



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLÍN  
SALA PRIMERA DE DECISIÓN CIVIL

Medellín, diez (10) de julio de dos mil veinte (2020)

Ref.: Exp.: 05001 31 03 005 2016 00935 01

Magistrado Ponente: JOSE OMAR BOHÓRQUEZ VIDUEÑAS

Proceso: Declarativo

Demandante: LUZ NIDIA SALAZAR RENDÓN y otros.

Demandado: RÁPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A. y otros.

Extracto: La culpa o hecho exclusivo de la víctima debe ser absolutamente determinante, y se caracteriza por ser irresistible, imprevisible y exterior para liberar de absolutamente de responsabilidad al causante del daño. Las normas exigen que el peatón respete las señales de tránsito, y se le prohíbe invadir la zona destinada al tránsito de vehículos. Confirma.

### ASUNTO A TRATAR

Con fundamento en lo prescrito por el artículo 373 del C.G.P., por escrito, se procede a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del 4 de junio de 2019, proferida por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín.

### ANTECEDENTES

#### DE LA DEMANDA

LUZ NIDIA SALAZAR RENDÓN actuando en nombre propio y como representante legal de su menor hija MARYERY TATIANA TORRES SALAZAR, BLANCA AURORA GARCÍA CASTRO, AMPARO VILLADA GARCÍA, LINA MARÍA TORRES GARCÍA y JOSE MANUEL VILLADA GARCÍA, promovieron proceso declarativo en contra de la sociedad RÁPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A., ROSA EMILIA SÁNCHEZ DE

SÁNCHEZ, ALCIDES DE JESÚS SERNA DUQUE, y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, con las siguientes pretensiones:

1. Declarar civil y solidariamente responsables a RÁPIDO TRANSPORTES LA VALENCIA Y CIA S.C.A., ROSA EMILIA SANCHEZ DE SANCHEZ y ALCIDES DE JESÚS SERNA DUQUE, y hasta le límite asegurado a la EQUIDAD SEGUROS GENERALES por los perjuicios ocasionados a los demandantes por la muerte en accidente de tránsito de EDILBERTO TORRES GARCÍA.
2. Como consecuencia se condene a los demandados a pagar las siguientes sumas:
  - a) Por lucro cesante consolidado a favor de LUZ NIDIA SALAZAR RENDÓN y MARYERY TATIANA TORRES SALAZAR de a \$6'495.948.
  - b) Lucro cesante futuro para LUZ NIDIA \$84'188.127.
  - c) Lucro cesante futuro para MARYERY TATIANA \$20'755.527.
  - d) Daño moral para LUZ NIDIA, MARYERY TATIANA y BLANCA AURORA, la cantidad de 100 S.M.L.M.V. para cada una.
  - e) Daño moral para AMPARO, LINA MARIA y JOSE MANUEL la cantidad de 50 S.M.L.M.V. para cada uno.

La *causa petendi* se basó en que el 24 de marzo de 2015 a las 12:30 horas en el kilómetro 53+000 de la vía que de Medellín conduce a La Pintada, se presentó accidente de tránsito en el que el vehículo tipo microbús de placas TPP 535 de servicio público atropelló a EDILBERTO TORRES GARCÍA causándole la muerte inmediata.

Que para el momento del accidente el vehículo era propiedad de ROSA EMILIA SANCHEZ DE SANCHEZ y ALCIDES DE JESÚS SERNA DUQUE, estaba afiliado a la empresa RÁPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA

S.C.A., y amparado por póliza de responsabilidad civil expedida por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO.

Que mediante la Resolución 321 del 7 de julio de 2015 de la Secretaría de Transporte Y Tránsito de Caldas Antioquia, declaró contravencionalmente responsables tanto al conductor del vehículo WILLIAM DE JESÚS HENAO SALAZAR como al occiso EDILBERTO TORRES GARCÍA; pero que la causa del accidente fue la imprudencia del conductor pues conducía con exceso de velocidad y obstaculizó el tránsito del peatón.

