

**S-2023**

**Procedimiento:**

**Demandante:**

**Demandada:**

**Radicado:**

**Asunto:**

Verbal RCE

María Noemí González de Ramírez y otras

Ana Marcela Zapata Vanegas y otros

05001 31 03 017 2017 00554 01

Revoca sentencia impugnada

**TRIBUNAL SUPERIOR  
DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLÍN  
-SALA CUARTA DE DECISIÓN CIVIL-**

Medellín, seis (06) de febrero del dos mil veintitrés (2023).

La Sala emite la providencia que resuelve el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada, contra la sentencia proferida por el Juzgado Diecisiete Civil del Circuito de Medellín el pasado 24 de febrero de 2022, en el proceso de la referencia, promovido por María Noemí González de Ramírez, Flor Alba Ramírez González y Sorani Suleima Bedoya Ramírez, en contra de la sociedad Comercial Ganadera de Transportes Mocarí Ltda., Jhonatan Alejandro Alzate Arroyave y Ana Marcela Zapata Vanegas. Labor jurisdiccional que se acomete en el siguiente orden:

**I. ANTECEDENTES**

Los demandantes, valiéndose de apoderado judicial, presentaron demanda con pretensión declarativa y consecuencial de condena por responsabilidad civil extracontractual, para que, a través del procedimiento verbal, los demandados fueran condenados a pagar los perjuicios ocasionados a raíz del accidente ocurrido el día 28 de agosto de 2016, el cual trajo como consecuencia la muerte del señor Raúl de Jesús Ramírez González (-q.e.p.d.).

Dichos perjuicios los tasó en la suma de \$660.918.330 a razón de \$4.350.000 por concepto de daño emergente; \$509.724.130 por lucro cesante y, \$147.543.400 por concepto de perjuicios morales, a saber: para María Nohemí González de Ramírez, la suma de \$73.771.000 y, para Flor Alba Ramírez González y Sorani Suleima Bedoya Ramírez, la suma de \$36.885.850, para cada una.

**1. Fundamentos Fácticos.** Los hechos se sintetizan de la siguiente manera:

**1.1.** Que el día anteriormente citado, el señor Ramírez González (q.e.p.d.) mientras se desplazaba en su motocicleta de placa **ORN 14D**, fue colisionado por el vehículo tipo Camión de placa **TAJ 752**, el cual era conducido por el señor Jhonatan Alejandro Alzate, de propiedad de Ana Marcela Zapata Vanegas y, afiliado a la empresa Comercial Ganadera de Transportes Mocarí Ltda.

**1.2.** Señaló, que el accidente ocurrió en la vía que del Municipio de Santa Bárbara conduce a la Pintada (Antioquia) y que tuvo como causa u origen el acto imprudente del conductor del camión de placas **TAJ 752**, hechos por los cuales fue sancionado contravencionalmente por la autoridad de tránsito competente.

**1.3.** Que, para el momento del accidente, el señor Raúl de Jesús Ramírez González convivía con su señora madre, hermana y sobrina, aquí demandantes, quienes dependían económicamente del occiso, advirtiéndolo, que el señor Ramírez González para el momento del accidente trabajaba para la Asociación de Motomensajería de Santa Bárbara, labor por la cual devengaba la suma de \$737.717.

**1.4.** Que, a raíz del accidente, el entorno familiar del occiso ha sufrido perjuicios patrimoniales y extra-patrimoniales, los cuales tasaron en la cuantía solicitada en el acápite pretensional de la demanda, ya citado.

**2. Actuación procesal.** Tras subsanarse los requisitos exigidos, mediante auto del 29 de septiembre de 2017, el Juzgado Diecisiete Civil del Circuito de Medellín admitió la demanda mediante providencia del 22 de enero de 2018.

**3. Contestación a la demanda.** De autos, se sabe que, dentro del proceso, en virtud de la institución del desistimiento tácito, se tuvo por terminado el proceso en favor de la codemandada Ana Marcela Zapata Vanegas y que la sociedad Comercial Ganadera de Transportes Mocarí Ltda. no contestó la demanda, únicamente, contestó el curador *ad litem* nombrado en representación del codemandado Jhonatan Alejandro Alzate Arroyave, tras no acudir este último al llamamiento edictal. El auxiliar de la justicia agraciado con la designación, aunque reconoció la ocurrencia del accidente, adujo no

constarle los demás hechos narrados en la demanda y solicitó pruebas de los mismos. Aclaró, por ahí mismo, que la resolución 549 del 04 de noviembre de 2016, proferida por la autoridad de tránsito de Santa Bárbara no endilgó responsabilidad contravencional al conductor del camión de placas **TAJ 752**.

Formuló las excepciones que se dio en llamar: **i) Culpa exclusiva de la víctima** e, **ii) inexistencia de la causa petendi**.

**4. La sentencia apelada.** Fenecido el trámite del proceso previsto en el CGP, incluido el decreto y práctica de pruebas y alegatos de conclusión, el Juzgado Diecisiete Civil del Circuito de Medellín profirió sentencia el pasado 24 de febrero de 2022, en donde estimó parcialmente las pretensiones de la demanda, declarando a los codemandados Jhonatan Alejandro Alzate Arroyave y a la sociedad Comercial Ganadera de Transportes Mocari Ltda., civil y solidariamente responsables de los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión del accidente de tránsito en el que perdió la vida el señor Raúl Ramírez González.

