infringir normas de tránsito "*elementales dada su presunta confianza y excedió la velocidad limite, además de ir por el carril de adelantamiento*", ello acorde con lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 67 del Código Nacional de Tránsito, "*pues dice esta norma*

⁵ Fls. 303-304

⁶ Fls. 322-324

que en vías de velocidad reducida como el paso por zonas urbanas en carretera, conlleva a que el conductor disminuya a tal punto la velocidad que pueda con su mano dar la vía al peatón, siempre y cuando este pase por las zonas señalizada para el efecto dice la norma, circunstancia que no acaeció en este caso con el conductor del rodante”, sumado a que, “su responsabilidad se consolida por ir por el carril izquierdo, no siendo el adecuado, siendo el carril derecho para efecto y su exceso de velocidad y su exceso de confianza lo que le infiere un error de conducta, que permite hacer la conclusión de la responsabilidad del conductor del rodante”; asimismo, destacó que el subintendente de la policía que realizó el informe de tránsito indicó, que el peatón cruzó sin mirar, sin embargo “no está probado el tema de que el peatón haya pasado sin observar”, comoquiera que aquel no se percató de esa circunstancia, en tanto que llega al sitio luego de acaecidos los hechos.

Pasó a considerar que no está acreditada la culpa exclusiva de la víctima, sin embargo, el señor Morales Verjan “si se expuso al riesgo lo cual puede dar lugar a una reducción de la indemnización”, aunque no exonera en su totalidad de responsabilidad al conductor demandado, por lo que una vez analizadas las pruebas dicho sujeto “atravesó una zona vehicular por zona prohibida, podría hacerlo por el puente peatonal cercano al lugar de los hechos”, infringiendo lo establecido en los artículos 57 y 58 *ídem*, por lo que estimó reducir las indemnizaciones en favor de la parte actora en un 40%.

4. EL RECURSO

El curador *ad litem* de la parte demandada, se opuso a la decisión de instancia y argumentó su inconformidad así:

- Se debe revocar la sentencia para declarar probada la culpa exclusiva de la víctima como exoneración de responsabilidad, lo cual se alegó en

oportunidad, en tanto que el accidente derivado del atropellamiento de un peatón por un vehículo aconteció en una vía del orden nacional, en horas de la noche del 14 de diciembre de 2014, dentro del municipio de Sylvania, en cercanías a un puente peatonal, atravesando un exclusivo carril vehicular interior, sin iluminación exterior de una vía de doble sentido con cuatro carriles, respecto de una víctima que presentaba alicoramiento grado 1 y no llevaba reflectivos, por lo que aportó videos del lugar dada la complejidad del mismo y de los hechos, frente a la limitante de una inspección judicial.

- Subsidiariamente se debe declarar una reducción mayor de la indemnización en los términos del artículo 2537 del C.C., respecto de la regulación de perjuicios, incluidas las costas *-agencias en derecho-*, atendiendo un mayor grado de imprudencia de la víctima como peatón en la ocurrencia de los hechos, al vulnerar objetivamente normas de tránsito a las que estaba obligado (Ley 769 de 2002 y normas concordantes) y generar el resultado, especialmente respecto de una autopista nacional (Bogotá – Girardot), en las que carecía de prelación para el peatón, atravesándose en una vía vehicular por un sitio no peatonal, violando sus deberes como peatón, sin signos reflectivos y bajo la influencia del alcohol; a lo sumo, la reducción de la indemnización debió ser superior al 50% en atención a las condiciones de tiempo, modo y lugar acaecidas.

- Frente al tercer reparo presentado, relacionado con la prescripción de la acción de responsabilidad civil, manifestó que se desistía.

- El *a – quo*, luego de una interpretación de normas de tránsito, estimó que el demandado Jesús Ricardo como conductor actuó de forma imprudente al transitar por el carril izquierdo, contrariando el artículo 68 del C.N.T. y con exceso de velocidad al superar los 30 km/h, a pesar de ir por una zona urbana;

es errada la conclusión a la que arribó el Juez, de que en toda zona urbana se debe ir a 30 km/h y, que el conductor iba a una velocidad superior conforme al peritaje presentado, con base en la huella de frenado de 7,5 metros, sin que en ese dictamen se hubiese conceptualizado sobre la violación de normas de tránsito.

- En el croquis no se establece la vía como autopista nacional (ruta nacional 40), que atraviesa el municipio de Silvania "*lo que es un hecho notorio conocido*", ni tuviera una limitación de velocidad de 30 km/h; además, allí tampoco se indicó que el sector donde ocurrió el accidente se tratará de una zona escolar, residencial o de concentración de personas, cuando el artículo 106 de la misma codificación, establece, que en vías urbanas la velocidad máxima puede ser de 60 km/h.

