

REPÚBLICA DE COLOMBIA



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SANTA ROSA DE VITERBO**

**“PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE LA NACIÓN”
Ley 1128 de 2007**

SALA ÚNICA

RADICACIÓN:	1523831030012019-00015-01
CLASE DE PROCESO:	RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
DEMANDANTE:	CARLOS ALBERTO MESA Y OTROS
DEMANDADO:	JAIME MEDINA ESTUPIÑÁN Y OTROS
JUZGADO DE ORIGEN:	JZDO 2° CIVIL DEL CIRCUITO DE DUITAMA
DECISIÓN:	CONFIRMA
APROBADA	Acta No. 123
MAGISTRADO PONENTE:	DRA. GLORIA INES LINARES VILLALBA Sala 3ª de Decisión

Santa Rosa de Viterbo, nueve (9) de septiembre de dos mil veintidós (2022)

I. MOTIVO DE LA DECISIÓN

Se decide el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia proferida el 18 de mayo de 2022 dentro del proceso de la referencia por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Duitama.

II. ANTECEDENTES

Por conducto de apoderado judicial, los señores CARLOS ALBERTO, FLAMINIO, SEVERO y MISAEL MESA SANDOVAL, GERTRUDIS MESA DE APONTE, MARÍA ARCELIA MESA DE NONSOQUE y FRANCISCA MESA DE GÓMEZ promovieron demanda en contra de JAIME MEDINA ESTUPIÑÁN y VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, pretendiendo que se les declarara civil y extracontractualmente responsables de los daños que sufrieron por el fallecimiento de su hermano PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL (q.e.p.d.), en el accidente de tránsito ocurrido el 11 de julio de 2017. En consecuencia, solicitan que se condene al pago del equivalente a 43 salarios mínimos para cada uno por concepto de daños morales y las costas del proceso.

Las súplicas se apoyan en los siguientes hechos:

El 11 de julio de 2017, a eso de las 9:15 a.m., en el kilómetro 43+270 metros de la doble calzada vial con sentido Tunja-Duitama, el vehículo de Placas DYN-520, conducido por VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, chocó con la bicicleta en que se desplazaba PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL, quien, pese a la atención médica prestada, falleció por causa del impacto.

El accidente obedeció a que el conductor del vehículo en ejercicio de esa actividad peligrosa «*transitaba con exceso de velocidad*».

PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL para la fecha del accidente contaba con 76 años de edad, gozaba de buena salud y trabajaba de forma independiente como ayudante de obra y jardinero, entre otras actividades.

Debido a la muerte de su hermano, los demandantes sufrieron mucho dolor y congoja, pues tenían una «*excelente relación y eran muy cercanos*». Además, su ausencia dejó «*un gran vacío en su familia... por el resto de sus vidas*».

El vehículo marca Skoda de Placas DYN-520 es propiedad de JAIME MEDINA ESTUPINÁN, quien debe responder solidariamente por los daños morales causados a los demandantes con la muerte de su hermano.

En la Fiscalía 9ª Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de Duitama se adelanta una investigación por el delito de homicidio culposo y, desde el año 2007, cursa otra investigación en la Fiscalía Doce Seccional de esa ciudad contra el señor HERNÁNDEZ PLAZAS por un accidente de tránsito.

III. ACTUACIÓN PROCESAL

Presentada la demanda, el Juzgado Primero Civil del Circuito de Sogamoso, al cual le correspondió inicialmente por reparto, la admitió mediante providencia del 14 de marzo de 2019¹, disponiendo correr traslado a los demandados para que la contestaran y ejercieran su derecho de defensa, quienes una vez notificados, se pronunciaron de la siguiente manera:

¹ Fls. 47 y ss c. 1

JAIME MEDINA ESTUPINÁN y VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, a través de su apoderado judicial, contestaron de forma conjunta la demanda oponiéndose a todas las pretensiones. En cuanto a los hechos señalaron que es cierto el relativo a la existencia del accidente, pero que este obedeció a la culpa de la víctima, pues cambió de carril de forma intempestiva e imprudente «atravesándose» a aquel por el cual transitaba el vehículo; que los demás no les constaban o debían probarse; y, que no puede imputárseles responsabilidad por el solo hecho de estar ejerciendo una actividad peligrosa.

La audiencia de que trata el artículo 372 del Código General del Proceso se llevó a cabo el 9 de diciembre de 2019², en la cual se agotaron las etapas de conciliación, fijación del litigio y control de legalidad y, la audiencia de instrucción y juzgamiento se evacuó el 1° de marzo de 2021, en la que luego practicar las pruebas, se decretó la suspensión del proceso por prejudicialidad; para finalmente, el 13 de julio de 2021, declarar la pérdida de competencia por haber excedido el plazo previsto en el artículo 121 para dictar sentencia.

IV. LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

El conocimiento de la demanda planteada le correspondió al Juzgado Segundo Civil del Circuito de Duitama, despacho que, una vez escuchados los alegatos de las partes, profirió sentencia el 18 de mayo de 2022 en la que resolvió: (i) Declarar probada la excepción de mérito denominada culpa exclusiva de la víctima; (ii) Negar todas las pretensiones de la demanda; (iii) Comunicar lo decidido al Consejo Seccional de la Judicatura; (iv) Levantar las medidas cautelares; y, (iv) Condenar en costas a la parte demandante.