Redujo en un 40% la condena, tras declarar de manera oficiosa la excepción de concurrencia de culpas, por la participación de la víctima en la causación de su propio daño, reconociendo las siguientes sumas: *“...para María Nohemy González de Ramírez la suma de \$11.642.010 por lucro cesante pasado; \$21.137.475 por lucro cesante futuro; y 36 salarios mínimos por daño moral. Para Flor Alba Ramírez González la suma de \$1.950.000 por daño emergente; \$11.642.010 por lucro cesante pasado; \$27.097.620 por lucro cesante futuro; y 18 salarios mínimos por daño moral. Para Sorany Suleima Bedoya Ramírez la suma de \$4.573.913 por lucro cesante pasado; y 9 salarios mínimos por daño moral...”*

Para arribar a esta conclusión, el juez hizo referencia a los presupuestos que integran la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de actividades peligrosas, para luego analizar las pruebas documentales y testimoniales practicadas al interior del proceso, así como las recogidas en el trámite contravencional, de las cuales encontró probado el hecho, el nexo causal y el daño, consistente en la muerte del conductor de la motocicleta. Estimó el funcionario, entonces, que dadas las circunstancias en que tuvo lugar el accidente de tránsito y las características de la vía, tanto el conductor

del camión tipo grúa de placas **TAJ 752**, como el timonel de la motocicleta de placas **ORN 14D**, intervinieron causalmente en la ocurrencia del accidente y fueron imprudentes cada uno, así, al estudiar lo manifestado por aquel conductor concluyó el a quo: *“...podemos encontrar que el mismo conductor, señala que la maniobra que estaba realizando antes de la colisión con la motocicleta, fue un adelantamiento en una curva, aquí se destaca nuevamente de su declaración cuando señala “entonces como la vía estaba cerrada yo confiado empecé a adelantar y delante de mí venían varios carros también adelantando, yo ya cuando llegué a la curva, sentí que el carro metió un brinco” se hallaba entonces el conductor, se reitera, realizando una maniobra de adelantamiento en una curva, momento en que sintió el impacto del vehículo, para este efecto se señala nuevamente el artículo 55 del C. N de T, sin embargo la conducta desplegada por el conductor del vehículo tipo grúa, evidentemente evidencia una conducta imprudente de su parte, al proceder a realizar una maniobra de adelantamiento, en un lugar donde su visibilidad estaba mermada u obstaculizada, así lo señala el artículo 73 del C. N de T...”*

Seguidamente, al confrontar la conducta del motociclista placas **ORN 14D**, con los restantes medios de prueba, entre ellos, lo declarado por los operarios de tránsito que controlaban la movilidad en la vía donde ocurrió el accidente, halló demostrado que la vía únicamente se encontraba habilitada para circular en el sentido La Pintada-Medellín, lo que enseguida relacionó con el principio de la confianza legítima, para señalar que la circunstancia que le permitió al conductor de la grúa de placas **TAJ 752** generarse la confianza era que ningún vehículo podía descender por la vía contraria, confianza que fue desconocida por el conductor de la motocicleta, concluyendo, que: *“...la vía principal a la cual accedió el señor Raúl, presentaban “pare y sigas” (sic), en segundo lugar, el carril por el cual comenzó su descenso el señor Raúl, se encontraba suspendido, producto del “pare y siga” pues en ese momento se permitió la movilidad de la vía de circulación o carril por el cual ascendía la grúa, en tercer lugar, según lo señalaron los testigos, que habían señales deteniendo el tráfico o advirtiendo los “pare y sigas” en la vía y en los accesos también de las vías veredales a la vía principal, dos testimonios así lo declararon ante la inspección de tránsito, y además los señaló el señor Hoover, quien dijo que existía una tabla y unas cintas, solo que habían sido tiradas a un lado de la vía, y esta percepción o estas declaraciones tienen sentido además con una conducta, que señaló Luis Gonzaga a decir que pese a que en subida encontraba también tablas, advirtiendo sobre la imposibilidad de continuar la marcha, las motos las pasaban por un lado*

*(...) estas precisiones permiten concluir que la conducta desplegada por el señor Raúl, fue igualmente imprudente al acceder a la vía principal, pese que habían señalizaciones sobre la necesidad de detener el tráfico para acceder a la vía principal, que su vía se encontraba suspendida y que aun desconociendo esas señales, debió tomar las precauciones necesarias (...) poniendo en riesgo su vida, con su actuar imprudente, contribuyó entonces también a la causación del daño, en un porcentaje que estima este Despacho corresponde a un 40% como se declarará en la sentencia, mientras que la conducta desplegada por el conductor del tractocamión, estima este juzgador, del análisis crítico de las demás pruebas, equivale o concurre a un 60%, en la participación del resultado final...” y, de esta forma, atribuyó a estas conductas la causa del accidente y, estableció a partir de allí que existió una concurrencia de culpas y, por ende, menguó la indemnización solicitada en un 40%.*

A continuación, se adentró al estudio de los perjuicios reclamados por la parte actora, centrando su atención en los documentos relacionados, como los gastos por servicios exequiales, los cuales reconoció bajo el concepto de daño emergente, a favor de la señora Flor Alba Ramírez González, por existir prueba de que ella fue quien los sufragó. Seguidamente, extrajo la prueba de la actividad laboral desempeñada por la víctima, de los testimonios rendidos en el proceso por Luis Gonzaga y Hoover Herney Larrahondo, estableciendo que, trabajada como mototaxista, labor por la cual percibía como remuneración presunta la suma de 1 smlmv, de igual forma, a partir de dichas declaraciones, también halló demostrado que el occiso prodigaba ayuda a las demandantes, en un porcentaje igual al 25% para cada una, en calidad de madre, hermana y sobrina.

Finalmente, de la conducta de las partes infirió que las demandantes sufrieron congoja y dolor por la pérdida de quien en vida fue un hijo, hermano y tío, amén de la convivencia, ayuda y socorro mutuo que compartían con la víctima y de las que se vieron privadas a partir de la ocurrencia del accidente, reconociendo perjuicios extrapatrimoniales en la cuantía ya reseñada.

**5. El recurso de apelación.** El curador *ad litem* del codemandado Jhonatan Alejandro Alzate Arroyave, fue el único que recurrió la sentencia. Concedido el recurso de apelación en primera instancia, el mismo fue admitido por este Tribunal, seguidamente, de conformidad con el artículo 14 del decreto 806 de

2020, se otorgó el término de rigor para la sustentación, el cual recorrió dicha parte de la forma como pasa a compendiarse.

**5.1.** Fundamentó su alzada principalmente en el rompimiento del nexo causal debido a una culpa exclusiva de la víctima, pues: *“...El fallecido no respetó el “pare y siga”, como se expresó en la investigación del tránsito, que fue arrimada a este proceso. Y Aún si hubiera utilizado un atajo constituye una manera consciente de vulnerar “el pare y siga” establecido por la concesión vial. Es decir, en cualquiera de los dos casos hubo un proceder imprudente del fallecido, bien sea que vulneró la señal de pare y siga como se afirma en las declaraciones del tránsito, o bien sea porque tomó un atajo, precisamente para eludir imprudentemente este filtro...”*.

