



*Tribunal Superior del Distrito Judicial
Manizales
Sala Civil-Familia*

Magistrado Ponente: Dr. ÁLVARO JOSÉ TREJOS BUENO.

Proyecto discutido y aprobado según acta N°.42.

Manizales, cuatro de febrero de dos mil veinticinco.

I. OBJETO DE DECISIÓN

Se resuelve el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia dictada el 23 de julio de 2024, por el Juzgado Civil del Circuito de Riosucio, Caldas, dentro del proceso declarativo de responsabilidad civil extracontractual, promovido por los señores Marina Rodríguez Castro, Luz Adriana Aguirre Isaza y Gustavo Adolfo Aguirre Rodríguez, en contra de los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz, Ana Milena Palomino Cano, y Carga y Logística de Colombia S.A; trámite al que se llamó en garantía a la Sociedad Allianz Seguros S.A. y La Previsora Compañía de Seguros.

II. LA DEMANDA Y SU REFORMA

Se instauró demanda con miras a que se declarasen solidaria y civilmente responsables a los demandados por el accidente de tránsito ocurrido, y fuesen condenados al pago de “los perjuicios de toda índole, especialmente los de carácter patrimonial y extrapatrimonial”. En ese orden, se rogó pagar i) a la señora Marina Rodríguez Castro, como perjuicios inmateriales o extrapatrimoniales, daño moral, la suma equivalente a 100 smlmv, y por daño a la vida de relación la suma equivalente a 50 smlmv; ii) para los señores Luz Adriana Aguirre Isaza y Gustavo Adolfo Aguirre Rodríguez, por perjuicios extrapatrimoniales, daño moral, 50 smlmv; más el pago de los intereses legales que correspondan, y las costas del proceso.

Para sustentar la súplica, se narró, en sinopsis, que el señor José Luis Aguirre Rodríguez, el 24 de abril de 2018, se vio involucrado en un accidente de tránsito en el que perdió la vida al ser arrollado por un tractocamión, mientras conducía su motocicleta de placas QQE57E. El conductor de la tractomula de placas XID572 “aparentemente” no se percató de lo sucedido e intentó alejarse del lugar, pero fue detenido por obreros que estaban en la vía; vehículo que, para el día del incidente, aparecía registrado en la Secretaría de Tránsito de Guadalajara de Buga, Valle del Cauca, como

propiedad de los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz y Ana Milena Palomino Cano, y tenía póliza vigente N° 022194214/0 con Allianz Seguros S.A. Se aseguró que el accidente ocurrió por imprudencia y negligencia del conductor del tractocamión, cuando realizó una maniobra peligrosa y temeraria, al pasar el vehículo por el peaje invadiendo la berma que se tiene para las motocicletas, por donde transitaba el fallecido, siendo arrollado por las llantas traseras del vehículo, sin oportunidad de reaccionar y falleciendo de manera instantánea.

La víctima había comenzado a laborar como representante de ventas en la empresa Jireh Colombia S.A.S. con sede en Buga, devengando un salario mínimo que era \$781.242; convivía con su madre la señora Marina Rodríguez Castro, a la que ayudaba económicamente, y los señores Luz Adriana Aguirre Isaza y Gustavo Adolfo Aguirre Rodríguez, hermanos, sufriendo todos perjuicios de toda índole, en especial de carácter extrapatrimonial.

III. RÉPLICA

Allianz Seguros S.A. señaló que el accidente no se presentó por conducta imprudente del conductor del camión, en tanto obra prueba, especialmente del IPAT, que determina que el evento fue por el actuar del fallecido, quien intentó adelantar por la derecha, lo cual es una conducta prohibida. Aceptó que para la época, en efecto había expedido seguro de responsabilidad que amparaba la actividad de transporte, contenido en la póliza N° 022194214. Formuló como excepciones de mérito las que denominó régimen de responsabilidad y probatorio aplicable por colisión de actividades peligrosas, ausencia de responsabilidad civil extracontractual, ausencia de daño en los términos y cuantías solicitadas, límite del valor asegurado, disponibilidad del valor asegurado.

Los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz y Ana Milena Palomino Cano, al dar respuesta a la demanda, explicaron que fue el fallecido quien colisionó contra las llantas del tráiler, efectuando un adelantamiento prohibido; que el automotor no posaba por el frente del peaje en tanto el accidente ocurrió, por lo menos, a 100 metros de este, y que para el conductor del camión era un hecho imprevisible e irresistible, por lo que apenas se percató metros adelante cuanto le dieron aviso de lo sucedido. Luego entonces, se presentó oposición a las pretensiones, para lo cual se formularon como excepciones de mérito las de inexistencia de la obligación de reparar, inexistencia de elementos constitutivos de responsabilidad civil, hecho de la víctima como constitutivo de causa extraña, reducción de la indemnización por concurrencia de culpas o causas, inexistencia y falta de acreditación de los perjuicios reclamados. A su turno, presentaron llamamiento en garantía frente a la compañía de seguros Allianz Seguros S.A.

Carga y Logística de Colombia S.A. invocó como excepciones de fondo las de culpa exclusiva de la víctima, la Fiscalía General de la Nación exoneró de responsabilidad al conductor del tractocamión, no se encuentra probada la calidad de empresa afiliadora con que es convocada como demandada, la empresa no tiene ni ha tenido control ni la administración del tractocamión XID572, por lo cual no es responsable del mismo, inexistencia de responsabilidad, no se encuentran probados los perjuicios pretendidos por los demandantes, y la que llamó innominada. Llamó en garantía a la Previsora S.A. Compañía de Seguros, y a los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz y Ana Milena Palomino Cano.

Los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz y Ana Milena Palomino Cano replicaron el llamamiento en garantía presentado por la empresa Carga y Logística de Colombia S.A, para lo cual anunciaron como excepciones de mérito las de improcedencia del llamamiento en garantía, llamamiento en garantía realizado por CLC Transportes S.A. a las aseguradoras, ausencia de responsabilidad civil de los demandados.

Allianz Seguros S.A contestó el llamamiento en garantía y enunció como excepciones frente al contrato de seguro los de límite del valor asegurado y disponibilidad del valor asegurado.

IV. FALLO DE PRIMER NIVEL

La sentenciadora de primer nivel, en su momento, resolvió negar las pretensiones de la demanda y condenar en costas, de manera solidaria, a los demandantes, fijando como agencias en derecho la suma de tres \$3.900.000.

En extracto, la Juzgadora estimó que en el caso analizado se encuentra acreditado el daño y la culpa en contra de los demandados; sin embargo, concluyó que el accidente no se produjo como consecuencia de la conducta culposa, imprudente, negligente y exclusiva del tractocamión, pues según el croquis y las fotografías allegadas, las declaraciones de los testigos y lo dicho por los mismos demandados, el lugar en el que se generó el impacto fue en las llantas traseras del camión que pasaron sobre el conductor de la motocicleta, mientras que la motocicleta no sufrió impacto más allá de los generados por la caída, por lo cual, concluyó, el tractocamión no tocó la moto y por ende no invadió la berma, pues de ser así, hubiera arrastrado también el vehículo y este no habría quedado en el punto en que quedó.

Resaltó que en el lugar había una construcción, no había señalización, y sobre la vía había arena de construcción, según información dada por el conductor del camión y varios testigos, de modo que, adujo la Juzgadora, la intempestiva caída del motociclista fue el detonante del fallecimiento, pues la presencia de material de construcción pudo haber causado

que aquél perdiera el control, generando la caída y conllevando a que las llantas traseras pasaran por su cabeza, hecho que desvirtúa la tesis de que el camión hubiese invadido la berma, pues de ser así, iteró, no solo hubiese sido la cabeza sino el cuerpo de la víctima y la motocicleta.

En suma, concluyó que la causa del incidente es única y exclusivamente por la repentina caída que tuvo el motociclista ante la presencia de material de construcción, la falta y correcta señalización, como hechos de un tercero constitutivo de causa extraña, que ocurrió ante la maniobra realizada de adelantar el tractocamión en un sitio no permitido y que constituye violación a las normas de tránsito, especialmente la contenida en el artículo 94 de la Ley 769.

V. IMPUGNACIÓN

La parte demandante replicó puntualmente que, está probado en el plenario que el accidente ocurrió a la altura del peaje y que la motocicleta transitaba por el lado derecho de la vía; que los letreros de “transitar motos a la derecha se encontraban en el sitio de los hechos”, y que el cuerpo del motociclista quedó ahí, sobre el lado derecho de la berma, como está en el croquis, lo cual indica que “las llantas derechas de la tractomula sí invadieron el ancho de la vía, no como lo expresa el Despacho”. Que también está probado que el camión atropelló al señor José Luis Aguirre, no con el “cabezote”, sino con las llantas traseras, y que, si el tractocamión no hubiera invadido el carril del motociclista, así hubiese resbalado este, no lo habría arrollado. A su parecer, está probado que el conductor del camión no se enteró de que había atropellado a la víctima, solo cuando la señora del peaje le advirtió. Adujo que está acreditado que el camión supera el ancho existente para la vía, de suerte que es imposible decir que no invadió el sitio, y que no está probado que el motociclista hubiere incurrido en hechos que determinaran la concurrencia de culpas.

En ampliación a los reparos, reiteró que el motociclista transitaba por una senda permitida, esto es, por la berma de la derecha, porque así lo indicaba la señal de tránsito, como se prueba con las fotografías anexas. Reseñó que lo cierto es que la imagen visible en el expediente y que muestra una línea punteada al iniciar de la zona donde ocurrieron los hechos, es de un registro de julio de esa anualidad, casi tres meses después del accidente, y “por tanto, la señalización habría sido alterada, muy posiblemente eso sea cierto y es por ello que el A Quo, debido -sic- al momento de analizar las pruebas tener en cuenta las del día de los hechos, pues existe en el sitio de los mismos la señal de tránsito, cerca de la plataforma del peaje en construcción, que a su vez está muy distanciada de la caseta de peaje existente en esa fecha, que indica “MOTOS A LA DERECHA”, y al no haberse señalizado la zona como aparece en las fotos de meses después, “la única área de circulación a la derecha en dicho sitio era la berma”, por lo que la víctima sólo cumplió la norma de tránsito. “Muy posiblemente como lo dijo el despacho después del accidente los encargados de

manejar, controlar u administrar dicha vía, procedieron a realizar la señalización con la línea punteada, que se debe cumplir y después de dicha señalización la derecha estaría entre la línea continua que separa la berma y el punteado o discontinua que esta entre está y la calzada principal”.