El fallo lo fundamentó de la siguiente forma:

El problema jurídico que plantea es determinar si concurrió o no la conducta del demandado VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS en la producción del accidente en el cual perdió la vida PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL o, si, por el contrario, se debió a la culpa exclusiva de la víctima.

² Fls. 143 y ss c. 1

Empieza por señalar que, en la sentencia SC4420-2020 de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia se generó un verdadero debate acerca de si la responsabilidad derivada del ejercicio de actividades peligrosas corresponde a una presunción de culpa o se enmarca dentro de las nociones generales de responsabilidad objetiva; pero con base en la discusión y las aclaraciones de voto, encuentra que la posición mayoritaria es la de que se trata de una culpa presunta conforme al desarrollo jurisprudencial sobre el tema.

De modo que, en este tipo de eventos, el demandante para la prosperidad de sus pretensiones debe acreditar la existencia del hecho, el daño y el nexo causal, mientras que el demandado para poder exonerarse de responsabilidad debe demostrar la existencia de una causa extraña, es decir, fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

En cuanto al hecho afirma que, a partir del contenido del croquis de tránsito y el dictamen pericial, se encuentra acreditada la existencia del accidente de tránsito ocurrido el 11 de julio de 2017, a eso de las 9:15 a.m., en el kilómetro 43+270 metros de la vía Tunja-Duitama, en el cual se vieron involucrados el vehículo de Placas DYN-520, conducido por VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, y la bicicleta en que se desplazaba la víctima.

Respecto al daño, afirma que este consiste en la muerte del señor PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL (q.e.p.d.), probada no solo con su registro civil de defunción sino además con el protocolo de necropsia.

En cuanto al nexo de causalidad, consideró que, si bien se recibieron los testimonios de JORGE HENAO y LEIDY JOHANA MORA sobre la forma en que ocurrió el accidente, lo cierto es que, el primero, relacionado con un hotel cercano al lugar de los hechos, solo observó el video tomado de la cámara de seguridad; y, la segunda, familiar de la víctima, llegó después de haberse producido el accidente, por lo cual debían analizarse las demás pruebas.

A continuación, señaló que de acuerdo con el Informe de Policía y el video de seguridad tanto el vehículo como el ciclista se desplazaban en sentido Paipa-Duitama, pues la víctima había hecho el retorno para tomar la doble calzada por la cual transitaba el vehículo conducido por HERNÁNDEZ PLAZAS. El cual se desplazaba por el carril derecho en dirección hacia Duitama.

Agrega que de acuerdo con el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito las bicicletas deben circular por la derecha de las vías a una distancia no mayor a un metro de la acera u orilla. Pero, en este caso, la víctima luego de hacer el retorno circulaba sobre el costado izquierdo de la doble calzada, de modo que si pretendía cambiar de carril debía realizar esa maniobra con precaución.

En este punto, con cita de la sentencia SC3172-2021 de la Sala Civil de la Corte, señaló que, en el croquis de tránsito se consignó como causa del accidente la imprudencia de la víctima, y si bien la sola infracción de normas de tránsito, no da lugar a predicar su responsabilidad, lo cierto es que si permite determinar la violación al principio de confianza legítima, según el cual, en el ejercicio de actividades peligrosas, la conducta esperada es que cada conductor siga transitando por el carril que viene ocupando.

El croquis de tránsito y el video, agrega, enseñan que el conductor de la bicicleta asumió un riesgo y se puso a sí mismo en peligro al realizar el cambio de carril en forma «*sesgada*», sin tener en cuenta que se trata de una vía de «*amplio tránsito*», pues esa maniobra es una conducta imprudente.

Asimismo, señaló que de acuerdo con el dictamen pericial es cierto que el vehículo transitaba con exceso de velocidad, pues a partir de las huellas de frenado se pudo establecer que se desplazaba entre 63 y 70 Km/h, cuando la velocidad permitida en esa zona era de solo 50Km/h. Pero que esa no fue la causa determinante para la producción del resultado.

Advirtió con cita del mismo precedente que no solo por exceder el límite de velocidad se debe atribuir responsabilidad al conductor del vehículo, pues esa infracción de tránsito no tuvo una incidencia trascendente en el accidente. Cuando la causa relevante fue la conducta imprudente del ciclista al cambiar de carril sin tomar ningún tipo de precaución, pues para cualquier vehículo a una distancia de 50 o 70 metros no era posible evitar la colisión.

En el propio dictamen pericial aparece que el vehículo realizó una maniobra evasiva para esquivar el golpe, pero debido al cruce intempestivo de la víctima no fue posible impedir el choque con la bicicleta. Estima, pues, que fue la conducta imprudente o negligente de la víctima y no el exceso de velocidad del vehículo, la causa determinante del accidente.