Asintió que los supuestos testigos son de oídas y no fueron relacionados en el informe del tránsito, al momento del accidente, por lo que carece de sentido que aparezcan ahora a declarar.

Que la madre del fallecido confesó en interrogatorio de parte, que ella y su hija dependían económicamente de varios de sus hijos, por lo que desvirtúa el supuesto perjuicio de lucro cesante causado.

Pasa ahora el Tribunal a resolver de fondo el recurso contra la sentencia, para lo cual se hace un recuento breve sobre los lineamientos necesarios para que se configure la responsabilidad civil extracontractual y así poder concluir si la figura está presente o no en el caso bajo análisis.

## II. CONSIDERACIONES

**1. Presupuestos procesales** Se encuentran reunidos y, por consiguiente, el Tribunal ha adquirido competencia para desatar el recurso de apelación, además, que no se observan irregularidades procesales que tipifiquen una nulidad, de igual forma, se les ha permitido a los apoderados de las partes exponer las razones que los llevan a sustentar su tesis dentro del término de sustentación del recurso de apelación.

**1.1. Precisión preliminar sobre la delimitación de la competencia.** Averiguado está que la competencia del juez de segunda instancia, en línea de principio, está enmarcada por los reparos que el apelante haya hecho a la



providencia cuestionada, al tiempo que el interés del apelante siempre deberá ir vinculado a lo desfavorable del fallo, sin que sea posible al juez de segunda instancia adentrarse en otros asuntos, salvo que ello sea vinculante con la repulsa planteada.

En consecuencia, la decisión del asunto en segunda instancia se tomará conforme las disposiciones que sobre el tema indica el artículo 328 del C. G. del P., esto es, cobijará sólo el motivo de inconformidad del recurrente, por consiguiente, no se extenderá la revisión a lo que no fue objeto de repulsa<sup>1</sup>, concretamente, se ocupará solamente el Tribunal de la intervención culposa y causal en el accidente del conductor de la motocicleta de placas **ORN 14D**, así como la deducción probatoria relacionada con que para el momento de su ocurrencia, la vía estaba siendo intervenida por reparaciones y, por ende, el régimen normal de circulación vehicular se encontraba alterado y era regulado por controladores de tránsito, a través de “pare y siga”, señalizaciones ubicadas además en los caminos veredales accesorios a la vía principal.

Tampoco se discute en este segundo grado de conocimiento que, para el momento en que tuvo ocurrencia el accidente, dichos controladores de tránsito habilitaron el paso vehicular únicamente para los vehículos que circulaban en el sentido Pintada-Medellín, mismo paso que en ese momento le correspondió al camión y no al motociclista, quedando estos juicios probatorios como ley del proceso, amén de no ser motivo de inconformidad por la parte afectada con ese raciocinio del funcionario, como sí lo fue, para el demandado recurrente, **la magnitud de la injerencia causal en el accidente del motociclista de placas ORN 14D**, tema sobre el cual se volverá, una vez se compartan algunas consideraciones acerca del instituto jurídico en cuestión

**2. De la pretensión de responsabilidad civil extracontractual.** Sin lugar a hesitación alguna, en el presente caso, se plantea una pretensión de

---

<sup>1</sup> Ello encuentra asidero, además, en la sentencia de la Corte Suprema de Justicia fechada el 8 de septiembre de 2009, con ponencia del Dr. EDGARDO VILLAMIL PORTILLA, en la que se dijo en parte pertinente, que: “...El recurso de apelación tiene un “objeto” delimitado, de modo que la inclusión de las “razones de la inconformidad”, deja zonas del litigio fuera de la impugnación, a las cuales el juez no puede acceder mediante una actividad inquisitiva que le permita sustituir al recurrente en la delimitación del “objeto” del recurso...”

responsabilidad civil extracontractual, la cual opera en todos aquellos casos en que una persona ha inferido daño a otra, en su persona o sus bienes y que por lo mismo, es obligada a indemnizarle, de conformidad con la regla general contenida en el art. 2341 del C. C.; empero, el asunto deberá conducirse bajo la teoría de la responsabilidad civil derivada por el hecho de las cosas, entre ellas, el ejercicio de actividades peligrosas, teoría construida por la doctrina y jurisprudencia con base en el art. 2356 del C Civil.

**2.1.** Ya dentro del proceso y en orden a la estructuración de la responsabilidad civil, de la que se habla, la jurisprudencia y la doctrina -con franco respaldo en la ley-, han definido sus elementos axiales como **(i)** un hecho dañoso, **(ii)** el daño, **(iii)** el nexo de causalidad entre el agravio sufrido y el hecho dañoso y finalmente, **(iv)** la culpa del autor de ese hecho dañoso, elementos concurrentes y que desde luego corresponde demostrar al demandante, dada la carga probatoria que le impone el arto 167 del C. G. del P., a menos que la culpa se presuma.

Uno de esos eventos en que la culpa se presume, es cuando el agente se encuentra en el ejercicio de actividades peligrosas, deducido de lo dispuesto en el artículo 2356 del C. C., ya que su ejercicio conlleva para quien la realiza o ejecuta, un riesgo, es decir, un peligro latente, no solo para el conductor sino también para los terceros, debido a que se introduce en la sociedad una maquinaria capaz de generar una fuerza o energía que puede ocasionar un daño mayor del que el cuerpo humano puede controlar y resistir. De suerte que, en estos precisos casos, a la víctima que pretende ser indemnizada, le basta con demostrar la causa del daño, como consecuencia directa del ejercicio de la actividad peligrosa que desarrollaba el demandado y el nexo de causalidad, así como la extensión de aquél; por su parte, el sujeto pasivo de la pretensión se libera de la culpa que gravita en su contra, probando que el daño se produjo por una causa extraña: **i)** fuerza mayor o caso fortuito; **ii)** hecho exclusivo de la víctima o **iii)** de un tercero.