Adujo que los mismos agentes de tránsito explicaron que las motos en los peajes deben circular por la derecha, y al describir el croquis indicaron que tanto el cuerpo como la moto estaban en la berma, como única zona para poder circular por la derecha y cruzar el peaje, y que “no tuviese otra señalización no es culpa del conductor de la motocicleta”; el ancho del camión supera la vía “ya que el ancho de este es de 2.60 mts y la distancia entre la plataforma del peaje en construcción y la línea continua que separa la calzada de la berma tan solo tiene 2.50 mts”, lo que, a su entender, demuestra que las llantas invadieron la berma y fue por ello que ocurrió el accidente, y en la valoración pericial elaborado por el señor Hoover Castillo Vásquez se estableció: “lado derecho parte trasera primer toque del remolque; Presenta huellas de sangre en el separador de las llantas y guardapolvo lado derecho”; luego entonces, apuntó, ello incidió en la desestabilización de la moto, “pues sabido es la tracción física (túnel de viento) que genera el movimiento de un automotor de tales proporciones, respecto de otro de menor envergadura, entendiéndose así, pudo haber sido esta una de las circunstancias que también pudieron llevar a producir la caída del motociclista y no la arena, piedras o tierra, como lo refirió el despacho”. Punteó que fue imprudencia del conductor del camión que no respetó la señal de tránsito invadiendo la berma “pues no existía para ese momento lugar o zona diferente por donde se pudiese desplazar ya que la entidad encargada de señalar, tan solo colocó le -sic- señal de tránsito y la vía que quedó -sic- para el desplazamiento de las motocicletas frente a la plataforma del peaje en construcción, como fue la berma, no es pues culpa de la víctima, como se pretende hacer ver por las partes y como lo acepto el A-quo, era el único sitio posible existente, para poder cruzar el sitio ya indicado y la caseta del peaje propiamente dicho, localizada metros más adelante”. Por lo demás, refirió que la defensa de la demandada se centró en la terminación y archivo del proceso penal, pero se olvidó que ello fue de manera provisional, según el artículo 79 del CPP. Los argumentos antedichos, fueron idénticos a los sostenidos en el escrito por medio del cual se sustentó la alzada.

Al descorrer traslado de la sustentación, Carga y Logística de Colombia S.A. – CLC TRANSPORTES S.A., manifestó que la demandante no determinó cuáles son los elementos probatorios recaudados donde se determina la causa del accidente, cuando ni siquiera se aportó un dictamen pericial que así lo estableciera, de lo cual dedujo que la parte accionante se basó en sus propios cálculos y apreciaciones sin soporte técnico alguno, además “esgrime de forma errada, autorizaciones del código de tránsito que no existen en la normatividad – como que el moto ciclista puede transitar por la derecha en un peaje - lo que no corresponde a la realidad jurídica (...)”, explicando así que la prohibición de adelantar por la derecha para motociclistas se encuentra en el artículo 94 de la

Ley 769 de 202 del Código Nacional de Tránsito y reglamenta que no deben adelantar a otros vehículos por la derecha. Resaltó que existe múltiple jurisprudencia que señala que si el comportamiento de la víctima es causa exclusiva del daño, debe exonerarse de responsabilidad al demandado.

Igualmente reseñó que la moto en que viajaba el fallecido no tenía al día la revisión técnico mecánica y la llanta de atrás estaba lisa y sin agarre, como lo dice el punto 8.2 del croquis, y tampoco portaba documentos, “[e]sto puede explicar porque el conductor de la moto al ver el reten -sic- de la autoridad que estaba haciendo revisiones, eludió el mismo e hizo maniobras de ocultamiento aprovechando la tractomula, adelantándose -sic- por la derecha, lo cual lo sacaba del campo visual de la autoridad del reten-sic-”, como se corrobora con el informe ejecutivo aportado con el escrito de subsanación de la demanda. Y esa violación de la norma, no portar la técnico mecánica, configura una conducta culposa que “marca la responsabilidad del conductor de la moto”.

Adujo que el motorista no observó la señalización de la vía, como lo registra el croquis, que indicaba “motos a la derecha”, e indica que existía “línea de borde blanca, que existía un resalto, que había barreras plásticas, conos, e hitos tubulares”, “[t]oda esta señalización -sic- también genera la reflexión -sic- sobre la imposibilidad -sic- de que la tractomula fuera circulando de manera rápida, puesto que, con la existencia del resalto, y conos ello era totalmente imposible”. Manifestó que el informe ejecutivo de la noticia criminal señala que el casco del motociclista estaba entre las últimas llantas del tráiler, lado derecho, lo que corrobora que el acto fue generado por el motociclista “pues esto lleva a concluir que pese a que el vehículo XID 572 iba por la vía en circulación este motociclista decidió adelantarse por la derecha lateral derecho del tráiler parte trasera generando su propia caída por lo cual registra parte del casco en la llanta trasera, obviando en su momento el señor JOSÉ LUIS AGUIRRE RODRIGUEZ que la visibilidad de los lados en un tractocamión está limitada por puntos ciegos, pues el conductor solo puede confiar en lo que ve en los espejos retrovisores y la parte trasera: es un punto ciego muy largo aspectos que son de conocimiento de cualquier conductor que haya realizado los cursos en un centro de enseñanza automovilística y que cuente con una licencia de conducción”.

Trajo a colación que la Fiscalía General de la Nación exoneró de responsabilidad al conductor del tractocamión, por considerar una conducta atípica y concluir que la causa del accidente fue por falta de precaución del conductor de la moto, por adelantar el tractocamión por el lado derecho. “Indica que el funcionario FABIAN ANDRES LIZ VALENCIA, autoridad que acudió al sitio del accidente conceptuó: “. se codificó hipótesis al conductor de la motocicleta 102 adelantar por la derecha.

Los codemandados Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz y Ana Milena Palomino Cano, pidieron mantener

incólume la decisión, tras destacar que los argumentos de la apelante no guardan relación con lo sucedido en el accidente de tránsito y menos con las pruebas, que arrojan todo lo contrario a su dicho, demostrando ausencia de responsabilidad civil en el asunto. Se aseveró que no tuvieron incidencia en el accidente, pues fue generado en un 100% por el señor José Luis Aguirre Rodríguez, puesto que realizó una conducta prohibida como adelantar por la derecha, sin que sea cierto que adelantó por un carril habilitado. También resaltó las conclusiones a las que llegó la Fiscalía General de la Nación, en cuanto a las causas del accidente atribuibles al conductor de la moto, dejando el croquis establecida la causal N° 102 de la Resolución 11268 de 2012, del Ministerio de Transporte, así como las piedras y tierra sobre la berma, que al frenar sobre los residuos perdió el control cayendo sobre la berma, con la cabeza sobre la calzada justo en el momento en que el tractocamión iba pasando sus llantas traseras.

VI. CONSIDERACIONES

1. Esta contienda tuvo raíces en la demanda tendiente a que mediante sentencia se declarara la responsabilidad solidaria de quienes conforman la pasiva, producto del accidente de tránsito acaecido en la “vía Media Canoa – La Virginia (Km 105+409)”, el 24 de abril de 2018, fruto del cual el señor José Luis Aguirre Rodríguez falleció en el instante. Empero, la Juzgadora de primera instancia negó las pretensiones al encontrar demostrado el hecho de la víctima como constitutivo de causa extraña y, por ende, como una causal exonerativa de responsabilidad, en la medida que la causa incidente fue por la “repentina” caída del motociclista ante la presencia de material de construcción, la falta y correcta señalización en el lugar, sumado a la maniobra de adelantar el tractocamión por un sitio no permitido.

2. El debate, por consiguiente, gravitó alrededor de la responsabilidad civil extracontractual como fuente emergente de la obligación de resarcimiento a los demandantes por los perjuicios generados ante el fallecimiento de la víctima, quienes no poseen vínculo jurídico respecto del victimario, de tal suerte que no existe razón válida para que se hallen en condiciones de soportar el detrimento irrogado; la responsabilidad civil de este linaje, se enfila, por supuesto, a la reparación del menoscabo sufrido por acción u omisión de quien lo genera y, por esa vía, enmendar el padecimiento acaecido a causa de una conducta reprobable.

3. En general, los elementos de la responsabilidad civil extracontractual a partir de la reseña del artículo 2341 del C. Civil descansan en: i) haber cometido un delito o culpa a otro; ii) la evidente configuración de un perjuicio; y, iii) la existencia de un nexo de causalidad entre el hecho y el daño irrogado; presupuestos que decaen ante la presencia de una causal exonerativa de responsabilidad, cuyo efecto en derecho es la ruptura del nexo causal.

No menos cierto es que en el ejercicio de actividades peligrosas, con base en lo estatuido en el artículo 2356 ibídem, opera una presunción de culpa gravitante sobre el guardián de la actividad, siempre que en su desarrollo se cause un daño. En ese norte, existe una consolidada línea jurisprudencial trazada por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia para calificar como peligrosa, “aquella que, ya en su estructura ora en su comportamiento, con cosas inertes o en movimiento o raramente sin el uso de ellas, genera más probabilidades de daño de las que usualmente puede un ser humano promedio soportar y repeler, es aquella cuyos efectos se vuelven incontrolables, imprevisibles, devastadores por la multiplicación de energía y movimiento que supone o le es inherente, efectos además inciertos por su capacidad de destroz mayor”, aseveraciones contenidas en la sentencia SC5686-2018 del 19 de diciembre de 2018.