- La vía en la que se presentó el accidente, es de doble sentido con cuatro carriles, no de dos; conforme a las pruebas recaudadas, inclusive la pericial aportada por la parte actora, indica que la vía Bogotá – Fusagasugá, presenta señales horizontales, por lo que su tránsito es a doble carril y el adelantamiento es permitido, situación omitida por el *a -quo*, donde las señales demarcadas en el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales -art. 110-.

- Se presentó una indebida interpretación sobre las vías de doble sentido señaladas en el artículo 68, omitiéndose lo relacionado con la señalización horizontal, en tanto que se confunde, la vía de doble sentido de dos carriles, en la que debe existir precaución para circular por el carril izquierdo, que se diferencia de la vía de doble sentido de tres o cuatro carriles; previo al sitio de ocurrencia de los hechos, la vía contaba con una señalización reglamentaria de vehículos pesados a la derecha (resolución No. 001050 de 2004), lo que se

acreditó por la parte actora, por ende, esa circunstancia no estaba permitida para deducir un exceso de confianza o imprudencia por cuanto el vehículo (van) contaba con la facultad de transitar por el costado izquierdo.

- Iteró, que por tratarse de una autopista o vía del orden nacional, el peatón carecía de prelación (art. 105, inciso 3 de la Ley 769), lo cual no se valoró por la judicatura de primer grado, al concluir que la víctima como peatón, podía atravesar una vía exclusivamente vehicular y era de resorte exclusivo del conductor prever cómo evitar el hecho, desconociendo los deberes tanto de la víctima, como de conductor en condiciones de igualdad fijados por la norma de tránsito; a pesar de ello, la víctima transgredió varios deberes normativos atendiendo las circunstancias de la vía, hora y tipo de tráfico, lo que constituye la culpa exclusiva de la víctima.

- Si bien el agente de policía que elaboró el croquis y rindió declaración pasados más de seis años desde el insuceso, reconoció no haber sido testigo de los hechos, comoquiera que realizó el informe después de ocurrido el mismo, pero con las condiciones observadas (vía, ubicación vehículos, e.t.c.), en tanto que no allegó versión de testigos presenciales, se puso en duda la hipótesis de mirar sin cruzar, empero, ello no desvirtúa la violación de los deberes de cuidado por parte del peatón, su imprudencia como la causa del accidente, toda vez que se establece sin lugar a dudas que: i) el accidente se presentó en el carril izquierdo de la vía Girardot – Bogotá, esto es, sobre una autopista del orden nacional; ii) ocurrió en una zona urbana, en cercanías a un puente peatonal y en un lugar no señalizado para el paso peatonal; iii) el accidente ocurrió en horas de la noche, en una zona carente de iluminación; iv) el peatón arrojó grado 1 de alcohol, conforme al examen clínico realizado; v) no llevaba elementos reflectivos esa noche, que lo hicieran visible a los vehículos.

5. FUNDAMENTOS DE INSTANCIA

5.1. COMPETENCIA:

Radica en esta Sala adoptar la decisión que en derecho se reclama, con fundamento en el numeral 1º del artículo 31 y artículo 328 del C.G.P, por ser la superior funcional del Juez que dictó la sentencia de primera instancia.

En razón a que la providencia sólo fue apelada por el extremo demandado, la Corporación procederá exclusivamente al análisis del objeto de inconformidad, por existir una competencia limitada.

5.2. PROBLEMA JURÍDICO:

Corresponde a esta Corporación determinar, si nos encontramos frente a la teoría de la causa extraña, en su especie de culpa exclusiva o compartida de la víctima, como lo reclamó el curador de los demandados en la alzada, dentro del accidente de tránsito ocurrido el 14 de diciembre de 2014 donde perdió la vida el señor Ynael José Morales Verjan.

5.3. MARCO JURIDICO:

Para resolver el asunto que concita nuestra atención, se hace importante iniciar enunciando que el artículo 2341 del Código Civil establece, que: *"[el] que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley le imponga por la culpa o el delito cometido"*.

A su vez, el Título 34 del Libro 4o del mismo ordenamiento, contempla la responsabilidad por los delitos y las culpas, clasificando la responsabilidad común en tres grupos, cada uno con sus propios preceptos y campo de aplicación. **El primer grupo**, constituido por los artículos 2341 a 2345, se refiere a los principios generales de la responsabilidad por el hecho personal, que tradicionalmente se conoce con el nombre de responsabilidad directa. **El segundo**, conformado por los artículos 2346, 2347, 2348, 2349 y 2352, regula la responsabilidad por el hecho de personas que están bajo el cuidado o dependencia de otra. **Y el tercero**, que comprende los artículos 2350, 2351, 2353, 2354, 2355 y 2356, trata la responsabilidad por el hecho de las cosas animadas o inanimadas y por actividades peligrosas.