**2.2. El hecho exclusivo de la víctima.** En efecto, como una de las causas extrañas liberatorias de responsabilidad se encuentra el hecho exclusivo de la víctima, entendida como aquella conducta desplegada por la víctima, de quien finalmente se revela una participación muy importante en el propio daño



a ella irrogado, hasta el punto que su conducta absorbe la culpa presunta del victimario. Dicho en otras palabras, sólo habrá lugar a esa culpa exclusiva, cuando la conducta desplegada por la víctima es lo único que conlleva a la causalidad o causación del daño, siendo el demandado un simple instrumento de la cadena causal que dio lugar al daño y justo aquí es cuando el grado de participación de la víctima en el hecho dañoso se convierte en el elemento preponderante que permite determinar si su conducta es causa única determinante y exclusiva del daño y, por tanto, causal exonerativa de responsabilidad o tan solo causa parcial del daño y, en este caso, sólo resultaría como motivo de reducción de la indemnización.

Son tres (3) los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se han señalado como necesarios y concurrentes para que se configure el hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad o causal excluyente de imputación. Veámoslos en palabras de la Corte Suprema de Justicia:

*“...Tradicionalmente se ha considerado que esas circunstancias eximentes de responsabilidad, son la fuerza mayor, el caso fortuito, y el hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima. “...Se han considerado como presupuestos de tales situaciones exonerativas de responsabilidad, la imprevisibilidad e irresistibilidad del acontecimiento, entendida aquella como la irrupción súbita de un suceso imposible de eludir, a pesar de la diligencia y cuidado observados con tal fin, para cuya evaluación en cada caso concreto, deberán tenerse en cuenta criterios como «1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) El concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo» (CSJ SC 6 ago. 2009, rad. 2001-00152-01).*

*La irresistibilidad, por su parte, atañe a la imposibilidad objetiva absoluta de evitar el suceso imprevisto y sus consecuencias, no obstante los medios empleados para contrarrestarlo o sobreponerse a él y a su desenlace, o en otros términos, cuando en las mismas condiciones del demandado y atendiendo la naturaleza del hecho, ninguna otra persona hubiera podido enfrentar sus efectos perturbadores. En tales condiciones, no sería viable deducir responsabilidad, pues nadie es obligado a lo imposible. La imposibilidad relativa, por tanto, o viabilidad de que, con algún esfuerzo, quien enfrenta la situación supere el resultado lesivo, descarta la irresistibilidad.*

*En relación con los aludidos componentes de la causa extraña, eximentes de responsabilidad, la Sala, en fallo CSJ SC 24 jun. 2009, rad. 1999-01098-01, precisó:*

*«Justamente por la naturaleza extraordinaria del hecho imprevisible e irresistible, su calificación por el juzgador como hipótesis de vis maior, presupone una actividad exógena, extraña o ajena a la de la persona a quien se imputa el daño o a su conducta,*

o sea, ‘no puede concurrir con la culpa del demandado que haya tenido un rol preponderante en la causación del daño (...), pues su estructura nocional refiere a las cosas que sin dolo ni culpa inciden en el suceso (*quæ sine dolo et culpa eius accidunt*) y a las que aún previstas no pueden resistirse (*quæ fortuitis casibus accidunt, quum prævideri non potuerant*), lo cual exige la ausencia de culpa (*quæ sine culpa accidunt*) y, también, como precisó la Corte, es menester la exterioridad o ajenidad del acontecimiento, en cuanto extraño o por fuera de control del círculo del riesgo inherente a la esfera, actividad o conducta concreta del sujeto, apreciándose en cada caso particular por el juzgador de manera relacional, y no apriorística ni mecánica, según el específico marco de circunstancias y las probanzas (...).

Por consiguiente, la falta de diligencia o cuidado, la negligencia, desidia, imprudencia e inobservancia de los patrones o estándares objetivos de comportamiento exigibles según la situación, posición, profesión, actividad u oficio del sujeto, comporta un escollo insalvable para estructurar la fuerza mayor cuando, por supuesto, su incidencia causal sea determinante del evento dañoso, porque en esta hipótesis, el hecho obedece a la conducta de parte y no a un acontecer con las características estructurales de la vis mayor.»

(...)

cuando ha sido el hecho de la víctima el generador, de manera exclusiva y determinante del daño, será ella la llamada a soportar las consecuencias de su proceder, pues la obligación de resarcir surge del daño causado a otro, no, a sí mismo.

De ser aquello, el demandado también puede ser liberado de su responsabilidad o ésta resultar menguada, junto con el monto a resarcir, si coparticipó en la producción del resultado nocivo.

En el primer evento, entonces, no habrá lugar a inculpación si el demandado demuestra que el actuar de la víctima le resultó extraño, imprevisible e irresistible, esto es, que hubo total ruptura del nexo causal...”

**2.3. De la Concurrencia de Actividades Peligrosas.** Prescribe el artículo 2357 del Código Civil: “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente” en atención a lo prescrito, en cuanto cumple demarcar Jurisprudencialmente los extremos discursivos de la concurrencia de actividades peligrosas y sus directas consecuencias, estribadas en el fenómeno de la compensación de culpas –concepto este último que más adelante se precisará en cuanto su más adecuada denominación-, la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, señaló:

“...frente a una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el sentenciador tendrá que examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia,

*el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores, en la forma prevista en el artículo 2357 de la ley civil.*

*Mas lo anterior no comporta ninguna novedad en la línea jurisprudencial de esta Corte ni tampoco implica la aceptación de un enfoque de responsabilidad objetiva, pues como ya lo había precisado esta Sala en consolidada doctrina,*

*“La reducción del daño se conoce en el derecho moderno como el fenómeno constituido por la compensación de culpas, lo cual quiere decir que cuando el coautor del daño comete una culpa evidente que concurre con la conducta igualmente culpable de la víctima, el juez debe graduar cuantitativamente la relación de causalidad entre las culpas cometidas de manera concurrente, y la cuantía del daño, a fin de reducir la indemnización mediante el juego de una proporción que al fin y al cabo se expresa de manera matemática y cuantitativa”. (Sent. de 29 de abril de 1987).*

***No existe ninguna duda de que para efectos de establecer la graduación de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar “de modo objetivo” la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; mas ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad.*** Negrillas fuera de texto.