EDILBERTO TORRES GARCÍA convivía con LUZ NIDIA SALAZAR RENDÓN con quien tenía una hija menor (MARYERY TATIANA TORRES); además guardaba una estrecha relación con su madre BLANCA AURORA GARCÍA CASTRO y sus hermanos JOSE MANUEL, AMPARO VILLADA GARCÍA y LINA MARÍA TORRES GARCÍA, personas a las que se les ha causado un perjuicio moral.

La víctima se desempeñaba como conductor en la empresa LAS ARRIERITAS S.A. (folios 90-99, C. 1).

DE LA CONTRADICCIÓN:

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES propuso excepciones de mérito:

1. "CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA". Indicando que fue la víctima quien de manera imprudente se desplazó de izquierda a derecha sin percatarse de la presencia del automotor, y se abalanza sobre la calle en una zona exclusiva para el tránsito de vehículos.
2. "CARGA DE LA PRUEBA DE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS SEGÚN LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE ACUERDO CON EL

*ARTÍCULO 1077 DEL C.CO. Y 167 DEL C.G.P.*” El asegurado debe demostrar la ocurrencia del siniestro y su cuantía.

3. *“AUSENCIA DE CULPA DE LOS DEMANDADOS”*. No puede haber culpa de los demandados una vez acreditada la causa extraña que se le atribuye a la víctima.
4. *“AUSENCIA DE NEXO CAUSAL”*. El hecho dañoso que se imputa a los demandados no es consecuencia de su actuar culposo, pues fue la víctima quien se abalanzó a la vía sin percatarse de la presencia de vehículo.
5. *“INEXISTENCIA DE LUCRO CESANTE”*. No se sabe de dónde se sacan las cifras por lucro cesante, las cuales considera excesivas.
6. *“EXCESIVA CUANTIFICACIÓN DE PERJUICIOS.”* Se deben demostrar y justificar tanto la ocurrencia del hecho como la gravedad que llevan a solicitar dichos montos.
7. *“LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DE LA ASEGURADORA”*. En caso de condena se deben tener en cuenta los valores pactados en la póliza.
8. *“COMPENSACIÓN DE CULPAS”*. Se debe cuestionar la responsabilidad de ambas partes de cara a la participación de cada uno en la producción del daño. (fls. 129-142, C.1).

Los demandados RÁPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA. S.C.A., ROSA EMILIA SÁNCHEZ DE SÁNCHEZ y ALCIDES DE JESÚS SERNA DUQUE, propusieron como medios exceptivos:

1. *“CAUSA EXTRAÑA. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”*. Fue la víctima quien ocasionó el accidente al aventurarse a pasar de un lado a otro de una carretera nacional, por un paso no peatonal y cuando un vehículo obstaculizaba la visión del conductor.
2. *“AUSENCIA DE NEXO CAUSAL”*. No existe hilo conductor entre el comportamiento del conductor HENAO SALAZAR, el hecho generador del suceso y el consecuente deceso de TORRES GARCIA.

3. *“FALTA DE CAUSA PARA PEDIR”*. El accidente fue propiciado por el propio comportamiento violatorio de las normas de tránsito del peatón.
4. *“AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD”*. El conductor HENAO SALAZAR no incurrió en ningún comportamiento violatorio de reglamentos ni normas de tránsito, ni conducta imprudente.
5. *“CASO FORTUITO”*. El comportamiento del peatón era imprevisible e irresistible para el conductor en zona que no hay señal de paso peatonal.
6. *“IMPROCEDENCIA DEL BENEFICIO POR LA PROPIA CULPA”*.
7. *“TASACIÓN EXCESIVA DE PERJUICIOS”*. Las sumas pretendidas son excesivas e infundadas.
8. *“CULPAS COMPARTIDAS”*. En el evento que se considere culpable al conductor se debe considerar la participación del peatón en el hecho.