De ahí, que la doctrina ha definido la responsabilidad civil de la siguiente manera:

“... la responsabilidad civil supone siempre la relación entre dos sujetos de los cuales uno ha causado el daño y el otro lo ha sufrido, la responsabilidad civil es la consecuencia jurídica de esta relación de hecho, ó sea la obligación del autor del daño de reparar el perjuicio ocasionado, por este motivo se advierte que la responsabilidad civil se resuelve en todos los casos en una obligación de reparación. Por lo tanto es responsable aquel sujeto que queda obligado a indemnizar el perjuicio causado a otro y no es responsable quien a pesar de haber causado un daño a otro, no obstante no es obligado a repararlo”⁷

Por lo anterior, tenemos entonces, que dicho precepto constituye el fundamento esencial del régimen de responsabilidad civil extracontractual definiéndola, como, la obligación que tiene una persona de resarcir un daño causado a otra, producto de una acción u omisión que ésta última no está obligada a soportar, sin estar amparada por un contrato; debiendo probar el afectado la culpa del accionado, el daño y el nexo causal entre estos últimos,

⁷ VALENCIA Zea, Arturo, Derecho Civil. Tomo III, pág. 202

elementos que conforme al siguiente pronunciamiento jurisprudencial, se describen así:

“Elementos de la responsabilidad extracontractual. Para que al tenor de este artículo resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica se requiere, como es bien sabido que se haya cometido una culpa (“lato sensu”) y que de ésta sobrevengan perjuicios al reclamante. O sea la ocurrencia de los tres elementos que la doctrina predominante ha sistematizado bajo los rubros de culpa, daño y relación de causalidad entre aquéllas y éste. Algunos autores abogan por la supresión de este último elemento pero examinadas sus razones al respecto, se observa que a lo que ellas tienden es más bien a hacer hincapié en la calidad de directo que debe tener el daño indemnizable y no a prescindir de todo vínculo de causalidad entre la culpa y éste, lo que por demás no podría sostenerse en sana lógica”⁸. (Resalto fuera de texto original).

Ahora bien, uno de los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, en donde se centra el debate, a efectos de establecer si en el caso bajo estudio se satisfacen a plenitud los requisitos para que se pueda imputar dicha responsabilidad por accidente de tránsito a los demandados es, **la Culpa**; siendo éste el aspecto crucial en el cual se debe ocupar esta Colegiatura, para establecer su existencia en el conflicto jurídico presentado, y de ser así, a quién es imputable dicha culpa.

“... ¿Qué criterio o pauta debe seguirse para saber si una persona ha incurrido en culpa, es decir si ha obrado negligentemente?... De lo expuesto se deduce que la capacidad de prever no se relaciona con los conocimientos individuales de cada persona, sino en los conocimientos que son exigidos en el estado actual de la civilización para desempeñar determinados oficios o profesiones”⁹.

⁸ Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de 10 de junio de 1963

⁹ Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de 2 de junio de 1958

Conforme a lo anterior, el artículo 2356 del C.C., establece quiénes, en especial, están obligados a surtir la reparación, bien, por negligencia o por malicia¹⁰.

Y la jurisprudencia ha estructurado la responsabilidad por actividades peligrosas¹¹, elaborando una lista de las que catalogan con tal connotación, definiéndolas de la siguiente manera:

“... por actividad peligrosa se entiende toda actividad que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energía susceptible de causar daños a terceros.”¹²

“Aunque el Código Civil Colombiano, no define la “actividad peligrosa”, ni fija pautas para su regulación, la Corte ha tenido oportunidad de precisar que, por tal, debe entenderse aquella que “...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,...o la que “... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva insito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario– despliega una persona respecto de otra”, como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6315”¹³

Algunas de las cosas y actividades que se han enlistado como peligrosas son: la aviación, la construcción de edificios –en donde se puede encasillar también las obras civiles, como, construcción y mantenimiento de carreteras-, los elevadores de carga, la conducción de vehículos automotores, la elaboración, transmisión y distribución de energía eléctrica, la conducción de ganado frente a los peatones, las represas tanque o tubos conductores de agua, la producción almacenamiento y distribución de gases de metano y

¹⁰ Artículo 2356 del Código Civil

¹¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia 022 de 1995, sentencia 4260 de 1994.

¹² Corte Suprema de Justicia, Sentencia de 3 de mayo de 1965, citada en el Código Civil Colombiano de la Editorial Legis de Bogotá.