*Es claro, entonces, que la sentencia que se viene comentando sólo hizo alusión a la cuantificación del impacto del hecho en la producción del daño atendiendo a su grado de injerencia en el nexo causal, con la finalidad de determinar si la valoración del perjuicio está sujeta a reducción; lo que no significa, de ninguna manera, que a esta última fase de la imputación de responsabilidad pueda llegarse con prescindencia del factor de atribución de culpa, entre otras razones, porque el artículo 2357 del Código Civil exige la configuración del elemento subjetivo cuando dispone que “la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.”<sup>2</sup>*

**2.4.** Visto así el protagonismo que el elemento culpa reviste de cara a la valoración circunstancial de los hechos en los que la concurrencia de actividades peligrosas fuere menester dilucidar: tanto la incidencia de una como de otra fuerza –parte y contraparte del litigio-; en lo que respecta con el análisis zanjado por la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, por cuenta del Magistrado Ponente, Doctor William Namén Vargas, donde justamente el Alto Corporado inicialmente se decantó por estribar la responsabilidad objetiva como factor de imputación *quid pro quo* en detrimento de la culpa.

**2.5.** Huelga decir que la posición asumida por la Corte Suprema en esta ocasión jurisprudencial, fue reiterada en la sentencia proferida por la misma

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia sala de casación Civil. M.P. Ariel Salazar Ramírez. Exp. 76001-31-03-009-2006-00094-01

alta Corporación el día 26 de agosto de 2010, con ponencia de la Magistrada Ruth Marina Díaz Rueda, en la que expresamente se dijo que la sentencia del 24 de agosto de 2009 contenía una rectificación doctrinal en cuanto a la posición asumida en los casos de concurrencia de actividades peligrosas, pero se aclaró que en esta clase de actividades el fundamento de la imputación de la responsabilidad seguía **siendo subjetivo, es decir la culpa, aunque se presuma, rechazando que se trata de responsabilidad objetiva, como dio a entenderlo el fallo mencionado en último lugar.**

## 2.6. Y reiteró la Alta Corporación, en posterior sentencia citacional:

*5. La importancia de ese fallo se concreta, entonces, en haber reiterado que frente a una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el sentenciador tendrá que examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores, en la forma prevista en el artículo 2357 de la ley civil.*

*(...) No existe ninguna duda de que para efectos de establecer la graduación de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar “de modo objetivo” la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; **más ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad.**”<sup>3</sup>*

2.7. De esta manera, se tiene, entonces, que ante la irrogación de daños producidos en colisión de actividades peligrosas, se mantiene la presunción propia de esta institución, correspondiendo al fallador auscultar de manera objetiva y de cara al material probatorio aportado por ambas partes, **en quiénes sigue recayendo la tarea de probar los supuestos alegados desde sus extremos procesales** (Art.167 del C. de P. C.), para de ahí deducir **cuál fue la causa determinante que desencadenó el daño** a partir de aspectos como: modo, tiempo y lugar de ocurrencia de los hechos, asimetría de las actividades peligrosas características, complejidad, magnitud

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 18 de diciembre de 2012. M.P. Ariel Salazar Ramírez. Expediente 76001-31-03-009-2006-00094-01

del peligro, riesgos específicos y, en especial, la incidencia causal de la conducta de los sujetos.

**3. Caso concreto.** Comencemos por señalar entonces, que hay que admitir sin ambages la ocurrencia del accidente (hecho) en la vía la Pintada - Medellín, kilómetro 23 + 420 metros, a la altura de la localidad de Santa Barbara del pasado 28 de agosto de 2016, tal y como se extrae del croquis levantado por el agente de Tránsito competente (cfr. fl. 12 archivo 01, expediente digital). De igual manera, obra en el expediente, como prueba atendible del hecho dañoso, el registro civil de defunción (cfr. fl. 08 archivo 01, expediente digital), del señor Raúl de Jesús Ramírez González -q.e.p.d.-

Para el Tribunal es claro, además, que el accidente a que se viene haciendo referencia, dejó como consecuencia la muerte instantánea del señor Ramírez González (nexo causal desde el punto de vista meramente formal) por *“...shock hipovolémico secundario a laceración hepática, por trauma torácico y abdominal cerrado, además de contusión pulmonar que generó posible embolismo y edema agudo de pulmón, trauma encefalocraneano y fractura de fémur. Este tipo de trauma toraco abdominal se considera esencialmente mortal...”* al establecerse en el protocolo de necropsia como como circunstancias de su muerte: *“violenta por accidente de tránsito”* y, como fecha y hora el 28 de agosto de 2016 siendo las 12:35 horas, aproximadamente.

**3.1.** De manera que, el problema que plantea el recurso de apelación, se circunscribe a no aceptar la sentencia que atribuyó responsabilidad a ambos conductores, en proporción del 60% para el timonel del camión tipo grúa de placas **TAJ 752**, insistiendo en que la culpa del accidente fue por completo del conductor de la motocicleta de placas **ORN 14D**, quien con su actuar imprudente generó su propio deceso. Entonces, el problema jurídico a resolver en la segunda instancia corresponde a la pregunta: ¿está probado en el plenario que existió culpa de alguno de los conductores a la cual se le pueda atribuir la causa determinante del accidente? o en verdad, como lo dedujo el funcionario, ¿está demostrada la participación causal de ambos conductores en el accidente *sub examine*?