La demandada llamó en garantía a la coparte LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., quien frente al llamamiento propuso como excepciones:

1. *CARGA DE LA PRUEBA DE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS SEGÚN LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 1077 DEL C.CO. Y 167 DEL C.G.P.*
2. *LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DE LA ASEGURADORA.*

DE LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA:

Se dijo inicialmente que existía legitimación en la causa tanto por activa como por pasiva, y citando el artículo 2341 del C.C., indicó que para existir responsabilidad civil extracontractual, se deben verificar la presencia de cuatro elementos, como son: hecho, culpa, daño y relación de causalidad.

Que se infiere que la muerte de EDILBERTO TORRES fue consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 24 de marzo de 2015, existiendo

presunción de culpa frente a quien ejercita la actividad peligrosa, su empleador, dueño de la cosa, empresa afiliadora, quienes para exonerarse deben demostrar una causa extraña.

Sobre la culpa exclusiva de la víctima, se exige que la conducta de aquella haya sido instrumento del daño, y de las pruebas documentales arrimadas en la demanda, informe de tránsito, proceso penal y pericias, se estableció que el vehículo de placas TPP 535 se desplazaba por la vía la Pintada Medellín sentido Sur – Norte, y el peatón en sentido Oriente - Occidente.

Que en la Resolución 321 del 7 de julio de 2015 concluyó la participación de ambos involucrados en la generación del accidente, prueba que si bien no vincula sí ayuda en la decisión, y si bien ambas partes allegaron dictámenes periciales, estos se contradicen en algunas conclusiones, ya que en el presentado por la actora se dijo que la causa determinante del accidente fue el mal manejo que le dio el conductor a los riesgos y peligros en la vía de la zona ciega crítica de la parte derecha del microbús, el exceso de velocidad, y la sobrestimación de sus capacidades motrices; mientras que el aportado por la demandada, indica que el accidente se debió al cruce de la calzada por parte del peatón sin extremar las medidas de prevención.

Así, que se debe tener en cuenta que opera una presunción de culpabilidad en favor de la víctima y es al demandado al que le corresponde demostrar una causa extraña; entonces, que en ambos dictámenes se estableció una velocidad del microbús inferior a los 60 Km/h., velocidad que conforme los artículos 106 y 107 del C.N. de T. es permitida, por lo que se tiene que el conductor no se desplazaba a exceso de velocidad.

Se debe considerar el trámite penal donde se precluyó la investigación por la imposibilidad de desvirtuar la presunción de inocencia, y porque no se estableció la responsabilidad del conductor, y por haberse presentado participación de la víctima al cruzar por un sitio no autorizado.

Que las pruebas recaudadas por la Fiscalía y el informe de la policía judicial, dan cuenta que las señales que se encontraron en el lugar donde ocurrió el hecho fueron una horizontal que demarcaba el límite borde del pavimento y línea central del carril doble continua amarilla, y una vertical de riesgo de accidente y curva contra curva pronunciada.

Sobre el límite de velocidad se tiene que según el informe policial la señal de límite de 30 km/h fue instalada en octubre de 2016; la señal de curva y contra curva se usa para indicar proximidad de dos curvas pronunciadas, consecutivas y en sentido contrario cuya velocidad de diseño es menor que la velocidad máxima de operación de la vía, mayor o igual a 60 km/h, siempre que la distancia entre el fin de la primera curva y el inicio de la siguiente sea menor a 180 mts; y la velocidad a la que se desplazaba el conductor del microbús era entre 30 y 33 km/h.

De tal manera para poder realizar un juicio de atribución al agente, hay que mirar si el resultado de la conducta se podía evitar o no, estableciendo quién lo genera y quién lo padece. Hay que definir quién toma la decisión que produce el riesgo.

Señaló la diferencia entre riesgo y peligro, indicando que en el primero el agente tiene injerencia en su realización, y en el segundo solo puede evitar exponerse a él si es previsible, pero no tiene posibilidad de crearlo. Cuando la víctima no intervino en la creación del peligro porque no tuvo decisión, no puede considerarse participe del daño cuyo riesgo creó otra persona, y solo queda analizar si la víctima en ese caso se expuso a él de forma imprudente creando su propio riesgo, en este caso los patrones a analizar son los de no exponerse al daño.