¹³ Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, sentencia de 26 de agosto de 2010, exp. N° 4700131030032005-00611-01.

propano¹⁴, y respecto de lo cual cumple señalar, también la jurisdicción contencioso administrativa se ha pronunciado¹⁵.

En efecto, la conducción de cualquier vehículo automotor público o particular, constituye, en sí misma, actividad peligrosa que expone a la comunidad a un inminente riesgo¹⁶.

Ahora bien, la responsabilidad por actividades peligrosas ha sido objeto de múltiples pronunciamientos por la jurisprudencia nacional, habiéndose mutado en algunos de ellos la tesis tradicional de la responsabilidad subjetiva, y es así como la Corte Suprema de Justicia en Sentencia proferida el 24 de agosto de 2009 Sala de Casación Civil, precisó que la *“misma era considerada objetiva, en la que no operaba presunción alguna de responsabilidad de culpa, de peligrosidad, ni se basaba en la culpabilidad, sino en el riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás”*. Posteriormente, a partir de la sentencia de 26 de agosto de 2010, la misma Corporación volvió a sostener que la responsabilidad por actividades peligrosas es basada en la presunción sobre su ejecutor, postura que es de recibo para esta Sala.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, recientemente señaló:

¹⁷“Así, según lo anotado, por razones de justicia y de equidad, se impone interpretar el artículo 2356 ejúsdem, como un precepto que entraña una presunción de responsabilidad, pues quien se aprovecha de una actividad peligrosa que despliega riesgo para los otros sujetos de derecho, debe indemnizar los daños que de él se deriven.

¹⁴ Sentencia de 14 de marzo de 1938, sentencia de 3 de mayo de 1965, sentencia de 27 de abril de 1990, sentencia de 30 de abril de 1976, sentencia de 4 de septiembre de 1962, sentencia de 1 de octubre de 1963 y la sentencia de 22 de febrero del 1995.

¹⁵ Sentencia de 28 de noviembre de 2002, exp. 14397,

¹⁶ Sentencia 1090 de 2003

¹⁷ Sentencia de 20 de septiembre de 2019, SC 3862/2019

Aceptar la mencionada presunción como si se tratara de suposición de culpa, implicaría probar primero la conducta antijurídica, el daño, el nexo causal, y posteriormente, la imputabilidad como presupuesto para la culpabilidad, revictimizando a la parte afectada con la conducta dañosa, puesto que la obligaría a demostrar en los casos de actividades peligrosas, muchos más elementos de los que cotidianamente se requieren en este tipo de responsabilidad. En ninguna de las decisiones anteriores se ha exigido en torno al canon 2356, demostrar el elemento culpa.

Por tanto, para que el autor del menoscabo sea declarado responsable de su producción, tratándose de labores peligrosas, sólo le compete al agredido acreditar: el hecho o conducta constitutiva de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre éste y aquél.

Por consiguiente, esa presunción no se desvirtúa con la prueba en contrario, argumentando prudencia y diligencia, sino que por tratarse de una presunción de responsabilidad, ha de demostrarse una causal eximente de reparar a la víctima por vía de la causa extraña no imputable al obligado o ajena jurídicamente al agente, esto es, con hechos positivos de relevante gravedad, consistentes en: la fuerza mayor, el caso fortuito, causa o hecho exclusivo de la víctima, el hecho o la intervención de un tercero.

De ahí, que cuando concurren roles riesgosos en la causación del daño, tampoco resulta congruente aludir a la compensación de culpas, sino a la participación concausal o concurrencia de causas¹⁸. Y ello, no puede ser de otro modo, por cuanto demostrada la conducta, el comportamiento o la actividad peligrosa como primer elemento, establecido el daño como requisito consecuencial, y comprobado el vínculo de causalidad entre la acción y el resultado, el agente únicamente puede exonerarse demostrando causa extraña¹⁹; de manera que a éste, no le basta justificar ausencia de culpa sino la ruptura del nexo causal para liberarse de la obligación indemnizatoria.

En resumen, la jurisprudencia de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada "(...) ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa (...) "²⁰.

¹⁸ Por ello, en este caso, nada obsta para del mismo modo aludir a la existencia de presunción de causalidad en forma concordante con Henry Mazeaud; pero no puede entenderse que se trate de presunción de culpa. Es decir, da lugar a presumir la existencia del nexo causal, el cual podría quedar a la deriva con la presencia de causa extraña.

¹⁹ CSJ. Civil. Cas. 17 de abril de 1970, G.J. T. LXXXIV, p. 41; Cas. 27 de abril de 1972, G.J. T. CLXII, pp. 173-174.