La jurisprudencia ha sido constante, en términos reiterativos, en que las actividades peligrosas “se examinan bajo la perspectiva de una responsabilidad ‘subjetiva’ y no objetiva”¹, aun cuando bien puede acaecer que, en ciertos casos, como el ejercicio de actividades peligrosas, puede quedar cobijada por el manto de la presunción que gravita en quien despliega una actividad de esa índole, sin perder de vista que no deja de ser legal, por lo cual admite prueba en contrario. De todos modos, en eventos de esa estirpe, la carga de la liberación radica en el extremo pasivo, eso sí, no bastando evidenciar la mera observancia de los deberes de diligencia o prudencia para evitar una consecuencia, sino desde la posibilidad jurídica de evitar la creación o incremento del riesgo que dio lugar al daño²; aserto que no se altera cuando de manera concurrente la víctima despliega también una actividad peligrosa, escenario probatorio en el cual cumple determinar la incidencia causal de las conductas en su concreción.

En el sub examine, dadas las particularidades del asunto, se descubre que si bien el accidente involucró a dos medios de transporte no se puede soslayar que uno tiene más fuerza de impacto que el otro. El caso en concreto converge en un ejercicio de actividad peligrosa, donde existe una consolidada línea jurisprudencial trazada por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia para calificar como peligrosa, “aquella que, ya en su estructura ora en su comportamiento, con cosas inertes o en movimiento o raramente sin el uso de ellas, genera más probabilidades de daño de las que usualmente puede un ser humano promedio soportar y repeler, es aquella cuyos efectos se vuelven incontrolables, imprevisibles, devastadores por la multiplicación de energía y movimiento que supone o le es inherente, efectos además inciertos por su capacidad de destroz mayor”, aseveraciones contenidas en la sentencia SC5686-2018 del 19 de diciembre de 2018.

Acorde con lo planteado, lo deducido en la sentencia confutada y

¹ CSJ. SC. Sentencia del 26 de agosto de 2010. Radicado 47001-31-03-003-2005-00611-01. Magistrada Ponente Ruth Marina Díaz Rueda.

² CSJ. SC. Sentencia del 12 de enero de 2018. Radicado 11001-31-03-027-2010-00578-01. Magistrado Ponente Ariel Salazar Ramírez.

los motivos en que se centra la impugnación presente, no cabe duda que el debate, a esta hora, solo concierne al elemento de la causalidad, pues no se discute que hubo un accidente de tránsito, con la participación y confluencia de automotores en marcha, a raíz del cual se generó el fallecimiento de quien conducía uno de ellos. De ese modo, emana que la controversia en sede de instancia se debe elucidar en cuanto a la causa adecuada de la colisión y, en particular, si el conductor de la moto obró apropiadamente en las circunstancias del caso.

Por supuesto, los daños que se desprendan de su ejercicio obligan a resarcir el agravio experimentado por la víctima, o en extenso, a quienes surgen como víctimas, siempre y cuando se logre evidenciar el nexo de causalidad entre el hecho dañoso y el perjuicio irrogado.

4. Teniendo como punto de partida los específicos puntos de refutación, conforme lo predica el artículo 320 del Estatuto General del Proceso, esta Sala debe centrarse en el estudio del caso bajo las siguientes objeciones enlistadas por el recurrente y que, en apretado compendio, se concluyen así: i) la omisión del deber de cuidado del conductor del tractocamión quien soslayó que las motocicletas deben cruzar por la derecha en las zonas de peaje, y así lo hizo la víctima, como lo indicaba la señal de tránsito existente para el día de los hechos; ii) que los agentes de tránsito que rindieron testimonio fueron claros en indicar que las motos en la zona de peajes deben circular por la derecha, pero que no es culpa del motociclista que no hubiera otra señalización; iii) que el ancho del tractocamión sobresalía la calzada, lo cual evidencia que las llantas derechas de la tractomula invadieron la berma provocando la caída del motociclista, y no la arena o la tierra, como lo dedujo la a quo, violando así la norma de tránsito al invadir la berma destinada en los peajes para circulación de las motos; iv) se tuvo como prueba el archivo del proceso penal, sin determinar que este fue de manera provisional. Superado este examen, de comulgarse con la apelación, se entraría a escudriñar si se encuentran acreditados los perjuicios rogados con el libelo genitor.

5. Memórese entonces que la a quo negó las pretensiones de la demanda, bajo el prisma de existir un hecho de la víctima, como constitutivo de causa extraña, como lo fue la “repentina caída” del motociclista ante la presencia del material de construcción, la falta y correcta señalización en la zona, sumado a la maniobra realizada por la víctima como lo fue adelantar un tractocamión por la derecha en una zona no permitida, que constituye, por demás, violación a la normas de tránsito, en especial, la contenida en el canon 94 del Código Nacional de Tránsito. Se aferró también al hecho de que las llantas traseras del tractocamión pasaron de manera exclusiva sobre la cabeza del motociclista, mientras que la motocicleta no sufrió impacto más allá de los generados por la caída, lo que robustece la teoría que el camión no invadió la berma, espacio por donde conducía la víctima, y si bien la teoría de la demandante dice que metros atrás había señal de tránsito de motos por la

derecha, lo cierto es que la imagen que muestra ello fue tomada tres meses después del accidente, “por lo que la señalización habría sido alterada”.

6. En aras de encontrar una respuesta judicial, conviene empezar por auscultar el material probatorio existente para demostrar la configuración de los restantes elementos propios de la responsabilidad y determinar si concurre eximente de responsabilidad que derruya, de existir, el nexo de causalidad, como así se predicó en primer nivel; además de no mediar vínculo que haga soportar dicha carga. Ello, toda vez que no fue discutida la existencia del daño sufrido por la activa ante la pérdida de un ser querido, siendo excesivo y redundante entrar a analizar un tema que en nada se rebatió.

7. Ante la existencia del daño por la muerte del motociclista, podía concluirse, en principio, que la parte contradictora soportaba el peso de la presunción de culpabilidad en el accidente; empero, no puede perderse de vista que el motociclista a su vez desplegaba una actividad peligrosa, lo cual obliga estudiar si la parte interesada logró acreditar una culpa eficiente y determinante de la ocurrencia del menoscabo, no partiendo de simples cavilaciones o suposiciones.

De esta forma, impera destacar el material probatorio relevante para solventar el ítem, con el cual se fundamenta mayormente la alzada, no sin antes recordar o contextualizar que, según lo visto, el día 24 de abril de 2018, aproximadamente a las 11:50 am, por la vía Mediocanoa – La Virginia Km 105+409, se produjo la colisión entre la motocicleta de placas QQE57E, conducida por el señor José Luis Aguirre Rodríguez, y el tractocamión con placas XID 572, manejado por el señor Julián Andrés Gil Santa, y de propiedad de los demandados, en el que, infortunadamente, perdió la vida el primero de ellos.

- Como consecuencia del impacto, la víctima, según el Informe Pericial de Necropsia³, sufrió “traumatismos múltiples con aplastamiento de la Cabeza, con fractura conminuta múltiple del cráneo y la cara, semiestallido del Cerebro; además de trauma de columna Cervical con laceración medular y trauma en Tórax con contusión de Pulmón lo que produce la muerte” -sic-.

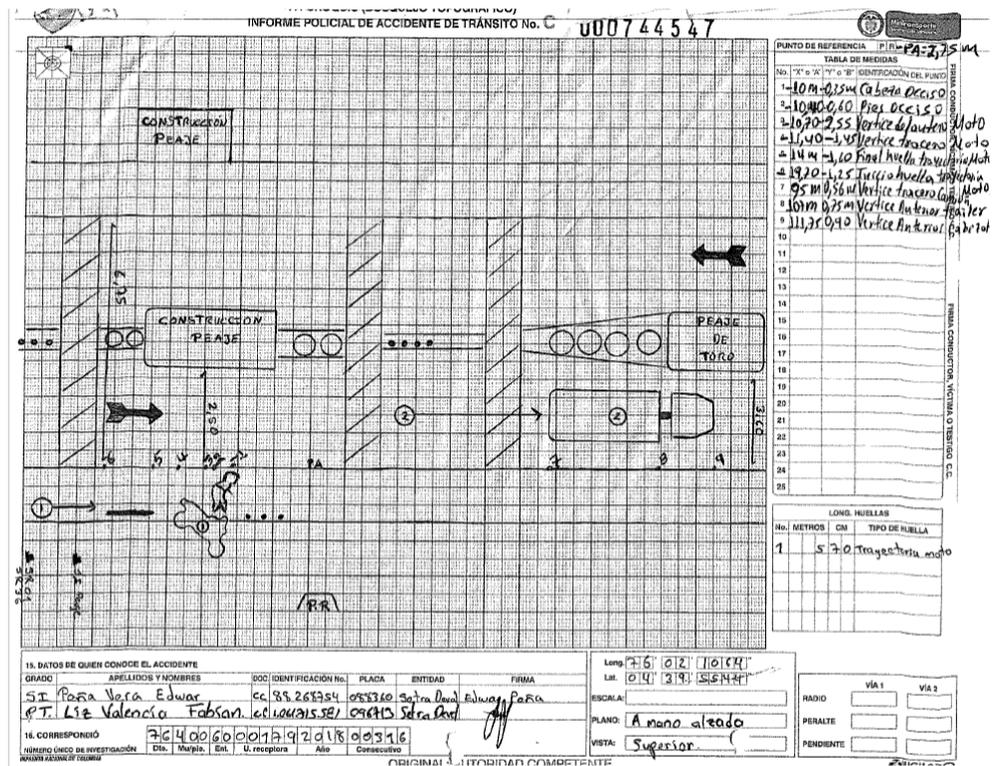
- En el Informe policial de accidente de tránsito C-000744547⁴, con fecha 24/04/2018, se consigna, para lo que interesa, en tanto lo demás quedó plenamente demostrado y no fue objeto de refutación, que la superficie de rodadura en el lugar del accidente era “ASFALTO”, con “MATERIAL SUELTO”, señales verticales: “PARE”, “SENTIDO VIAL”, “MOTOS A LA DERECHA”, “LÍNEA DE BORDE BLANCA”, “RESALTO”, “BARRERAS PLÁSTICAS”, “HITOS TUBULARES”, “CONOS”. Del vehículo 1, con placas QQE57E, se señaló como conductor al señor José Luis Aguirre Rodríguez, “muerto”, porta licencia: “SI”, casco: “SI”, revisión técnico

³ Cfr, página 353, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

⁴ Cfr, página 27, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

mecánica: “NO”, Soat: “Si”; descripción de daños materiales al vehículo “se observan rayones en la parte superior y anterior izquierda”. Vehículo 2, de placas XID 572, conducido por el señor Julián Andrés Gil Santa, sí portaba licencia, soat, revisión técnico mecánica, y en la descripción de daños se anotó: “En las llantas del eje trasero derecho se encuentran residuos del casco”. Hipótesis del accidente de tránsito: del conductor “Veh1” “102”, otra “308”, “material suelto sobre la berma (tierra y piedras)”.