**3.2.** Para el tribunal, tiene razón el curador *ad litem* del conductor demandado, al calificar como desacertado el juicio del funcionario de primera instancia, pues, al volver sobre cada una y además sobre el conjunto de pruebas de que dispone el expediente, se llega a una conclusión diferente a la advertida por el juez *a quo*, en el sentido que existe una fuerte hipótesis sobre que el conductor de la motocicleta desplegó la siguiente conducta culposa: asumir el riesgo de transitar por un carril cerrado en el sentido de su desplazamiento y, esa, precisamente, fue la causa determinante del accidente, veamos por qué:

**3.3.** Para fundamentar probatoriamente este juicio conclusivo anticipado, la Sala, parte por destacar la importancia que reviste en el proceso las características de la vía donde tuvo lugar el accidente. Como ya se advirtió, no ofrece controversia que, para el día de los hechos, dicho tramo de la vía estaba siendo destinado para labores de construcción consistentes en “*fresado y topografía de la vía*”, para cuya correcta ejecución de las obras se establecieron cierres parciales, cada 30 minutos, según lo declaró el controlador de tránsito Wilmer Rollet Galindo (cfr. fl. 20 archivo 01. Exp. digital), para este propósito, quedó claro en la instrucción del proceso, además, que la vía se encontraba acatando el punto de señalización informativa de “*obra a 300 m y 100 m; maquinaria en la vía, transite con precaución; uno a uno; banderín; carril izquierdo cerrado, carril derecho cerrado; panel iluminario y flechas reflectivas*”, y con los respectivos “*pare y siga*” en cada una de los accesos veredales a la vía principal.

Tampoco se puede discutir, porque resulta un hecho probado, que sirviendo al cumplimiento del propósito de la correcta ejecución de las obras, el personal humano denominado “*bandereros*”, “*auxiliares o controladores de tránsito*”, estaba prestando en forma real y en ese preciso momento del accidente, el servicio de dar prelación en la vía a los vehículos, acoplados a la exigencias del tránsito vehicular exigibles en el momento, dotados de radios de comunicación entre sí, cumpliendo funciones de detener momentáneamente el tránsito para la incorporación de los vehículos a la circulación vehicular en las distintas direcciones.



**3.4.** En efecto, fue gracias a la declaración de uno de ellos, concretamente del señor Rodolfo Antonio Avendaño Londoño, que el proceso supo, que en el momento del accidente la circulación vial estaba autorizada en el sentido La Pintada-Medellín, pues fue él mismo quien autorizó. Estas fueron sus palabras sobre lo ocurrido aquel día:

CONTESTO: El día 28 de Agosto de 2016 yo me encontraba ejerciendo mi labor como controlador vial sentido Pintada, Medellín nosotros nos encontramos con la señalización oportuna y tenía habilitada la vía Pintada; Medellín, unos segundos después mi compañero WILMER GALINDO me comunica por el radio que un motociclista había hecho caso omiso de la señal de pare quince minutos después me comunican que hubo un accidente. PREGUNTADO: El motociclista que hizo caso omiso a la señal de pare como usted lo acaba de citar en qué sentido transitaba. CONTESTO: En ese momento la vía estaba habilitada Pintada; Medellín y el motociclista venía sentido contrario Medellín, Pintada. PREGUNTADO:

**3.5.** A partir de lo declarado por este absolvente, aunado a lo dicho por el conductor del vehículo tipo grúa de placas **TAJ 752** y el testigo presencial del accidente, señor Hoover Herney Larrahondo, así como lo declarado por el señor Luis Gonzaga, el funcionario de primera instancia extrajo dos conclusiones fundamentales para enjuiciar su sentencia: **i)** que el conductor del vehículo de placas **TAJ 752** se confió, debido a que el carril izquierdo sentido Medellín–La Pintada estaba suspendido, sin embargo, su culpa se originó a partir de la realización de una maniobra de adelantamiento en una curva, es decir, pese a tener la visibilidad reducida y, **ii)** que el conductor de la motocicleta de placas **ORN 14D** optó por sortear el “*pare y siga*” veredal que permitía el acceso a la vía principal, asumiendo con esa conducta su propio riesgo y quebrantando el principio de confianza legítima que amparaba en tránsito al conductor de la grúa de placas **TAJ 752**.

**4.** Sin embargo, como ya se reseñó, la profundidad fáctica de este caso, conlleva a que el Tribunal estime que no existe justeza al cifrarse el comportamiento del conductor placas **TAJ 752** con un compromiso del 60% en el accidente, como que no se puede soslayar, en últimas, que fue la misma víctima quien, a sabiendas del peligro que se cernía, emprendió abordó de su motocicleta un desplazamiento imprudente por un carril cerrado, conducta temeraria que, de no haberse realizado, ninguna tragedia habría provocado.

**4.1.** Vemos que, el funcionario de primera instancia, aludió a que el conductor del camión venía circulando bajo la égida del principio de confianza legítima, merced a que el carril por el cual venía circulando la víctima se encontraba suspendido, pero, evidentemente, se abstuvo de extraer la consecuencia que correspondía al invocar aquel brocardo de cara a las particularidades del accidente, que no era otra que la demostración palmaria de la imprudencia y exceso de confianza del motociclista de placas **ORN 14D**, al considerar que podía acortar camino para superar el “*pare y siga*” de una vía cuyo tránsito vehicular estaba modificado, **prevalido de su conocimiento de la zona, adquirido a raíz de la actividad laboral de motomensajería que desarrollaba y de su condición de vecino del lugar.**

**4.2.** Se parte de esta premisa a partir del análisis integral de lo declarado por el señor Luis Gonzaga, compañero de profesión de la víctima para esas calendas del accidente en 2016, quien destaca que lo ordinario era que ellos en ejercicio de esa labor de mototaxistas o motomensajeros, eludieran el pare y siga de la vía principal, para cumplir con celeridad su oficio, lo hacían entonces desviándose por los accesos veredales, por la vía del sector del “*azuceno*” hasta llegar a “*bola roja*” y “*cabañas*” con la finalidad de salir más abajo del pare y siga y continuar su marcha por la vía principal (hora 2:14:40 en adelante, archivo 09. Video 01). Se memora en este punto, que esta circunstancia fue debidamente anunciada a los usuarios de las vías mediante señales de tránsito preventivas e informativas en cada acceso y salida veredal de la zona intervenida, hecho que ni siquiera ha sido discutido y que el occiso Raúl González conocía suficientemente, pues, a diario transitaba por esa vía, como que era su oficio o profesión.

**4.3.** Algo más se pudo extraer de esa declaración, es que la víctima, el día del accidente, en verdad tomó ese acceso veredal y, a sabiendas, esquivó el “*pare y siga*” y se incorporó a la vía principal en el sentido Medellín-La Pintada, confiando en ganar tiempo de espera en la fila vehicular creada a partir del cierre de ese carril, verdad que resulta del hecho que el señor Gonzaga se topó con él en ese preciso momento, es decir, cuando circulaba por “*bola roja*”, para lograr tal cometido. Sin embargo, se itera que dicho tramo de vía se encontraba intervenido y la víctima era sabedora –como el que más– del cierre del carril, pues no por otra cosa tomó el desvío para eludirlo,

confiando temerariamente en que no iba encontrarse otro vehículo circulando por su carril, siendo que tenía razones suficientes para creer lo contrario.