²⁰ *Ídem*.

Las anotadas precisiones conceptuales se deben tener en cuenta tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en el Código Civil, el Código de Comercio, y en la Ley 769 de 2002²¹ (Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad riesgosa.”

5.3. CASO DE ESTUDIO:

Sea lo primero referir, que en el presente asunto estamos ante una actividad riesgosa, en donde se presume la responsabilidad, que corresponde al medio de transporte automotor –camioneta tipo van-; empero, una vez valorado el acervo probatorio, podemos anticipar que no existe “*conurrencia de causas*”, contrario a lo conceptuado por la judicatura de primer nivel, por las razones que se pasan a explicar.

Se encuentra demostrado, que para el día 14 de diciembre de 2014, el demandado Jesús Ricardo Paramo Cedeño conducía el vehículo tipo camioneta, marca Chevrolet N300, carrocería tipo panel, para tres pasajeros, de placas THX – 081, color blanco luna²², en tanto que el señor Ynael José Morales Verjan, estaba atravesando la vía ubicada en el kilómetro 77+400 metros, calle 4 No. 5 A – 48 del municipio de Sylvania, siendo arrollado por el rodante y pasados cuatro días se ocasionó su deceso²³.

Es así que, del material probatorio recaudado puede concluirse, que el señor Ynael José (q.e.p.d.), estaba cruzando una vía del orden departamental en horas de la noche, bajo el influjo de bebidas alcohólicas -*grado 1 según*

²¹ Modificada por las leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1696 de 2013, 1730 de 2014, 1753 de 2015, 1811 de 2016, y 1843 de 2017.

²² Fl. 57 Cd. 1

²³ Fl. 56

*dictamen clínico de embriaguez*²⁴-, teniendo a poca distancia un puente peatonal, pero, a pesar de ello, optó por pasar la avenida por un sector no autorizado, esto es, entre los maletines plásticos utilizados en el lugar del insuceso como separadores viales, por cuanto, en los demás segmentos de la vía aledaños cuentan con esta división en concreto.

Aunado a lo anterior, se tiene el informe de policía aportado, elaborado por el agente Marcos Arboleda Urrego, documento que reviste autenticidad puesto que el artículo 244 del C.G.P. le da tal valor, que además, no fue controvertido por la parte demandada; de su contenido se deriva que, en la vía que del municipio de Fusagasugá conduce a Bogotá, lugar o punto exacto kilómetro 77+400 metros, calle 4 No. 5 A – 48, se determinó “*localidad o comuna*” Sylvania, 5) Clase de accidente: atropello, con las siguientes características del lugar: 6.1) área: municipal, 6.2) sector: comercial, 6.3) zona: deportiva, 6.4) diseño: tramo de la vía, 6.5) condición climática: normal; características de las vías: 7.1) geométricas: recta, 7.2) utilización: un sentido, 7.3) calzadas: dos, 7.4) carriles: dos, 7.5) material: asfalto, 7.6.) estado: bueno; 7.7) condiciones: seca, 7.8.) iluminación artificial: sin; 7.9) controles de tránsito: señales verticales: otra, señales horizontales: línea de carril blanca: segmentada, línea de borde blanca y línea de borde amarilla. De tal forma, que al ser valorado en conjunto con el croquis, tenemos que la vía es del orden departamental, no presentaba huecos, en términos generales puede inferirse que se encontraba en buen estado y era una recta a la que antecede una curva, como dan cuenta los videos aportados por el curador *ad litem* de la parte demandada²⁵, tanto como por la parte actora.

²⁴ Fl. 67

²⁵ Fl. 150 archivo videos

Acorde con las características descritas en el informe en comento, al fallecido Morales Verjan, le era imperativo hacer uso del puente peatonal cercano para cruzar la referida vía, como se deriva de lo señalado en el croquis por parte del agente de tránsito, toda vez que la vía contaba con barreras, bien en cemento o con los aludidos maletines viales, cuyo propósito, a diferencia de lo indicado por la parte actora, son, para impedir que vehículos giren en ese lugar o personas atraviesen la vía, forzando el uso del puente peatonal que todos aceptan se hallaba próximo al sitio, porque como se ha precisado, no había en el lugar del siniestro un paso peatonal habilitado.

El artículo 55 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito establece, que *“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.”*, a su vez, el artículo 57, reza que *“el tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”* y, no sobra advertir que los peatones tienen la prohibición *“Cruzar por sitios no permitidos...”* -art. 58-. (negrilla intencional).