De las pruebas allegadas se tiene que el vehículo iba por su carril, no se probó su exceso de velocidad, porque la señal de 30 km/h se instaló con posterioridad al accidente, quedando vigente la de 80 km/h, y en ninguno de

los dictámenes se señaló una mayor, sumado a que las condiciones climáticas y de vía eran buenas, lo que permite inferir que el conductor realizaba una conducta adecuada acorde a las normas, sin que se observe infracción determinante para la realización del siniestro.

No se le podía exigir al conductor otra conducta más allá del riesgo permitido, y ante la presencia del peatón en la vía frenó y realizó maniobra de evitabilidad, no hacía el lado izquierdo sino al derecho.

Por su parte, la víctima conocía la vía estando acostumbrado al flujo vehicular del sector, porque ese era su lugar de trabajo, y por tal razón se le exigía extremar las precauciones para cruzar, concluyendo que fue la víctima quien creó su riesgo, ya que se trataba de una recta lo que le permitía al peatón visualizar el vehículo en sentido Sur- Norte, teniendo la posibilidad de decidir si cruzaba o esperaba, y tomó la decisión equivocada, confiando imprudentemente poder cruzar antes que el vehículo.

Así, si no hubo responsabilidad de los demandados, no puede establecerse una relación jurídicamente relevante en la producción del daño que serían los elementos determinantes para la prosperidad de la pretensión, y al no demostrarse un daño atribuible a los demandados decae lo demandado.

Tal decisión se notificó por estrados, la que fue apelada por la demandante, quien expuso como reparos:

1. Indebida valoración probatoria, porque no se probó la diligencia y cuidado del conductor. Las presunciones están a favor del peatón.
2. Errónea valoración de la velocidad indicada al momento de la colisión, si la señal de 30 km/h no estaba para el momento del accidente, el artículo 74 del C. Nacional de Tránsito lo obligaba a reducir velocidad.



## TRÁMITE ANTE EL TRIBUNAL Y FALLO:

La apelación fue admitida por auto del 27 de junio de 2.019, corriéndose traslado para alegar el día 18 de junio de 2020.

## ALEGATOS DE SEGUNDA INSTANCIA:

En segunda instancia, el apoderado de la parte demandante presentó por escrito alegaciones insistiendo en sus puntos de reparo: a saber, que la velocidad a la que iba el conductor del vehículo infringió los límites que la prudencia general exige a quienes desarrollan una actividad peligrosa, conforme lo establecido en el artículo 74 del C.N. de T., sin que se requiera una señal que así lo indicara. El conductor del vehículo no fue prudente; ojala lo hubiera sido, ya que esta prudencia le hubiera permitido detener su vehículo antes de impactar al peatón. No es descabellado exigir a las empresas transportadoras que doten sus vehículos de un sistema de grabación para determinar las causas de los accidentes.

Así las cosas, no concurriendo causal alguna de nulidad que invalide lo actuado, se resolverá la alzada, previas las siguientes;

## CONSIDERACIONES

### INTROITO:

Los presupuestos procesales se encuentran reunidos y sobre ellos no hay lugar a reparo alguno; así mismo, examinada la actuación procesal en ambas instancias, no se observa irregularidad que pueda invalidar lo

actuado, por lo que están presentes las condiciones necesarias para proferir sentencia de segunda instancia.

De otro lado, del principio de la carga de la prueba, se tiene que el interesado debe probar el supuesto de hecho previsto en las normas para obtener el efecto jurídico perseguido; aunado que el juez debe fundar la decisión en las pruebas regular y oportunamente allegadas.