- Croquis⁵:



- Existe informe de investigador de campo⁶, con fecha 24 de abril de 2018, en el que se realizó documentación fotográfica y diligencia de inspección al lugar de los hechos; fotografías que se encuentran borrosas, y de donde se puede extraer que había “demarcación vial legible”, “un reductor de velocidad virtual barrera plástica canalizadora de tránsito”, y “en obra para adecuación del peaje de Toro”. En la imagen N° 37 se puede evidenciar una “huella de trayectoria” sobre la berma, como así lo expone el mismo informe, “la cual se encuentra con material suelto (tierra y piedras) con una dimensión de 5.70 metros”. La Fotografía N° 4 muestra la motocicleta en su posición final, “volcamiento lateral izquierdo sobre la berma”, y el cuerpo sin vida de la víctima, también sobre la berma. La N° 5 muestra la posición final del fallecido, y la foto N° 7 muestra la posición final del tractocamión, a 100 metros de la posición final de la víctima. La N° 8 muestra parte de la estructura del casco de la víctima incrustada “en el último eje del costado derecho del remolque involucrado en el siniestro”.

- Inspección al vehículo FPJ 22, de placas QQE57E⁸, detallando “rayones en la parte superior y anterior izquierda”. E Inspección a vehículo

⁵ Cfr, página 19, 02. Pruebas Documentales, 003Anexos Demanda, C01Primer Instancia.
⁶ Cfr, página 19, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01Primer Instancia.
⁷ Cfr, página 21, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01Primer Instancia.
⁸ Cfr, página 31, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01Primer Instancia.

XID572, indicativo de que “en las llantas del eje trasero derecho se encuentran residuos del casco”.

- Peritaje mecánico profesional realizado por el señor Hoover Castillo Vásquez⁹, que discrimina, entre otros, que la llanta delantera de la motocicleta estaba en perfecto estado de funcionamiento y la trasera “DESGASTADA AL CENTRO (LISA) SIN AGARRE”, por lo cual se apuntó en sistema de seguridad: “EN PERFECTO ESTADO DE FUNCIONAMIENTO A EXCEPCIÓN DE LA LLANTA TRASERA DESGASTADA AL CENTRO”, en armonía con la respectiva fotografía¹⁰.

- Expediente del trámite penal adelantado por la Fiscalía 23 Seccional de la Unión, Valle¹¹; allí se observa entrevista realizada al Intendente de Policía Wilson Javier Ramírez Díaz¹², el 13 de julio de 2018, ocasión en que se detalló: “Ese día nos informa persona de la ruta toro de la seccional de tránsito -sic- y transporte del valle que hay un accidente de tránsito con una persona fallecida, iniciamos desplazamiento en el laboratorio móvil de criminalística llegando al lugar de los hechos a las 13:00 ampliando acordonamiento y -sic- iniciamos los actos urgentes, se trataba de un accidente de tránsito tipo choque entre un vehículo tractocamión y una motocicleta resultado de este siniestro fallece el conductor de la motocicleta, realiza la fijación topográfica en informe policial de accidente de tránsito -sic- el patrullero Fabian Liz, fijación fotográfica Subintendente John Ramírez y -sic- inspección a cadáver intendente Wilson Ramirez -sic-, se inmovilizan vehículo y se realiza dictamen médico legal de embriaguez al conductor del vehículo tractocamión”. Manifestó que el estado del tiempo era “seco” y los vehículos se encontraron como quedó en el croquis del accidente, “se encontró una huella de trayectoria sobre la berma la cual quedo -sic- fijada en el croquis y fotográficamente dejada por el motociclista”. Remató que, según su experiencia la causa del accidente fue “falta de precaución del conductor de la motocicleta por adelantar el vehículo tractocamión por el lado derecho” -sic-.

- Formato de entrevista FPJ-14 bajo el radicado 764006000179201800316, fechado 13 de julio de 2018, al señor Fabián Andrés Liz Valencia, Patrullero de la Policía Nacional¹³, quien hizo un relato similar al anterior, con la advertencia que se codificó “hipótesis al conductor de la motocicleta 102 adelantar por la derecha. Descripción: maniobra de adelantamiento por la derecha de otro vehículo o hacer uso de la berma o parte de ella para sobrepasarlo: y para la vía código 308 otras. Descripción: se debe especificar cualquier causas deferente -sic- a las anteriores se especifica material suelto sobre la berma (tierra y piedras)” -sic-.

- Informe de Investigador de Campo realizado el 16 de julio de

⁹ Cfr, página 215, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

¹⁰ Cfr, página 241, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

¹¹ Cfr, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

¹² Cfr, página 302, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

¹³ Cfr, página 305 y siguientes, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

2018¹⁴, en donde se avizora señal vertical que indica “MOTOS A LA DERECHA”, una que señala peaje a 300 Mts, y una que muestra resalto, trazado vial recto que separa la vía de la berma, y una línea fragmentada que, es necesario advertir, contrastada con las fotografías dejadas en el informe del día del accidente, no estaban demarcadas, tal como lo concluyó la a quo y así lo admitió la impugnante.

- Interrogatorio del indiciado, al señor Julián Andrés Gil Santa-FPJ-27, con fecha 10 de agosto de 2018, narrando: “el día 24 arranco a las 8 de la mañana con el recorrido antes de llegar al peaje de toro hay un retén de la policía, paso despacio por ahí, más adelante esta la construcción de la caseta del peaje nuevo la cual paso pisando la línea de la berma porque el carril es muy angosto, al llegar a la caseta la muchacha del peaje me dice que había tumbado una motocicleta más atrás, entonces pongo freno de seguridad y voy a ver que paso, me voy caminando y cuando llego a la construcción veo un motociclista en el piso el cual había fallecido con una huella de freno sobre la brema realizado por parte del motociclista, al mismo tiempo llega la policía, me trasladaron al hospital de todo donde me realizaron el dictamen médico legal de embriaguez que dio resultado negativo, volvemos al sitio para trasladar el vehículo al parqueadero de la unión acompañado de un agente de tránsito”. En cuanto al sitio expresó: “tiempo seco soleado, buena visibilidad, en la vía estaban realizando la construcción del peaje y el carril estaba más angosto, el accidente fue como antes del mediodía”. Sostuvo que el accidente de tránsito obedeció a “falta de precaución del motociclista al adelantar por la derecha y al estado de la vía por el espacio del carril era muy reducido” -sic-¹⁵.

- En entrevista realizada a la señora Luz Adriana Aguirre Rodríguez¹⁶, expuso que tenía conocimiento que “UN TRACTOCAMIÓN QUE LLEVABA EL MISMO SENTIDO VEHICULAR QUE EL DE MI HERMANO LO CHOCA, MI HERMANO TRANSITABA SOBRE LA BERMA O ESPACIO DESTINADO PARA TRANSITAR LOS MOTOCICLISTAS, EL CONDUCTOR DE LA MULA NO SE ENTERÓ DEL ACCIDENTE”.

- Trámite penal llevado a cabo ante la Fiscalía¹⁷, por el delito de homicidio culposo, frente al señor Julián Andrés Gil Santa, archivado el 24 de octubre de 2018¹⁸, por “CONDUCTA ATÍPICA”. En ese ámbito, luego de analizadas las pruebas recolectadas, se concluyó que “[l]a causa del accidente solo es predicable a la imprudencia, negligencia y vulneración al deber objetivo de cuidado del ciudadano JOSE LUIS AGUIRRE RODRÍGEZ quien actuó de manera imprudente e inobservante de las normas de tránsito, y en este caso no midió detenidamente que la maniobra realizada ponía en riesgo su vida y al conducir una motocicleta, REALIZA UNA MANIOBRA ALTAMENTE

¹⁴ Cfr, página 309, 101 expediente 764006000179201800316, C01 Principal, C01PrimerInstancia.

¹⁵ Cfr. Pág. 331-334, documento 101, C01Principal, C01Principal, C01 PrimerInstancia, C01PrimerInstancia.

¹⁶ Cfr, página 349, documento 101, C01Principal, C01Principal, C01 PrimerInstancia, C01PrimerInstancia

¹⁷ Cfr, 101 expediente 764006000179201800316, C01Principal, C01 PrimerInstancia, C01PrimerInstancia.

¹⁸ Cfr, página 361, 101 expediente 764006000179201800316, C01Principal, C01 PrimerInstancia, C01PrimerInstancia.

PELIGROSA, ADELANTAR UN TRACTO CAMION EN UNA VIA DEMASIADO ESTRECHA que no le daba la posibilidad de poder adelantar este grande y pesado vehículo de carga, no previó el grado de peligro que ello conllevaba. Esta prueba es importante y fundamental para establecer de primera mano que el ahora indiciado no le asiste ningún grado de responsabilidad en el accidente, lo cual desencadenó de parte del occiso que no tuviera el especial cuidado al momento de guiar un rodante sin observar las normas de tránsito que resultan vitales se respecto, además no hubo intervención del señor JULIAN ANDRES GIL SANTA en lo sucedido pues como lo dijera al unísono la autoridad de tránsito, WILSON JAVIER RAMIREA DIAZ -sic- Y FABIAN ANDRES LIZ VALENCIA. La causa del accidente lo fue adelantar por parte de la motocicleta por la derecha al tracto camión. Visto el contenido gramatical de la norma transcrita, resulta diáfano que para que se configure típicamente el punible de HOMICIDIO CULPOSO debe existir evidencia acerca de la CAUSACIÓN DEL DAÑO, de tal suerte que de acreditarse que hay IMPRUDENCIA por parte de la víctima estaríamos frente a una conducta evidentemente atípica” -sic-. Se advirtió “que este archivo es provisional y en caso de surgir nuevos elementos probatorios se reanudará la indagación mientras -sic- no se haya extinguido la acción penal”.