Sin embargo, contrario a ello, del informe policial de accidente, se establece que el peatón o víctima actuó de forma diferente, al tenerse como hipótesis de la causa de tal insuceso, las correspondientes a los códigos números 410 y 409, que según lo establecido por el manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito (adoptado según Resolución 0011268 de 6 diciembre de 2012 del Ministerio de Transporte) corresponde a *“cruzar sin observar”* y *“cruzar en estado de*

embriaguez”, cuyas descripciones se atienen a “No mirar a lado y lado de la vía para atravesarla” y “Peatón que por su estado de embriaguez no cruza la vía en forma correcta.”.

En este orden, se resalta que el informe descriptivo ofrecido por el agente de tránsito –art. 149 Código Nacional de Tránsito–, en el que se hace referencia las causas probables del incidente, se deriva de la “*versión*” de los “*conductores*”, que conforme al Manual para el diligenciamiento de accidentes de Tránsito, relaciona que “*En el levantamiento del accidente la autoridad de tránsito debe determinar obligatoriamente al menos una hipótesis. ... Si observa otras hipótesis que pudieron intervenir en el accidente de tránsito, tales como elementos, actuaciones o circunstancias, debe registrarlas según se trate del vehículo, la vía, del peatón o del pasajero.*”, que aunque si bien no suponen un juicio de responsabilidad, por ser su finalidad generar “*estadísticas que lleven a determinar cuál es el factor repetitivo que más incide en los accidentes, tramos o puntos de mayor accidentalidad, entre otros*”, sirven como sustentó para persuadir al Juez sobre las circunstancias que se presentaban a momentos de acaecido el accidente, por manera que, si bien el agente policial por regla general no lo percibe, no es menos cierto, que al analizar todo lo que giró en torno al hecho dañoso²⁶, determina las posibles hipótesis, tanto así que cuenta con la idoneidad para ello.

En suma, está acreditado que la víctima Ynael José para el día 14 de diciembre de 2014, había ingerido bebidas alcohólicas –presentando un grado 1–, de ahí que, además de las normas de tránsito cuyas transgresiones se destacaron en precedencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la

²⁶ Como lo señala el manual: CAPITULO V, “HIPOTEIS, TESTIGOS, OBSEVACIONES Y ANEXOS”, CAMPO 11 “HIPOTESIS DEL ACCIDENTE DE TRANSITO”, “... Una vez terminadas: -Las indagaciones y el análisis de los elementos materiales de prueba.- Evidencia física.- Determinación de ruta de los participantes. – Punto y lugar de impacto. – Análisis preliminar de la dinámica del accidente (antes, durante y después) de acuerdo con los impactos y posición final de los vehículos y las víctimas y demas elementos.- Análisis de velocidades (en lo posible).- Posible violación a las normas de tránsito.”

codificación que regula el tránsito de vehículos y personas²⁷, para cruzar la vía, a más de haber hecho uso del puente peatonal, porque, conforme lo indica el artículo 58 del mismo haz normativo en cita, que contempla las prohibiciones a los peatones²⁸, lo debió realizar con el acompañamiento de una persona mayor de 16 años, por estar bajo los efectos del alcohol.

Ahora, encuentra el Tribunal que la judicatura de primer nivel estimó que se presentó la “*conurrencia de culpas*”, en tanto que el conductor del rodante involucrado se desplazaba a una velocidad superior a los 30 km/h, aunado que se desplazaba por el carril interno de la calzada, cuando, a su parecer, le competía circular por su costado derecho, tal como se relató en el hecho No. 17 del líbello inicial, lo cual, suscitó el inconformismo del curador *ad litem* de la pasiva.

Ante ello, tenemos que la autopista que conduce de Girardot a Bogotá es del orden departamental y/o municipal, como se desprende del plano descriptivo del accidente elaborado por el agente de tránsito, más no es una vía urbana como lo reclamó la parte actora; a su vez, el punto del kilómetro 77+400 metros demarca una zona comercial, pero ello no significa que sea una zona urbana o residencial, entonces, no implica que la vía en cita sea considerada como tal, por cuanto ello atiende a lugares poblados, que por tal condición tengan una fuerte afluencia de peatones en diversas actividades. De modo que, tratándose de una vía del orden departamental o municipal según lo normado en el artículo 107 de la Ley 769 de 2002 –*Código Nacional de Tránsito*-, modificado por el artículo 2º de la Ley 1239 de 2008, los rodantes de

²⁷ “LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

... “Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos”

²⁸ “... Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales ... Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”

servicio de carga o de **servicio público** como el aquí implicado, se les permite como velocidad a desplegar hasta un límite de 60 Km/h, claro está, que “*las autoridades...*”, deberán realizar “*la debida señalización de estas restricciones*”, ello en aras de limitarlo a una velocidad inferior.