**4.4.** Desde luego que la determinación del timonel de la motocicleta de placas **ORN 14D** es de tal magnitud, que termina por presentarse como factor de producción de las lamentables consecuencias, pues, como acto principal en el escenario del accidente se probó su incorporación a la vía principal a sabiendas que no estaba habilitada la circulación por su carril, sin que pueda justificarse su conducta por la finalidad de acortar camino para ganar tiempo laboral, puesto que aquí jurídicamente el fin no justificaba los medios, en verdad, ello no es una razón válida para que ignorara ni eludiera las señales de tránsito que le imponían esperar la apertura del carril de circulación, ya que, pese a tratarse de un área de circulación nacional, el sistema de utilización de esa específica zona de tránsito fue alterado en forma reglamentaria, al tenor del artículo 110 y 111 de la Ley de Tránsito (ley 769 de 2002), las señales **transitorias** incluyendo las informativas y preventivas, **tienen prioridad** y “...**Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía...**”, luego, entonces, no es que la víctima haya debido extremar los cuidados para transitar por ese carril y hacerlo con el mayor sigilo y a una velocidad mínima, como que la verdad es que nunca debió tomarlo y, al hacerlo, asumió el riesgo que dicha conducta le depararía, decisión que le costó su propia muerte.

**4.5.** Acorde con lo hasta aquí expuesto, no es posible manifestar que la conducta del timonel del camión grúa de placas **TAJ 752**, tuviera incidencia culposa en la producción del resultado, pues fue autorizado para cruzar por una zona intervenida, regulada por señales transitorias prioritarias y por controladores de tránsito, creándose en él esa confianza de que el carril contrario está completamente cerrado, amén de la alteración del “...*régimen normal de utilización de la vía...*” y que, por lo mismo, se transformó temporalmente, **en un carril rápido perteneciente a una vía de sentido único de tránsito La Pintada-Medellín**, por la cual, lógicamente, podía transitar la grúa de placas **TAJ 752** recorriendo el carril suspendido de acuerdo a su velocidad de marcha, conforme lo establece el artículo 68 de la Ley de Tránsito, que a la letra señala: ***Vía de sentido único de tránsito. En***

*aquellas vías con velocidad reglamentada **para sus carriles**, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha...".* Esta conducta del conductor de la grúa de placas **TAJ 752**, se encuadra entonces dentro del riesgo socialmente permitido de una actividad peligrosa que así ejecutada, no reúne a cabalidad los presupuestos exigidos por el 73 *ibídem*, pues si bien coincide materialmente con un adelantamiento, bien podía transitar la grúa por ese carril de forma permanente hasta llegar al otro extremo del “pare y siga”, porque así se lo permitía en forma transitoria la modificación del sistema vial.

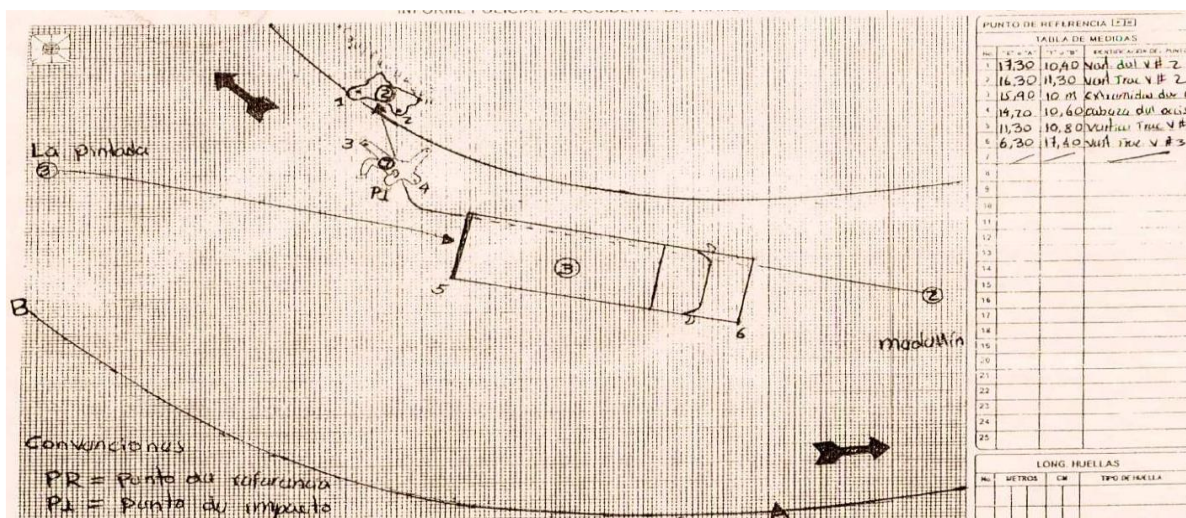
**4.6.** De ahí que luzca contradictorio sostener –como lo hizo el juez a quo–, que el carril se encontraba **suspendido o cerrado** en el sentido Medellín-La Pintada y, al mismo tiempo, se le pudiera enrostrar al conductor de la grúa de placas **TAJ 752**, que se desplazaba en el sentido La Pintada-Medellín, un supuesto irrespeto a la doble línea demarcatoria, o la prohibición de adelantar en curva o en general la mala utilización del carril contrario, siendo que, por fuerza de la obra y conforme las señalizaciones preventivas y transitorias, la vía quedó en un sentido único de tránsito, al menos, hasta la finalización de ese específico cruce, precisamente, con la finalidad de que existiera una buena movilidad con los dos carriles habilitados en un solo sentido. No duda la Sala que es la interpretación sobre los hechos que resulta ser más compatible con la finalidad de mitigar el impacto en la movilidad vehicular con ocasión de las actividades constructivas en la vía, que no es otra que comodidad de los usuarios de las vías, brindándoseles, dentro de la limitación de las circunstancias, una ágil movilidad en la zona intervenida, atendiendo el alto volumen vehicular que se suele congregarse a la espera de la apertura del respectivo carril.