El problema jurídico a resolver se contrae a establecer si en el presente caso, en aras de la prosperidad o no de las pretensiones, se encuentra configurada una causa extraña en la modalidad de culpa exclusiva de la víctima, que exonere de responsabilidad a los demandados.

#### **SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL:**

Según el artículo 2341 del C.C., la responsabilidad civil extracontractual en principio descansa en que se tengan por satisfechos los siguientes presupuestos: dolo o culpa del llamado a responder; daño o perjuicio sufrido por la víctima; y, relación de causalidad entre aquéllos y éste. Así, para la prosperidad de las pretensiones, además de dichos supuestos ha de determinarse que no existe eximente de responsabilidad.

De otro lado, el artículo 2356 del C. C. consagra la responsabilidad por actividades peligrosas, tema del que la Corte Suprema de Justicia ha dicho:

*“Es bien sabido que nuestra jurisprudencia explicó desde la primera mitad del siglo anterior que el artículo 2356 del Código Civil consagra una presunción de culpa, de suerte que para la prosperidad de la pretensión indemnizatoria sólo se requiere que esté probado en el proceso el daño y el nexo causal entre éste y la conducta del agente.*

...

*“... que tal presunción se desvirtúa con la demostración de una causa extraña a la conducta del agente, por lo que es intrascendente la prueba de la prudencia socialmente esperable.*

...

*“Es pacífica la posición doctrinal que asume que el artículo 2356 obliga a quien realiza una actividad peligrosa a indemnizar el daño que ocasiona a terceros en razón del despliegue de esa conducta. A tal respecto, esta Corte ha declarado en varias sentencias que cuando el daño proviene de ‘actividades caracterizadas por su peligrosidad’, de que es ejemplo el uso y manejo de un automóvil, el disparo de una arma de fuego o el empleo de una locomotora de vapor o de un motor, el hecho dañoso lleva en sí una presunción de culpa que releva a la víctima de la necesidad de tener que probar la del autor del daño.” (Sala Civil. Sentencia SC002-2018 del 12 de enero de 2018)*

De lo anterior queda claro que la mera conducción de vehículos automotores constituye una actividad peligrosa, en consecuencia, en cabeza de quien la ejerce existe presunción de responsabilidad en relación a cualquier daño que pueda ocasionar, donde para enervarla debe demostrar que el daño no proviene en sí mismo del ejercicio de la actividad “*peligrosa*”, sino, que depende de elemento o elementos extraños, y que son la verdadera génesis del resultado, tales como: fuerza mayor; caso fortuito; intervención exclusiva de la víctima o de un tercero. Solo tales elementos rompen el nexo causal, e invalidan dicha presunción.

La culpa o hecho exclusivo de la víctima debe ser absolutamente determinante, y se caracteriza por ser irresistible, imprevisible y exterior para liberar de absolutamente de responsabilidad al causante del daño, por lo que en la providencia citada anteriormente, se señaló:

*“Por el contrario, si la víctima intervino (con o sin culpa) en la creación del riesgo que ocasionó el daño que sufrió, entonces será considerada*

*autora, partícipe o responsable exclusiva de su realización, casos en los cuales no habrá lugar a imputarle la responsabilidad a nadie más que a ella, por ser agente productora de su autolesión o destrucción, bien sea de manera exclusiva ora con la colaboración de alguien más...*

*“Ahora bien, cuando la víctima no tuvo la posibilidad de crear o evitar producir el perjuicio que padeció, pues su realización estuvo por fuera de su capacidad de elección o decisión, pero sí pudo haber evitado exponerse al daño imprudentemente, el juicio de atribución se desplaza de la órbita de los riesgos creados por el agente a la órbita del propio riesgo que creó la víctima al quebrantar sus deberes de autocuidado. El juicio anterior de autoría o participación se ubicaba en la perspectiva del riesgo creado por el agente, que era visto como un peligro para la víctima; pero ahora, desde la perspectiva de los deberes de conducta de la víctima, se evalúa su propio riesgo de exponerse al daño creado por otra persona, y en este ámbito habrá de valorarse su incidencia en el desencadenamiento del resultado adverso.*