- Videos tomados por la parte demandante¹⁹, sin constancia de fecha, aunque en testimonio de la hermana se dijo que fueron tomados dos días después del accidente, que demuestran que, algunos tractocamiones, por el paso del peaje en construcción, pasan las llantas o por la línea o por parte de la berma, debido a la existencia de conos y la nueva construcción en el medio de la vía. Se advierte que para ese momento no se hallaban las líneas fragmentadas que se observan en el Informe de Investigador de Campo de 16 de julio de 2018, al igual que no se encontraban para el momento del accidente, como se desprende de las fotos tomadas ese día.

- Con respecto a la forma en que, conjeturalmente sucedió el accidente, se aprecia de los interrogatorios que la señora Marina Rodríguez Castro, dijo que la novia de su hijo fallecido investigó que “era que la mula como que había cerrado el paso del niño en la moto”, sin aditamentos porque no estuvo presente. Por su parte, la señora Luz Adriana Aguirre Isaza, hermana de la víctima, aseguró que dos días después de la muerte de su hermano, se fue con otro hermano hasta el peaje para tomar los videos, porque este último trabajó en Tránsito y ella es Delegada Fiscal, entonces tienen conocimiento, “encontrando que efectivamente la mula tiene que ocupar o tiene que invadir la berma para poder pasar el peaje que estaban construyendo, donde efectivamente sucedió el impacto”. Añadió que en la vía estaba en construcción el peaje, es amplia “porque tiene tránsito tanto de ida como regreso y en la mitad ... ahí estaban creando el peaje nuevo, ahí es donde antes de llegar a las casetas es que tiene que la mula invadir la la berma”. Aseguró que el peaje en construcción no tenía todavía las casetas, estaba apenas la construcción, “estaba la parte de del

¹⁹ Cfr, 08.Video1 , 09.Video2, 10Video3.

cemento y posteriormente póngale usted no le podría decir, pues como póngale 150, 200 Mts es donde está la anterior que, ahí fue donde pararon la mula, a avisarle al mulero que había acabado de atropellar o de pasar el suceso de mi hermano a él no lo paran en el peaje que están creando, sino ya en el viejo” - sic-.

Narró, que en el lugar del accidente, cuando grabó, observó que la vía por donde normalmente transitan los carros, no las motos, estaba “bien, en excelentes condiciones, sin huecos... La berma, pues casi siempre tiene un poco de cascajo, lo que tenía esta vía, un poco tampoco era mucho, sin embargo, sí hay que indicar de que posterior a la muerte de mi hermano fue donde colocaron el aviso por parte de la concesionaria que estaba haciendo pusieron un aviso de cuidado, la concesionaria que estaba realizando el peaje”. Explicó que en la berma “se notaba donde pasó el hecho de mi hermano como un frenado, ahí había una especie de frenado y de hecho, en una de las tomas que se hizo con mi hermano que iba pasando una mula, se pudo tomar y se encuentra como la especie de frenado”.

Por su parte, el señor Gustavo Adolfo Aguirre Rodríguez, hermano mayor de la víctima, quien vive en París, relató que fue con su hermana y el esposo de ella al sitio del accidente, porque para ellos no tenía mucho sentido, ya que su hermano tenía licencia hace muchos años y hace mucho tiempo conducía moto, además estaba acostumbrado a transitar por ese sitio. Tomaron unas medidas, unos videos, porque él trabajó en tránsito, y vieron “que los camiones están obligados a invadir la berma para poder pasar al lado del peaje, cuando estamos ahí, nosotros nos damos cuenta... nosotros vemos el sitio del accidente y lo comparamos con en el sitio de donde fue el accidente exacto. Nosotros vemos que los camiones están obligados a invadir la berma donde supuestamente entra, deben circular las motos, nos desplazamos hasta allá, tomamos fotos, medidas y bueno, eso, eso hicimos si nosotros fuimos hasta allá”. Que cuando estaban en el sitio uno de los trabajadores les dijo que el conductor no se había dado cuenta del accidente, que lo pararon más adelante, pero “no nos supieron decir exactamente qué pasó, no, yo nadie, nadie vio, todo fue demasiado rápido y todo el mundo dice que nadie vio nada, nadie vio nada. Usted sabe, nadie vio nada, pero pues sí, eso fue lo único que la mula la tuvieron que detener más adelante porque la persona que iba conduciendo no se dio cuenta de lo que había pasado”.

Por el extremo demandado, la señora Ana Milena Palomino Cano, abogada y copropietaria de la tractomula, expuso que, de lo que tiene conocimiento, es que la mula iba a pasar el peaje, y por la parte de atrás venía una persona, y “se metió en la parte de atrás de la mula y que ahí pues perdió la vida”. Se atuvo a lo que dijo el croquis porque ella no estuvo en el lugar del accidente, que fue “culpa y responsabilidad exclusiva de la víctima”.

Carmen Ligia Fernández de Girón, manifestó que se dieron cuenta del accidente porque el conductor llamó a Andrés, que es el encargado de todo, por lo que no sabe, no recuerda que pasó después del accidente. En su momento, el señor Andrés Hernando Velásquez Cruz, conductor del tractomula y también propietario de la mula involucrada en el accidente; relató la versión que le suministró el conductor, luego de lo cual concluyó que del proceso ante la Fiscalía, lo que entiende es que se concluyó que la culpa fue exclusiva de la víctima y por eso se había terminado.

Carga y Logística de Colombia, a través de su representante legal Liliana María López, admitió que la póliza que se tenía para el momento de los hechos sí amparaba esta clase de siniestros. A su turno, **Juan David Gómez Rodríguez**, representante de la Aseguradora Allianz Seguros S.A., expuso que se tiene información de reclamación presentada en el año 2019, pero la compañía objetó la misma por no haberse acreditado la ocurrencia del siniestro; que “en el caso concreto no hay ninguna declaración de responsabilidad, entonces no podemos hablar de siniestro”. Conoce la información de la Fiscalía, y allí se tiene que se tomaron unas fotos. Resaltó que, para la compañía, “el análisis en conjunto de la prueba es que no hay siniestro, no obstante, de los documentos en conjunto de la prueba que se tiene, la conclusión es, es que el evento ocurrió por una conducta imprudente del motociclista, desde la valoración que hizo la compañía aseguradora, en especial el croquis donde hay una motocicleta sobre la berma.

En cuanto a los testigos traídos al proceso, el señor Edwar Alexander Peña Vera, quien realizó el croquis del accidente de tránsito, exhibió que, la línea demarcada como “1” en el croquis es la “tierra que había sobre ese, sobre ese sector de la vía, como el pedrisco que había ahí”; “la moto pasó por ahí y había pedrisco, ahí, por ahí pasó la moto”. Testificó que “la moto quedó en la berma” “y la cabeza del conductor quedó sobre la calzada”; la línea entre “el punto 5 y 6” -sic-, es la huella que quedó registrada y sobre la tierra, “la huella que dejan ya las llantas de la moto ahí sobre esa tierra”. Resaltó que el motociclista “se está acercando al peaje y va a tratar de buscar la derecha para llegar al carril del peaje, pero ahí todavía le falta para llegar al carril de de las motos que quedan en el en el peaje”; “siempre los peajes tienen un carril a la derecha para los motociclistas y está debidamente señalado y...y por si ustedes ven las fotos ahí o si mal no recuerdo, en esa época estaban construyendo ese peaje y ahí cómo se ve ahí, no, no, no, no, que no la estás, estás la el pedazo, estás por el lado de la berma de la vía para que pasará la motocicleta en ese tiempo. La verdad, no sé ahora cómo está ese peaje”. Contestó que la medida de 2.50 es la que hay entre el peaje que están construyendo y la calzada. Apuntó que en el sitio había un reductor visual, que es “una señal de prevención de reducir velocidad”, pintado en el suelo; la señal de retén es informativa de que se aproximan a un puesto de control del ejército o policía, y que ese día ellos estaban “muchísimo antes de llegar al peaje”, “haciendo puesto de control, pero mucho antes de llegar al peaje”.

Frente a las anotaciones en el croquis, explicó que “El 102, según el manual de Licenciamiento para informes de accidentes, dice que es adelantar por la derecha y el 308 que ya son de la vía, son hipótesis para la vía, dice, otros y ahí toca especificar, entonces se colocó ahí material suelto sobre la berma, tierra y piedra, dice ahí”, y eso se le apuntó al vehículo 2, que sería la motocicleta, adelantar por la derecha. Que la línea blanca delimita la berma, y la línea segmentada está “como señalando que está iniciando un carril” “es para el ingreso de los motociclistas”. Y se le preguntó que ¿mientras no esté ese carril funcionando, por dónde deben transitar las motos?, a lo que replicó: “las motos, es que ese el carril derecho para los peajes siempre está habilitado para los motociclistas”. Y cuando no está punteado, “ahí para ahí tendría que... ahí tendría que pasar por tendría que esperar ahí como está, si hay otro carro más adelante, tendría que esperar para poder pasar, porque si si si si hay otro carro ahí obstruyéndolo ¿cómo va a pasar ahí?”. Esta declaración, dígame de una vez, desvanece uno de los reparos de la alzada, circunscritos a que el policía indicó que las motos pasan por el carril derecho de los peajes que está habilitado para los motociclistas, en la medida que no puede tomarse únicamente la parte más conveniente de su relato, sino considerar su contexto completo. En este sentido, el policía explicó que cuando el carril no está punteado, la moto tendría que esperar para poder pasar, si hay otro carro, porque no tendría por donde hacerlo; exposición que dista de bulto al señalamiento de la censura.