Luego, no se acreditó que en la zona específica del insuceso, hubiese una señal de tránsito que regulara la velocidad en máximo 30 km/h, por cuanto, si bien la parte actora aportó una fotografía e indicó para describirla: “*SEÑAL REGLAMENTARIA DE 30 KM POR HORA, DE CÁRACTER OBLIGATORIO, CUANDO EL CONDUCTOR IBA A 47,15 KM/H*”²⁹, lo cierto es, que esa prohibición no se avizora en la curva previa a la recta en la que se presentó el hecho dañoso, como tampoco en este último segmento, sino en un lugar diferente y no aplicable al caso de estudio, tanto así, que el agente de policía en el informe presentado no determinó la existencia de controles de tránsito como “*SEÑALES VERTICALES*” de “*VELOCIDAD MAXIMA*” en el acápite de características de la vía, sino que anotó la existencia de otro, al parecer, haciendo referencia a la señal reglamentaria de que los vehículos de carga deben circular por su cotado derecho, aunado que, en los videos de la zona presentados por las partes³⁰, que si bien son tomados días después del evento, tampoco develan tal situación.

Se itera, que la vía en la que se presentó el accidente es de doble calzada con dos carriles cada una, con línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca y línea de borde amarilla, de ahí, que los rodantes pueden transitarla por uno u otro carril en el mismo sentido, como regla general; por lo cual, no incurrió en transgresión de norma de tránsito alguna el señor Jesús Ricardo Paramo Cedeño, como conductor de la camioneta N300 de placas

²⁹ Fl. 16

³⁰ CD's obrantes a folios 150 y 281

THX-081 al desplazarse por el costado interior o calzada izquierda, el día 14 de diciembre de 2014, en tanto que el vehículo que guiaba, si bien, es de servicio público, no puede ser considerado como un vehículo pesado, en tanto que estos son lo que tienen de dos ejes en adelante según Resolución No. 004100 de 28 de diciembre de 2004³¹ del Ministerio de Transporte, por ende, se hace inaplicable la señal de vehículos pesados a la derecha SR-17, la cual, *32*“se emplea para notificar a los conductores de vehículos pesados de carga y buses que deben circular por el carril derecho, con el objeto de dejar libres los carriles restantes para el tránsito de vehículos livianos. Se usa exclusivamente en tramos de vías con dos o más carriles por sentido de circulación, incluyendo los carriles especiales de ascenso. Esta señal debe ubicarse en el costado izquierdo de la calzada”.

Lo anterior, encuentra eco para vislumbrar la causa del accidente como atribuible al sujeto fallecido, con las declaraciones rendidas por su compañera sentimental Argenis Guzmán Cerquera y sus hijos Ynael José y Leandra Morales Guzmán en la audiencia inicial adelantada el 16 de septiembre de 2020³³.

La primera, refirió que el accidente fue en la *“autopista y ese era el único espacio que había para pasar, entonces él se pasó por ahí”*, que *“la autopista y ahí pues era la entrada de carros anteriormente, pero entonces pusieron unas vallas ahí, entonces pasaba solamente peatonal entonces por eso uno se confiaba y pasaba por ahí y ahí adelántico pues era la entrada de los tronquitos que es un barrio que llaman los puentes que es para arriba, esa es la entrada de ahí donde ocurrió”*, reconociendo como *“obvio”* que el fallecido había ingerido cerveza.

³¹ *“Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.*

³² <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/5453-manual-senalizacion-2015/file>

³³ Fl. 304

Por su parte, Ynael José narró que les informaron del accidente y que fue muy cerca de donde residían, que el carro *“se dañó muchísimo”*, que *“la carretera como tal es un lugar que es digamos va sobre la vía y ahí hay varios negocios a los costados y el alumbrado público que, pues por derecho todos tenemos, se veía claro se puede decir, porque cuenta el sitio, cuenta con alumbrado público y a los lados hay varios sitios de comercio que a esa hora tenía las luces prendidas”*; cree que su padre había bebido alcohol *“y si mal no estoy en el dictamen de tránsito que le hicieron la prueba y efectivamente dio que sí”*; en el lugar del accidente *“hay un ingreso porque, es decir, para entrar al barrio veníamos del centro y para entrar al barrio esa era la entrada, entonces la concesión había puesto unos maletines de color naranja y los había dejado separados, entonces pues por ahí la gente transitaba común y corriente no digamos solamente mi papá todos, todos los que quisiéramos entrar al barrio esa era por ahí era por donde pasamos”*.