*“Con otras palabras: la víctima es autora o partícipe exclusiva del riesgo que ocasionó el daño cuando tuvo la posibilidad de crearlo o de evitar su producción y, por lo tanto, es totalmente responsable de su propia desgracia. Por el contrario, cuando la víctima no intervino en la creación del peligro que sufrió porque no estuvo dentro de sus posibilidades de decisión, elección, control o realización, entonces no puede considerarse autora o partícipe del daño cuyo riesgo creó otra persona; y en tal caso sólo habrá de analizarse si se expuso a él con imprudencia, es decir si creó su propio riesgo mediante la infracción de un deber de conducta distinto al del agente, pues en este caso los patrones de comportamiento que hay que analizar son los que le imponen tener el cuidado de no exponerse al daño. De otro modo no tendría ningún sentido ni utilidad la distinción estructural entre la figura de la coparticipación solidaria (artículo 2344 del Código Civil) y la reducción de la indemnización por la exposición imprudente de la víctima al daño (artículo 2357 ejusdem).”*

En el asunto en estudio conforme el informe policial de accidentes de tránsito N° C000138897 y croquis obrante a folio 3 principal, se encuentra probado que el 29 de marzo de 2015 a las 12:30 horas, en el kilómetro 53 vía La Pintada -Medellín, tuvo lugar el accidente de tránsito soporte de la acción, en que se vio involucrado el vehículo de placas TPP 535, conducido por WILLIAM DE JESÚS HENAO SALAZAR, propiedad de ROSA EMILIA SANCHEZ DE SANCHEZ y ALCIDES DE JESÚS SERNA DUQUE y afiliado a RÁPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A.; el cual atropelló a

don EDILBERTO TORRES GARCÍA, ocasionándole la muerte cuando éste en calidad de peatón se disponía a cruzar la vía.

En tal informe se marcaron como características de la vía las siguientes: curva, plana, doble sentido, una calzada, dos carriles, asfalto en buen estado, seca, con línea central amarilla continua, y sin señales de zona peatonal o línea de pare; allí se señaló como hipótesis del accidente de tránsito el código 409 que corresponde a cruzar sin observar (ver Manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito adoptado por la Resolución 004040 del 28 de diciembre de 2004 modificada por la Resolución 1814 del 13 de julio de 2005, dimanadas del Ministerio de Transporte).

Tal bosquejo inicial del accidente resulta determinante para establecer la ocurrencia de los hechos, además de estar constituido como documento público proveniente de las autoridades competentes, por lo que no puede ser echado de menos en este juicio.

Lo anterior no es de poca monta, ya el análisis efectuado, permite establecer que la víctima –peatón-, ingresó a la vía vehicular sin que estuviera habilitado o demarcado el paso peatonal, tampoco que mediara señal de pare o de disminución de velocidad frente a los vehículos, ni semáforo; cuestión que nos coloca frente a lo normado por los artículos 55, 57 y 58 inciso 1º, ellos del C. N. de Tránsito, ley 769 de 2002, normas que en su orden rezan:

*“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. 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.*

*“ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. 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,

*“ARTÍCULO 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES. Los peatones no podrán:... “Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos...”.*

De tal manera, las normas exigen que el peatón respete las señales de tránsito, y se le prohíbe invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, infracciones en las que se vio incurso la víctima cuando ingresó a la vía vehicular sin que mediaran las seguridades requeridas, y a las que precisamente hacen alusión las normas atrás citadas.

Para la Sala el actuar del peatón para nada es prudente y rayó los límites de la temeridad, pues se trata de una vía nacional, lo que implica que sea rápida, donde a la velocidad permitida el cálculo para el cruce ante una alta afluencia vehicular, tiene altas probabilidades de fallar. La víctima trabajaba como conductor en la empresa de transportes que quedaba contigua al sitio donde ocurrió la colisión, lo que implica que era conocedor de los peligros de la carretera, y en ese sentido debía extremar las medidas de cuidado, máxime cuando iba como peatón.