En ese punto, es importante resaltar que la fotografía mostrada al testigo, fue tomada tres meses después del accidente, merced a que en las fotos tomadas el día de los hechos no se observa la línea segmentada, lo que sugiere que dicha línea fue pintada con posterioridad al suceso.

Fabián Liz Valencia, quien también participó en la elaboración del informe de tránsito, declaró: “donde dice la construcción del peaje era los elementos que habían de aviso de la construcción y de y de vía un solo carril por parte de del peaje y los que están realizando la la construcción, la línea que se fija peaje de donde está: 2.50 quiere decir el ancho de la vía y el número 2, 3 son los elementos, los puntos de de referencia, es decir, el 1 hace referencia a la cabeza del occiso, el número 2 a los pies del occiso, el número 3 al eje delantero de la motocicleta, el número 4 al eje trasero, el número quinto a la parte final de la huella de arrastre y el número sexto, la parte inicial de la huella de arrastre, el número séptimo es el vértice anterior del tracto camión, el número 8 el vértice de para el posterior de del tráiler y el 9 el posterior de tractocamión como tal”. Anotó que la raya sobre la berma, es la huella de arrastre; se ven los conos en el medio, “las señalizaciones que tenía el peaje como tal de la construcción que estaban realizando y donde separaban las el -sic- carril habilitado al al bloqueado”. A mano derecha de donde están los conos, la primera línea que se ve segmentada, ese ese el carril por el cual “había el único paso”, al mano derecho está la berma “qué pasa ahí, cierto, como llegar hasta donde dice peaje toda la señalización, hasta ahí termina la berma. No sé si lo alcanzan a ver, sí,

ahí termina la berma, y ahí fue donde el joven, al al mirar que que no tenía más espacio, trató de frenar”.

Se le indagó el por qué dice que el joven trató de frenar donde finaliza la berma, a lo que contestó: “nosotros llegamos al lugar de los hechos, miramos la escena de también está la huella de frenado, como lo vio en el en el informe entonces dedujimos de que él intentó frenar al ver que no había más más espacio, por dónde él seguirle él continuar”. -sic-. Al preguntarle qué quería decir la señal de “motos a la derecha”, aseveró: “eso es cuando usted va a pasar el peaje vehículos traen paso por el por el por el carril normal, las motocicletas al lado derecho”. Y se le cuestiona: “o sea que, las motos no pueden, o ¿no pueden cruzar las motos por un carril normal por donde cruza el vehículo?, a lo que replicó: “el aviso es para cuando ya esté pasando sobre el peaje, el peaje está mucho más adelante, está como a 100 mts más adelante”. Reiteró que la huella de arrastre quedó sobre la berma.

Testimonio que refuerza el anterior, y termina de derrumbar la proposición traída por la apelante, en cuanto a que se indicó que las motos tienen que pasar por el lado derecho del peaje, porque si bien así lo explicaron, supeditaron ese obrar a la existencia del lugar dispuesto para ello, a más de que ello era en el peaje, y el accidente ocurrió 100 metros antes de aquél.

Yamid Montenegro Martínez, conoció el accidente porque en este tiempo laboraba en la Unidad Móvil de Criminalística Norte Valle del Cauca; llegó una hora después al lugar del accidente, pero no realizó el croquis porque eso lo hace la Policía de Tránsito, sólo hizo la inspección al cadáver del muchacho que falleció, y adujo que “el cuerpo quedó en la berma derecha, sentido Mediacanoa – La Virginia”. Y el Intendente de la Policía Nacional, Wilson Javier Ramírez Díaz también indicó que la persona fallecida quedó sobre la berma.

Se tiene así mismo la versión del conductor de la tractomula, esto es, del señor Julián Andrés Gil quien en su exposición contó que “yo me encuentro con un retén de la de la policía que hay en el momento antes de donde fue el incidente, hay varios carritos estacionados por yo hago pues el pare como tal, ... paso el retén de la policía como tal, viene el momento porque pues no me no me requirieron, entonces continúo y ya lo próximo a el -sic- siguiente suceso, pues que yo llego a la hora del peaje, donde la donde -sic- la funcionaria pues que me atendió ese día me dice que no me puede registrar porque una moto estaba pues en la berma tirada, entonces ya ahí me bajo del vehículo, en el momento que me bajo el vehículo, los agentes de la policía ya venían, como digamos a donde vuelve el incidente donde el joven perdió la vida”. Registró que “el máximo más que yo llevaba por ahí de 10 a 15 km/h, porque realmente de donde de donde yo hice el primer pare, que fue el retén que había la ley a donde quedó el vehículo, es que es la talanquera del peaje, es un tramo, es un tramo algo corto, es realmente yo creía que la velocidad que yo llevaba en ese

en ese de 10-15 km/h”-sic-. Mencionó que había una estructura en construcción que estaban efectuando porque pensaban hacer una caseta provisional para hacer una modificación en el peaje, “entonces lo que había en ese momento era residuos de que era en la tierra arena, tierra y...y una construcción como tal en cemento, ya en toda la ruta de la vía, digamos en las en las franjas amarillas que dividen los sentidos de la vía, eso es...”.

A la pregunta de si recordaba que hubiese señalización que indicara el paso de motos, anotó que “como tal, en donde está el peaje, en donde está el peaje situado si hay pues debe haber, debe haber señalización, pero donde fue el incidente como tal con el joven no hay nada porque está simplemente la construcción que había en el momento y...y ya el resto no hay señalización ni cono, simplemente la berma y los residuos de la construcción como tal”. Aseguró que él quedó como a 70 o 90 m del joven, en toda la “talanquera del peaje”, y afirma que nunca vio al motociclista, solo cuando se bajó del tractocamión.

8. Enlistados los rudimentos probatorios para aclarar las circunstancias en que ocurrió el siniestro, localiza despejado esta Corporación que la muerte del motociclista acaeció por el paso de las llantas traseras del tractocamión, de manera exclusiva, sobre la cabeza de la víctima; trágico suceso que tuvo lugar sobre la berma de la vía, en el sentido de circulación de ambos vehículos, tal como lo evidencian de manera inequívoca las pruebas arrimadas. Por otro lado, no se halla prueba indicativa de un punto de colisión entre los automotores vinculados que respalde el alegato de la recurrente, atinente a que fue el “tractocamión el que tocó la motocicleta” y provocó la caída; contrario a ello, los elementos de juicio exponen que las llantas traseras del tractocamión fueron las únicas que tocaron el cuerpo de la víctima, no de la moto, y lastimosamente pasaron sólo sobre parte de su cabeza, es decir, como lo estimó la a quo, no por el resto del cuerpo, y ello, como lo adujo la misma recurrente en sus apreciaciones, evidencia la generación de la caída, más no que ella se haya ocasionado en razón a que el tractocamión lo hubiera golpeado o chocado; tampoco demostró la impugnante que se haya generado un “túnel de viento” que supuestamente genera este tipo de vehículos frente a otros de menor tamaño, cuando ni siquiera trajo un respaldo técnico que así lo revele, tornándose entonces ello en una simple apreciación de carácter subjetivo.

En igual medida, quedó ampliamente demostrado que el motociclista se desplazaba por la berma, situación incluso aceptada y reiterada por el extremo activo; aunado a que el incidente ocurrió a 100 metros del peaje que se hallaba en funcionamiento para la época, como lo admitió la señora Luz Adriana Aguirre en su interrogatorio, aunque apuntó que fueron unos 150 o 200 metros, y la declaración tiene igual respaldo en el restante material de convicción. Emerge a su vez claro que, según los registros fotográficos tomados el día del infortunado hecho, contrastados con el croquis y su informe, existía línea blanca directa que separa la vía de la berma, no la línea blanca fragmentada

que sí se observa en el informe de campo realizado tres meses después, del cual, por obvias razones, no puede echarse mano en este caso, pues demuestran una alteración en ese interregno de tiempo de las condiciones de la vía o, cuando menos, de la demarcación, eso sí, dejando resaltado que esta se hizo precisamente sobre el carril por el cual pasaba la tractomula tres meses atrás, no por la berma; circunstancia que inclusive, deja ver que no es por ella por donde deben movilizarse.

También se observan señales verticales de tránsito que indican: reductor de velocidad, Peaje Toro, pare, hitos canalizadores de tránsito en la mitad de la carretera; en el centro de la vía también se encontraba una “CONSTRUCCIÓN PEAJE”, acorde con el croquis y los registros aportados. Se observa igualmente, huella de trayectoria sobre la berma dejada por la moto frente a la construcción del peaje, “con material suelto (tierra y piedras”. Y conforme lo anotado en el informe policial del accidente de tránsito, existía otra señal vertical, “motos a la derecha”.

9. Siguiendo y en aquiescencia a la tesis de primer grado, es necesario auscultar la existencia de un comportamiento en verdad reprochable, como, verbigracia, estudiar si el conductor del vehículo demandado infringió realmente una señal de tránsito o el deber objetivo de cuidado; circunstancia que subsume la actividad peligrosa que desplegabam e implica que quien haya cometido la falta es quien debe responder. Luego, se traduce imperioso es escrutar cómo se manobra un automotor en determinadas condiciones.

En primer lugar, con punto de partida en las constantes alegaciones de que la berma era el sitio autorizado para el tránsito del motociclista, conforme a la teoría de la parte impugnante, quien argumenta que, al estar pasando por un peaje, debía seguir las indicaciones de una señal de tránsito que especificada “Motos a la derecha”, es necesario examinar las disposiciones legales que regulan la materia, concretando, de entrada, que, el respectivo compendio normativo, Código Nacional de Tránsito, determina en el artículo 94 las normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, y reza que: “[d]eben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. (...) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, **donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.** Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. **No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.** Siempre utilizarán el carril libre **a la izquierda del vehículo a sobrepasar**”. Y en el canon 96, como norma específica, se determina que las motocicletas “1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código”.

Por su parte, el artículo 60 estipula que “[l]os vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, **dentro de las líneas de demarcación**, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce”, y el 68 dispone la forma en que deben transitar los vehículos, para lo cual enmarca: “(...) Vías de doble sentido de tránsito. De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva”.