Estos argumentos se hacen extensivos a lo elucubrado por la señora inspectora de tránsito competente en la resolución número 549 del 04 de noviembre de 2016, pues en una decisión ambigua y sin mayores argumentos explicativos, optó por imponer sanciones a ambos conductores, exigiéndoles que debieron respetar las reglas de tránsito y en especial señaló la violación de los artículos 55, 60 y 61 del Código Nacional de Tránsito, pero, evidentemente, sin contextualizar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, pues se olvidó que en ese momento la vía



estaba siendo intervenida y era posible modificar el sentido de circulación para facilitar la movilidad y, por eso, no se podía establecer que el carril izquierdo fuera solamente para adelantar, amén que el personal autorizado otorgó un solo sentido de circulación La Pintada - Medellín, que le correspondió al camionero de placas **TAJ 752** y que el motociclista no quiso respetar, continuando su marcha a pesar del riesgo que corría, hasta terminar encontrándose en una curva con el camión, colisión que, desafortunadamente, le causó en forma instantánea la muerte.

**4.7.** De este modo, en la línea argumentativa que se trae, era necesario tener presente el alcance de la alteración vial, para inferir la nula posibilidad que tuvo el conductor de la mula de evitar la colisión, atendiendo a que transitaba por una curva, según su velocidad de marcha. Por eso, otra cosa bien distinta, es que a pesar de la maniobra imprudente del motociclista que no quiso obedecer la orden de circulación, de todas maneras el conductor del camión hubiera tenido la ocasión de verlo venir y que nada hubiese hecho por evitar el accidente, pero eso nunca ocurrió aquí, pues probado quedó que la colisión se presentó en la curva, lo que le impedía al camionero ver quién venía en sentido contrario y si él estaba habilitado transitar por esa vía de dos carriles convertida momentáneamente en una vía de un solo sentido, entonces, incluso podía adelantar en curva como dice que lo hicieron algunos vehículos que le antecederon y, por eso, es que a él no se le podía exigir **que no adelantara** en curva, porque, se repite, es ilógico admitir que en ese momento el carril derecho se encontraba suspendido, la vía era de un solo sentido, pero que no se podía utilizar como carril rápido, a tono con los límites de velocidad establecidos. Así quedó reproducido el accidente en la hoja de campo levantada por el alférez de tránsito:



**4.8.** Y, por supuesto que había que sopesar el principio de confianza legítima, teniendo en cuenta que lo esperado de quienes ejercen la actividad peligrosa de conducir automotores, es que respeten las normas de tránsito y los deberes que impone el ejercicio de la misma, mientras no tenga razón para dudar o creer lo contrario, que es lo ocurrió con el conductor de la grúa de placas **TAJ 752**, quien no tenía razones para anticipar el ya reseñado comportamiento imprudente, temerario y violatorio de las reglas transitorias y preventivas que regulaban el tránsito en la zona, por parte de la víctima.

**4.9.** Se insiste, el conductor del camión-grúa tenía razones válidas para confiar en el desplazamiento vehicular en un único sentido La Pintada-Medellín y no estaba compelido ni supeditado a presumir que quien debía esperar autorización de los controladores de tránsito, en el otro extremo, para transitar en el sentido Medellín-La Pintada, no iba a hacerlo en la forma debida y que, debido a esa posible imprudencia de aquel conductor de la motocicleta, condicionaba su actuar a que tenía que tomar medidas tendientes a neutralizar esa protuberante imprudencia. Es evidente entonces que a pesar de que el conductor del camión frenó al sentir el impacto, que era la única maniobra que podía exigírsele, sin embargo, el accidente no pudo evitarse y ese hecho se tornó para él no solo en imprevisible, sino que se le presentó también como irresistible, en otras palabras, recibió el influjo de una causa extraña, consistente en la conducta desplegada por la víctima.

**5.** En suma, se concluye que el conductor de la motocicleta de placas **ORN 14D**, incurrió en grave imprudencia que le costó la vida, ya que optó por hacer maniobras de elusión para desacatar el “pare y siga” y, pese a ser vecino del lugar y conocedor de las obras de la vía y de su cierre metros atrás, procedió a transitar la vía principal de forma imprudente, temeraria, según se vio, al punto que, de haber esperado a que le correspondiera el paso por la habilitación del sentido Medellín-La Pintada, por parte de los controladores de tránsito, no hubiera sucedido la tragedia con las consecuencias que aquí lamentan sus deudos, por lo tanto, no es dable, atribuir a la parte demandada responsabilidad alguna.

**6.** Por las razones que vienen de exponerse, entonces, la sentencia será revocada. Sin costas en esta instancia a cargo de la parte demandante y a



favor de la parte demandada, al no aparecer causadas. Liquéndose las de primera por el funcionario, si a ello hubiere lugar.

En mérito de lo expuesto, la **SALA CUARTA DE DECISIÓN CIVIL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

### III. FALLA

**PRIMERO: REVOCAR INTEGRAMENTE** la sentencia dictada por el Juzgado Diecisiete Civil del Circuito de Medellín el pasado 24 de febrero de 2022, al interior de este juicio verbal con pretensión declarativa de responsabilidad civil extracontractual. En su lugar, se absuelve a los demandados de las pretensiones, por hallarse demostrada la excepción denominada “*culpa exclusiva de la víctima*”, formulada por el curador *ad litem* que representó los intereses del señor Jhonatan Alejandro Alzate Arroyave, de conformidad con las consideraciones en que está sustentada la presente providencia.

**SEGUNDO:** Sin lugar a condena en costas en esta instancia, al no aparecer causadas.

**TERCERO:** Cumplida la ritualidad secretarial de rigor, devuélvase el expediente al Juzgado de origen

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, DEVUÉLVASE Y CÚMPLASE,**



**JULIÁN VALENCIA CASTAÑO**  
Magistrado



**PIEDAD CECILIA VÉLEZ GAVIRIA**  
Magistrada



**JUAN CARLOS SOSA LONDOÑO**  
Magistrado