En el dictamen pericial aportado por la demandante, se estableció como velocidad probable del microbús para el momento del accidente entre 35-43 km/h (fl. 311, C. 1); en el presentado por la demandada entre 41,4 – 51,8 km/h (fl. 538, C.1), y en el informe de la investigación de campo de la Policía Judicial 33,98 km/h (fl. 781, C.1).

Como se puede ver todas las experticias señalaron una velocidad de la buseta era menor a la permitida para esa y según el artículo 107 del Código Nacional de Tránsito, que señala como límite en carreteras nacionales para

el servicio público 80 km/h, con lo que queda descartado el exceso de velocidad como factor fundamental para la ocurrencia del accidente.

Si bien en la vía, y previo al sitio de la colisión se encontraban las señales de tránsito verticales de curva y contra curva, y de riesgo de accidente, las mismas son de carácter preventivo cuyo fin es advertir de riesgos o peligros, lo que le indica al conductor que debe transitar con precaución, reducir velocidad, sin que ello implique una reglamentación en el límite de 30km/h; en este caso dichas prevenciones no estaban relacionadas con el cruce de peatones; se itera, el conductor del vehículo se desplazaba a una velocidad mucho menor a la máxima establecida para la zona, lo que evidencia la precaución exigida.

Respecto a la forma como ocurrieron los hechos, el conductor de la microbuseta WILLIAM DE JESÚS HENAO SALAZAR, señaló que venía del sector conocido como Los Lagos en sentido Sur-Norte hacía Medellín, por una recta, al lado izquierdo venían unos carros por lo que no tenía visibilidad, y de último un camión lado por donde pasó el hoy occiso, quien se lanzó a cruzar la vía, y que cuando eso ocurrió, él, HENAO SALAZAR, ya iba a la altura del eje trasero del camión, por lo que no le dio tiempo de esquivar ni de nada más, y le dio; aun así trató de girar a la derecha para ver si el peatón se devolvía pero eso no sucedió, y al frenar inmediatamente esa acción generó que el carro lo golpeará más fuerte (minuto 40:20, archivo 2001600935 audio del 4 de junio).

Al minuto 1:01:14 de ese mismo audio, manifestó que cuando se encontró al peatón no giró a la izquierda porque no le dio tiempo de hacer nada, que no lo vio cuando iba a pasar y solo lo advirtió cuando le dio al carro, que si lo hubiera visto con anterioridad hubiera tratado de evitar el accidente. Señaló además que ese día a esa hora apenas comenzaba a realizar el primer viaje.

Remitiéndonos a la experticia aportada por la parte demandante, se tiene que allí se tuvo como causas directas del evento el exceso de velocidad y el inadecuado y deficiente manejo de la zona ciega crítica derecha; no obstante como ya quedó demostrado no hubo exceso de velocidad por parte del conductor del microbús considerando que el límite legal establecido para esa vía en ese momento era de 80 km/h, pues la señal reglamentaria de velocidad máxima de 30 km/h fue instalada en octubre de 2016 según lo corroborado en el informe de Policía Judicial obrante a folio 778, es decir, con posterioridad a los hechos aquí analizados.

Respecto al inadecuado manejo de la zona ciega ubicada al lado derecho del microbús, tal argumento pierde fuerza considerando que el peatón se desplazaba de izquierda a derecha respecto a la posición del conductor, y el impacto ocurrió precisamente en el lado izquierdo-centro del vehículo tal y como se evidencia en la fotografía obrante a folio 297 principal. Por lo que tal estudio carece de convicción en lo que a la causalidad se refiere.