Con el compendio normativo traído a colación, importante es destacar en este punto que la ley establece de manera diáfana las reglas a seguir respecto del tránsito de vehículos, más exactamente, y para lo que atañe, al de motocicletas. En ese camino, despejado es que, en casos de doble vía, como lo en el de marras, se debe transitar por el carril de la derecha; utilizar el de la izquierda cuando se vaya a adelantar, prohibiendo expresamente esta acción, esto es, el adelantamiento, por la derecha de un vehículo. Igualmente es clara al determinar que pueden conducir por vías públicas permitidas o, subráyese, en las que se encuentren diseñadas para ello, siempre y cuando “existan”. Se traduce esto, en el caso que hoy es objeto de estudio, en que si existía en la vía un paso especial para el tránsito de la moto, como lo alega la demandante, se hallaba supeditado a su existencia, y así lo dijo uno de los mismos policías en su testimonio; sin que puede entonces pretender imaginar o crear un paso de manera ilusoria, como se alega en la apelación, pues lo cierto del caso es que no está acreditada su existencia, y asegurar que ello es así para justificar el paso por la berma porque todos los peajes, a sus voces, deben tener área dedicada de manera exclusiva para las motos, resulta un desacierto. Primero, memórese que el lugar del accidente no fue en el peaje, fue a 100 metros de este; segundo, el hecho de que existiera una señal de “motos a la derecha”, para esta Corporación, no implica per se el permiso de transitar por un lugar que está prohibido por ley, como lo es la berma, y por si fuera poco, en la medida que no se encuentra exigencia legal que imponga obligatorio el paso por ese trayecto en la manera que lo exhibe la impugnante.

El artículo 112 de la misma normativa, modificado por el canon 2 de la Ley 2252 de 2022, resalta que no tienen que estar señalizadas o demarcadas las zonas cuyas normas de prohibición están expresamente descritas en el CNT. Igualmente, el artículo 73 *ejusdem*, indica que está prohibido, entre otros, adelantar otro vehículo en “los tramos de la vía donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento”, **“por la berma o por la derecha de un vehículo”**, y en general “cuando la maniobra ofrezca peligro”. Es más, en razón a lo dispuesto en el artículo 131 de igual compendio normativo, dicha conducta, esto es, “[c]onducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, **bermas**, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados”, así como **“[a]delantar a otro vehículo en berma**, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde

la señal de tránsito correspondiente lo indique”, acarrea una sanción. Por su parte, el canon 55 recuerda que toda persona que tome parte del tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le son aplicables, y obedecer las indicaciones de las autoridades de tránsito.

Por otro lado, en cuanto al tránsito de tractomulas, la ley prohíbe su paso “en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas”. Por lo demás, y ante los fundamentos insistentes de la parte impugnante, ceñidos a que las motocicletas tienen presuntamente permitido el paso por la berma en los peajes, se aprecia que el Código de Tránsito nada conviene al respecto; ello, sin olvidar, y se debe hacer hincapié, por el modo en que reclama la apoderada de la activa en las acciones que supuestamente se pueden realizar en los peajes por los motociclistas que, como lo demuestran al unísono las pruebas, el accidente en verdad no ocurrió en el peaje, sino a 100 metros de este, se repite.

De acuerdo a las condiciones demostradas de la vía, se observa que la Resolución 01885 de 17 de junio de 2015, dispone que “[l]as estaciones de peaje representan una situación frecuente en todo el país, y por ende deben tener una señalización homogénea que informe de su existencia, una señalización vertical y horizontal para indicar los carriles a usar y las cabinas habilitadas para recibir cada tipo de forma de pago”. No existe tampoco aparte que instituya de manera permanente la posibilidad del paso de las motocicletas por la berma, en especial, cuando se esté en un peaje. Recuérdese que existía señal de tránsito vertical indicativa de “Motos a la derecha”, según lo plasmado en el informe de tránsito realizado el mismo día del accidente, y en verdad ello fue soslayado por la a quo; empero, huelga hacer la acotación, no es igual a que por ello se permita el tránsito de la motocicleta por la berma; situación disímil que no puede asemejarse, como lo procura la activa, mucho menos cuando, en armonía con lo indicado por el artículo 94 del CNT el paso puede estar permitido pero sólo por donde exista espacio para ello, y deviene claro del haz verificador, en el lugar de los hechos no estaba dispuesto, por lo menos, no por donde ocurrió el incidente que, a riesgo de redundar, en definitiva no lo fue en el peaje.

Acrisolado dicho panorama normativo y efectuada una interpretación de las imágenes presentadas, respaldada por el informe de tránsito, y las versiones aportadas, se concluye, en oposición a la tesis sostenida por la apelante, que el motociclista circulaba por un área no destinada para tal fin, al margen de que esa haya sido su desacertada convicción. No se tiene evidencia sólida, técnica y concluyente que resguarde la afirmación de que la víctima estuviera autorizada para transitar por el mentado espacio; de manera contrapuesta, las pruebas disponibles refuerzan la tesis sostenida por la a quo.

10. Para robustecer la hipótesis, acreditado está el estado de la llanta trasera de la motocicleta, que se encontraba lisa y sin agarre, lo que, en armonía con las reglas de la sana crítica pudo ser influyente en la caída de la víctima, toda vez que, también se probó, la berma tenía arena y tierra; luego, la moto no contaba con revisión técnico mecánica, que si bien no se trata de un elemento directo en la causación del accidente, evidencia que el motociclista transitaba infringiendo normas de tránsito, según lo anotado en el canon 28 del Código Nacional de Tránsito, cuando indica que “[p]ara que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales”.

Examinada de manera detallada la amplia prueba existente en el proceso, no se entiende por esta Sala la razón del dicho insistente de la impugnación, en el sentido que el motociclista tuviese permitido el tránsito por la berma sobre la cual quedó tendido, y que haya sido el tractocamión el que haya “invadido su carril”, cuando no logró siquiera respaldar su dicho, y no puede partir su teoría de simples conjeturas; en verdad, en el dossier no coexiste el más mínimo elemento suasorio que otorgue plena convicción de la falta de cuidado del conductor del camión; no existe un solo testigo que así lo diga; *contrario sensu*, el haz acreditador exhibe que fue la víctima la que se expuso de manera imprudente al hecho. Y es que, acudiendo a las reglas de la sana crítica, de haber sido de manera contrapuesta, las características del impacto, seguramente serían muy distintas, como así lo estimó la a quo. Bajo ese discernimiento, las deducciones de la impugnante convergen en una apreciación subjetiva y contraria a lo probado, carácter endeble que, por supuesto, la Sala no puede prohijar.

Y es que los propios agentes que realizaron el croquis explicaron que en la berma quedó huella de trayectoria; que el motociclista se estaba acercando al peaje “y va a tratar de buscar la derecha para llegar al carril del peaje”, y había señal de “motos a la derecha”; sin embargo, hizo la salvedad uno de ellos, “ahí todavía le falta para llegar al carril de las motos que queda en el peaje”, y fueron concordantes al apuntar que el conductor del vehículo, en definitiva, infringió norma de tránsito al adelantar por la derecha, de lo que devino así su demarcación en el documento descrito, con el agravante entonces que lo hizo sobre la berma, según lo extraído de los demás elementos, que, para peor, tenía piedras y arena. Asimismo, se señaló por uno de ellos que en este caso no se hallaba punteada la línea, como si se vio en el informe hecho meses después, entonces que en este caso la moto debió esperar su turno para pasar, pues no tenía forma de pasar por ahí. Se dijo también que por ese carril era el único paso hasta donde dice peaje, que ahí terminaba la berma y fue justo donde el joven, “al mirar que no tenía más espacio”, “trató de frenar”. Se descolló

además que ahí estaba la señal de motos a la derecha, pero es cuando se va a pasar el peaje, y este se hallaba mucho más adelante.

La sumatoria pues de todos los elementos antedichos, al compás de los informes policiales, el croquis, los testimonios, incluso las versiones de los extremos, unido a las reglas de la experiencia y la sana crítica, infieren que en efecto la víctima se expuso al riesgo y ello fue lo que conflujo de manera directa en la generación del accidente.

Luego, el hecho de que la tractomula haya tenido que sobrepasar parte de la berma, deviene en un alegato superfluo, siguiendo pues la teoría hasta aquí dilucidada, porque si, en gracia de discusión, en tanto tampoco se probó, las llantas del tractocamión debieron exceder la línea de separación entre la vía y la berma, lo cierto del caso es que por esta última no tenía por qué estar transitando el motociclista; peor aún, adelantado al vehículo de mayores dimensiones, como así lo señaló el informe de tránsito y se anotó en la hipótesis del caso. Evidencia que, se destaca, fue confirmada en esta litis con las pruebas decretadas y practicadas en primer grado, sin que el extremo interesado haya logrado desvirtuarla por medio probatorio técnico alguno.

Las únicas pruebas que se logran traer al caso, fueron todas aquellas que confirman la hipótesis del caso sostenida en el informe del tránsito, indicativas de que el conductor de la motocicleta fue quien intentó adelantar por la derecha, transitando por un lugar no permitido, como lo es la berma, y además, encontrándose con un sitio que tenía piedras y arena, sumado al indebido estado de la llanta trasera, lo cual, según entonces lo acreditado, no partiendo de conjeturas, provocó la caída del motociclista y luego, el paso de las llantas traseras del tractocamión por su cabeza. En honor a la verdad es que no existe material suasorio adicional en este caso que de cuenta de situación disímil, más allá de simples especulaciones o teorías subjetivas de la activa que, como se ha dicho a lo largo de este proveído, emergen carentes de respaldo probatorio, olvidando la apoderada de la parte interesada que, toda decisión que se adopte judicialmente, debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente arrojadas al proceso, teniendo las partes la carga de probar los supuestos de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que con ellas se persigue; carga que en este caso, irrefutablemente, no cumplió la parte demandante.