La demandante Leandra, expuso que *“esa vía la habían arreglado y quedó dos carriles a cada sentido, dos carriles hacia Bogotá, dos carriles hacia Melgar. Mi papá se encontraba pasando los dos, los dos últimos carriles para tomar la entrada que los llevaba hacia el barrio donde estábamos viviendo”*, pudiendo observar que *“el carro estaba hacia el carril izquierdo, el carril del centro”*; que había *“bastante iluminación, de hecho, todo ese sector es comercial hay bastantes comercios de dulcerías, entonces el sector es iluminado”*; contestó que no sabía si había señalización de paso peatonal.

A su vez, se atendieron las declaraciones de Marco Tulio Arboleda Urrego y Noheli Guzmán Cerquera; el primero, agente de tránsito que conoció del accidente, quien se ratificó en lo plasmado en el croquis y explicó cómo encontró el vehículo inmerso, aunado que indicó las hipótesis definidas en el informe; por su parte, la segunda, es la hermana y tía de los demandantes, quien no conoció los pormenores del hecho dañoso.

De lo esbozado, con las pruebas precitadas analizadas armónicamente como lo prevé el artículo 176 del C.G.P., permiten vislumbrar, que la conducta determinante del accidente de manera absoluta recae en la propia víctima; en tanto que, Ynael José asumió el riesgo de cruzar una vía departamental y/o municipal -autopista-, que es de alto flujo a todas horas, incumpliendo varias prohibiciones importantes, como fueron, bajo los efectos del alcohol sin el apoyo de otra persona que lo acompañara y atravesándola, cuando no hay a paso nivel ni señal que autorizara tal acción, existiendo un cerco -bien por separador de cemento o los maletines viales- para imponer el uso del puente peatonal, lo que le hizo superar los obstáculos existentes -maletines viales-, bajo esas condiciones, que al parecer, como lo afirma el libelo genitor³⁴, terminó causándose una lesión en su pie -torcedura de tobillo-, para, con un incremento en la acción imprudente que venía desplegando, detenerse en la carreteable para agacharse a sobarse, con la desventura de que sobre ese carril se desplazaba el automotor que lo terminó arrollando. Por eso, tenemos que todo este luctuoso evento, se debió a que la víctima asumió un riesgo extraordinario con las violaciones a los reglamentos que regían la conducta que estaba ejerciendo, que de manera inevitable su auto puesta en peligro condujo al resultado obtenido, siendo su imprudencia de tal entidad que llevan a desvirtuar la presunción de responsabilidad que recae en el demandado por la actividad riesgosa que venía ejerciendo.

Por lo anterior, resulta forzoso acceder a la excepción de mérito denominada "*culpa exclusiva de la víctima*" alegada en oportunidad por el curador *ad litem* de los demandados bajo los argumentos expuestos, por manera que, esta acción no puede tener vocación de prosperidad por cuanto

³⁴ Acápite de "Hechos", No. 1, que señala: "--- cuando iba en el medio del carril izquierdo sobre la calzada que conduce de Girardot a Bogotá, se le dobló el tobillo, lo que le ocasionó agacharse, y en ese momento llega el vehículo ..."

se desvirtuó la presunción de responsabilidad que recaía en la pasiva, entonces, cobran acogida los argumentos en que se fincó la pretensión impugnatoria presentados por el recurrente, conllevando ello a negar las pretensiones de la demanda; por tanto, se dispondrá a revocar la sentencia apelada.

Finalmente, sin condena en costas por estar con amparo de pobreza los accionantes -art. 154 *ídem*-.

6. DECISIÓN

El Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca Sala Civil-Familia, Administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley.

RESUELVE

Primero: Revocar la sentencia proferida el 26 de abril de 2021 por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Fusagasugá – Cundinamarca, por lo expuesto en la parte motiva.

Segundo: Declarar probada la excepción denominada “*CULPA GRAVE Y EXCLUSIVA DE LA VICTIMA*”, alegada por el curador *ad litem* de los demandados, por lo cual, se **niegan** las pretensiones de la demanda.

Tercero: Sin condena en costas en tanto que los promotores gozan de amparo de pobreza.

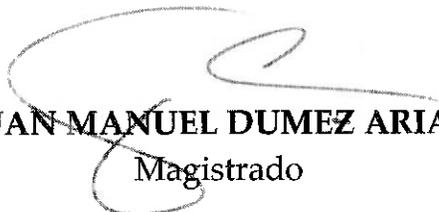
Cuarto: Oportunamente por secretaría, devolver el expediente al juzgado de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



ORLANDO TELLO HERNÁNDEZ
Magistrado Ponente

Pablo I. Villate M.
PABLO IGNACIO VILLATE MONROY
Magistrado



JUAN MANUEL DUMEZ ARIAS
Magistrado