Por su parte el estudio allegado por la accionada, establece como secuencia del accidente, que;

*“El peatón inicia el cruce de la calzada, el conductor del microbús percibe un riesgo e inicia maniobras de emergencia tales como giro hacia la derecha y frenado, dejando una huella sobre el asfalto de 6,5 m; el microbús con su zona frontal tercio medio impacta con el costado derecho del peatón el cual cae al suelo y se arrastra por el asfalto hasta alcanzar su posición final; después del impacto el microbús se sale con sus ruedas derechas sobre la zona verde y finalmente se detiene para quedar en posición final”. (folio 311).*

Así, atribuyó como causal fundamental del accidente, el cruce de calzada realizado por el peatón sin extremar las medidas de prevención, predicándose del vehículo que no existe evidencia de una maniobra riesgosa o peligrosa, y que por el contrario se evidencia la operación evasiva intentando evitar el atropello (folio 322).



De todo lo expuesto se puede concluir que la actuación del peatón TORRES GARCÍA no fue prudente, siendo él quien creó el riesgo que en últimas ocasionó el daño por el que se reclama, ello al intentar cruzar una vía nacional, rápida, sin paso peatonal, y sin las precauciones que las circunstancias de peligrosidad del lugar le exigían; creando para el conductor del vehículo una situación irresistible e imprevisible, al lanzarse a la vía de forma intempestiva, lo que impidió una reacción más rápida de este último para evitar el impacto.

Nótese que la versión del conductor HENAO SALAZAR es coincidente tanto en el trámite contravencional como en la declaración rendida en este proceso, en ambas relata que el peatón cruzó corriendo detrás de un camión que venía en sentido Medellín – La Pintada, y apareció en su carril cuando ya no podía evitar el accidente, y solo alcanzó a frenar y girar a la derecha, pero ya lo había impactado. (fls. 408-410, fl. 1; minuto 38:50 archivo 201600935, audio junio 4).

De tal manera, para el conductor del vehículo, no era fácil prever que por un espacio no destinado al cruce peatonal, saliera una persona a tratar de cruzar la vía corriendo; y es que si el conductor no transitaba con exceso de velocidad como quedó establecido, para haber atropellado a la víctima sin haberse percatado antes de su presencia tenía que haberse presentado un cruce abrupto de aquella, o una cortina u obstáculo que impidiera su visibilidad, tal y como él mismo lo narró.

Se concluye entonces que la conducta de EDILBERTO TORRES GARCÍA rayó la temeridad, pues el cálculo para el cruce de una vía vehicular, tiene altas probabilidades de fallar cuando se realiza en una vía rural, nacional, de alto flujo vehicular, incluso de carga pesada y por espacios no destinados al paso peatonal, lo que se convierten en alto riesgo, por lo que es acertada la estimación de la excepción denominada “*culpa exclusiva de la víctima*”, la

cual desdibuja el nexo de causalidad, lo que hace que la decisión del *a quo* debe ser confirmada.

Finalmente, en cuando a costas, de conformidad con lo establecido en el artículo 154 del C. G. del p., no habrá condena considerando que la parte actora goza del beneficio de amparo de pobreza.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley;

### RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia del cuatro (4) de junio de dos mil diecinueve (2019) proferida por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín, según lo motivado.

SEGUNDO: Sin condena en costas. En firme lo decidido, vuelva al Despacho de origen para lo de su cargo.

Esta decisión se notifica en estados.

JOSÉ OMAR BOHÓRQUEZ VIDUEÑAS  
MAGISTRADO

(Aprobado digitalmente)  
RICARDO LEÓN CARVAJAL MARTÍNEZ  
MAGISTRADO

(Aprobado digitalmente)  
MARTÍN AGUDELO RAMÍREZ  
MAGISTRADO

**Firmado Por:**

**JOSE OMAR BOHORQUEZ VIDUEÑAS  
MAGISTRADO TRIBUNAL O CONSEJO SECCIONAL  
TRIBUNAL SUPERIOR SALA 005 CIVIL DE MEDELLÍN**

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

**5cf58072bc5c1740c8faa12fbf2d8d2ec1cca4826c23dfc0f0345ec70630cc2**

**5**

Documento generado en 13/07/2020 02:48:12 PM