Quedó plenamente certificado que una circunstancia absolutamente determinante en el siniestro, fue que la víctima transitaba por la berma, sin autorización legal para dicha maniobra, al margen de lo que pudieron ser las convicciones del motociclista para el momento; pero si se llegare a aceptar la teoría de la apelante que, se itera, no tiene soporte técnico, de que las llantas de la tractomula llegaron a invadir un espacio de la berma, la lógica y las reglas de la sana crítica explican que, también mediaba una necesidad insuperable en la vía, como lo muestran incluso los propios videos y argumentos aportados por la activa; sin embargo, ello no se puede predicar en

igual sentido del motociclista, que por supuesto por las características de su vehículo, de la vía y las normas de tránsito, a más de la inexistencia de paso para motos, de la que tampoco hay acreditación de si la había o no, sí debió transitar por la vía dispuesta para el paso de vehículos, ubicarse en el carril, inclusive atendiendo regla de tránsito indicativa de la distancia mínima a la que debe transitar de la orilla o acera, como se plasmó de manera antelada. Nunca se probó o tan siquiera se mencionó por la reclamante, que cien metros antes de un peaje, inclusive que en el peaje, las motocicletas tengan establecido legal y obligatoriamente su paso por la berma, quedado esto es llanas elucubraciones desprovistas de evidencia.

En conclusión, ante la falta de acreditación distinta a la hipótesis del caso sostenida, y atendiendo los anteriores razonamientos que traslucen de la interpretación jurídica de los medios probatorios, se vislumbra por esta Colegiatura, que si bien está acreditado que la muerte del motociclista acaeció por el accidente de tránsito donde las llantas traseras de la tractomula lo atropellaron, y allí estaría estructurado el nexo de causalidad necesario para declarar la prosperidad de la responsabilidad aquiliana, no es menos cierto que es inevitable dejar de lado las circunstancias que bordearon la tragedia, que en últimas circunda en la configuración de una causal de exoneración generador de ruptura del nexo causal.

Ningún medio acreditador conlleva a concluir, sin ningún resquicio de duda, que el accidente se generó por la excluyente imprudencia del conductor de la tractomula, no se demostró la invasión de la berma por donde, por demás, no podía transitar el motociclista, menos quebrantamiento de normas de tránsito de su parte. En cambio, la hipótesis edificada a partir del conjunto probatorio, es que todo surgió por la imprudencia de la víctima, quien intentó adelantar el vehículo tractomotor por el lado derecho de la vía, sobre la berma, y con una moto que en realidad no cumplía con todas las condiciones de seguridad para transitar por las vías nacionales; por tanto, ante tal resultado, la insuficiencia probatoria de la culpabilidad del conductor, no resta más, sino colegir que lo demostrado en el plenario es que sí existió responsabilidad del fallecido.

La causal exonerativa se estructuró por el cúmulo de sucesos que, unidos, suscitaron el infortunado desenlace, esto es, transitar por un lugar no permitido para ello como lo es la berma, intentar adelantar por la derecha un vehículo, llevar la llanta trasera lisa y sin agarre y pasar sobre un sitio con piedras y arena; no se trata entonces de una exoneración de responsabilidad por cualquier suceso, pero sí concierne en que ante una exposición imprudente del mismo fallecido en frente del peligro que rodea la actividad peligrosa, no puede condenarse al conductor de la tractomula como culpable de toda falla, pues es necesario sopesar las condiciones en medio de las cuales se desarrolló la situación, donde, inclusive, pudo mediar una aparente indebida señalización, lo que, a juicio de la Colegiatura, pudo motivar la demarcación en la vía que se realizó meses posteriores.

11. Para finalizar, en cuanto al reparo de haberse tenido en cuenta el archivo del proceso penal, sin determinar que este lo fue de manera provisional, vale aclarar por este Fallador colegiado que analizado el proveído de primer grado, no se extrae que haya sido dictado con base, de manera exclusiva, en la conclusión a la que se llegó en el proceso penal; se muestra es que fue una de las pruebas allegadas a la contienda en debida forma que, por supuesto, como se ejecutó en esta Sede, fue analizada en conjunto con los demás rudimentos probatorios, de acuerdo también con las reglas de la sana crítica, dándole el respectivo valor probatorio. Más allá, el análisis de las pruebas practicadas tanto en el proceso penal, que fueron similares a las aquí traídas, no dan cuenta, para esta Corporación, de hipótesis diferentes que otorguen certeza de una conclusión alejada, cuando el conjunto de la prueba es categórico frente a la circunstancia de exclusión de responsabilidad endilgada al demandado. Tampoco fue el resultado de la acción penal, el fundamento capital de la sentencia.

Ahora, según sentencia SC665-2019 de la H. Corte Suprema de Justicia, M. P. Octavio Augusto Tejeiro Duque, “en el ordenamiento jurídico colombiano no existe precepto legal que regule específicamente los efectos en materia civil de la absolución penal por los mismos hechos, cuando éstos se hayan presentado después del 1° de enero de 2005, lo que en modo alguno significa que el sentenciador en lo civil en cada caso concreto sometido a su discernimiento, esté exonerado de pronunciarse acerca del alcance que le confiere a un fallo de esa stirpe”. (...) A manera de conclusión, puede afirmarse que la doctrina jurisprudencial de esta Corporación, al margen de que exista o no norma jurídica que regule los efectos de la absolución penal en las causas patrimoniales, se ha preocupado por salvaguardar el principio de unidad de la jurisdicción, sin menoscabar la autonomía de la especialidad civil en lo relativo a la competencia que le ha sido atribuida para juzgar la responsabilidad de los particulares en los términos del artículo 2341 del Código Civil y normas subsiguientes, que constituyen el manantial del denominado principio general de indemnización por culpa”.

En igual providencia, acogida incluso en Sede Constitucional por la Corte Suprema²⁰, se reiteró lo dicho en la SC16 de mayo de 2003. Rad. 7576, en cuanto que “(...) el juez civil está obligado a analizar el mérito de la providencia penal en lo que corresponde a la existencia del hecho causante del daño y al ‘nexo de causalidad’, entonces el resultado del proceso de responsabilidad extracontractual no está condicionado de ningún modo por lo que se haya decidido en la instancia penal sino por lo que el juez civil considera en atención a su propio marco jurídico–valorativo. La cosa juzgada penal sobre lo civil, entonces, no sólo no es absoluta sino que no opera cuando el juez penal declara la inexistencia del hecho lesivo, o que el daño ocurrió por una causa extraña a la voluntad del sindicado» (CJS. SC16 de mayo de 2003 rad. 7576, reiterada en SC665-2019”.

²⁰ Ver, STC 1324-2024.

Es notorio que no existen declaraciones de terceros que hubiesen presenciado los hechos; tan sólo las de los oficiales que realizaron el informe de accidente de tránsito, que fueron los mismos que declararon en el proceso penal y fueron consonantes con lo allí narrado. No coexiste tampoco prueba que soporte las nociones de la activa y derruya los elementos de juicio existentes al dossier. Ahora, es evidente la exposición de la víctima al daño, que culmina como una circunstancia de exclusión de responsabilidad endilgada al conductor del tractocamión; razón que también llevó a la Fiscalía a determinar el archivo provisional con la advertencia que, en caso de surgir nuevos elementos probatorios, se reanudaría la indagación mientras no se haya extinguido la acción penal. Resultados que, como se adujo, no pueden ser ajenos, ni aislados a los discernimientos aquí enrostrados, donde se concluyó que la causa más acertada hasta el momento y sin haberse formulado imputación, recaía en la responsabilidad de la víctima.

En ese contexto, para esta Sala es claro que la conclusión del proceso penal no fue el argumento determinante de la a quo para negar las pretensiones de la demanda, sino a la propia valoración de las pruebas que se realizó de manera acuciosa y que arrojó el excluyente en materia de responsabilidad civil que hoy se avala en esta Sede, según también el estudio del proceso. Es más, el punto de la cosa juzgada ni siquiera fue tema de análisis por la Operadora de primer grado.

12. Por lo expuesto, esta Colegiatura confirmará la providencia confutada, con la subsecuente condena en costas en esta instancia a la parte demandante, al tenor de lo dispuesto en el artículo 365-1 del CGP, dado que los argumentos expuestos por la parte recurrente no lograron desvirtuar la exoneración de responsabilidad de la parte demandada. Ergo, esclarecidos los estrictos aspectos que cimentaron la disconformidad de la parte activa, no se encuentra pertinente efectuar discernimientos adicionales a los planteados. Por lo demás, ningún reproche merece la conducta procesal de las partes.

VII. DECISIÓN

Por lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Manizales, en Sala de Decisión Civil-Familia, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

FALLA:

Primero: CONFIRMAR la sentencia dictada el 23 de julio de 2024, por el Juzgado Civil del Circuito de Riosucio, Caldas, dentro del proceso declarativo responsabilidad civil extracontractual, promovido por los señores Marina Rodríguez Castro, Luz Adriana Aguirre Isaza y Gustavo Adolfo Aguirre Rodríguez, en contra de los señores Carmen Ligia Fernández de Girón, Andrés Hernando Velásquez Cruz, Ana Milena Palomino Cano, y Carga y Logística de

Colombia S.A; trámite al que se llamó en garantía a la Sociedad Allianz Seguros S.A. y La Previsora Compañía de Seguros.

Segundo: CONDENAR en costas a la parte demandante en favor de la demandada. Las agencias en derecho en esta Sede serán tasadas oportunamente por el Magistrado Sustanciador.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Los Magistrados,

ÁLVARO JOSÉ TREJOS BUENO

JOSÉ HOOVER CARDONA MONTOYA

ELIANA MARÍA TORO DUQUE

Tribunal Superior del Distrito Judicial de Manizales. Sala Civil-Familia. 17614-31-12-001-2023-00142-01

Firmado Por:

Alvaro Jose Trejos Bueno

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 9 Civil Familia
Tribunal Superior De Manizales - Caldas

Jose Hoover Cardona Montoya

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 5 Civil Familia
Tribunal Superior De Manizales - Caldas

Eliana Maria Toro Duque

Magistrada
Sala 001 Civil Familia
Tribunal Superior De Manizales - Caldas

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: **25d8bafa5169736882db9aa5e67b50939275beff00600dcd3c6f95c4a59a7ab2**

Documento generado en 04/02/2025 11:40:55 AM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>