Por último, señaló que, en esas circunstancias, a pesar de haberse acreditado el hecho y el daño, estaba demostrado que se rompió el nexo de causalidad por la existencia de una causa extraña, cual es, la culpa exclusiva de la víctima; por lo que, debían negarse todas las pretensiones de la demanda.

En consecuencia, consideró que si bien en la contestación de la demanda no se propusieron de manera expresa excepciones de mérito, conforme al artículo 282 del Código General del Proceso, cuando se encuentran probados los hechos que constituyen una excepción, el juez debe reconocerla de oficio en la sentencia, salvo que se trate de las de prescripción, compensación y nulidad relativa. Por lo que, debía declararse probada, en ese evento, la excepción de mérito denominada culpa exclusiva de la víctima.

V. LOS MOTIVOS DE LA IMPUGNACIÓN

Apoderada de la parte demandante

En la sentencia impugnada se consideró que la conducta de la víctima es la que provocó el accidente, sin tener en cuenta que la jurisprudencia de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia ha señalado que la culpa del demandado, en ese tipo de eventos, se presume y que solo puede ser desvirtuada cuando se demuestra la existencia de una causa extraña.

En el dictamen de física forense emitido por el Instituto de Medicina Legal se determinó que el vehículo conducido por VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS transitaba a una velocidad de entre 63 y 76 Km/h, es decir, mucho mayor al límite permitido. Pero el Juez de primera instancia se limitó a valorar la conducta de la víctima y no la del conductor implicado.

En su interrogatorio de parte, VÍCTOR JULIO confesó que no advirtió cuando la víctima realizó el cruce, y si no lo advirtió es porque venía conduciendo con exceso de velocidad. Además, debe considerarse que exceder en 10 o 20 km/h el límite permitido, «esto es, un treinta a cincuenta por ciento extra», por supuesto, que reducía su capacidad de reacción.

No se tuvo en cuenta que los límites de velocidad están consagrados para reducir ese tipo de riesgos y que al romperlos se amplía «geométricamente» el riesgo de causar un daño en ejercicio de esa actividad peligrosa.

Afirma que resulta sorprendente el hecho de que esta sea «una de tantas otras veces», en las que el demandado se ha visto involucrado en un accidente de tránsito. Al punto que manifiesta no recordar cuál era el límite de velocidad permitido en esa zona, lo cual demuestra su imprudencia.

La conducción de vehículos exige una capacitación por parte de las personas que la ejercen, pues el artículo 17 de la Ley 769 de 2002 establece el cumplimiento de unos requisitos para la expedición de la licencia que se requiere para su realización. A diferencia de la conducción de bicicletas que no requiere una capacitación previa ni una certificación para el efecto.

El Juez de primera instancia valora con mayor severidad la conducta de la víctima que la del conductor del vehículo, desconociendo que el demandado también influyó en el resultado y que él si debía estar capacitado en medidas de seguridad y precaución. No se le puede exigir mayor diligencia y cuidado a un ciclista que a una persona que va conduciendo un vehículo.

Se está estableciendo un «precedente siniestro» al permitir que el demandado siga conduciendo de manera imprudente y causando daño a otras personas, escudándose en la conducta desplegada por las víctimas.

VI. CONSIDERACIONES DE LA SALA

Reunidos como se encuentran los llamados presupuestos procesales, y ante la ausencia de nulidad que deba ser declarada de oficio o puesta en conocimiento de las partes para su saneamiento, la decisión será de fondo o mérito.

6.1.- Los Problemas Jurídicos

En razón al principio dispositivo de este medio de impugnación y el de congruencia que regenta las sentencias civiles, el marco fundamental de competencia de esta Sala lo constituyen las referencias conceptuales y argumentativas que se aducen y esgrimen contra la decisión censurada, por lo cual, en principio, los demás aspectos, diversos a los planteados por el recurrente, se excluyen del debate, conforme ha indicado la jurisprudencia nacional al decir que *«las pretensiones del recurrente y su voluntad de interponer el recurso, condicionan la competencia del juez que conoce del mismo. Lo que el*

procesado estime lesivo de sus derechos, constituye el ámbito exclusivo sobre el cual debe resolver el Ad quem: 'tantum devolutum quantum appellatum'»³.

De acuerdo con la propuesta del recurrente, corresponde a la Sala establecer en esta instancia si está probada o no la culpa exclusiva de la víctima como causa determinante en la producción del accidente.

6.2.- De la culpa exclusiva de la víctima

El artículo 2356 del Código Civil consagra una presunción de culpa o, como se ha denominado en otras ocasiones de culpabilidad, que opera en favor de la víctima de un daño causado en ejercicio de una actividad peligrosa, en virtud de la cual no se le exige demostrar la culpa del demandado en la producción del accidente, sino que le basta con probar el daño y la relación de causalidad entre este y el perjuicio para que se genere la responsabilidad del autor.

En ese sentido, para que el demandado pueda exonerarse de responsabilidad no resulta suficiente que pruebe la ausencia de culpa en la producción del accidente, es decir, haber actuado con diligencia y cuidado, sino que debe romper el nexo de casualidad demostrando que medio una causa extraña, esto es, fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad, se ha considerado como *«la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil»⁴.*

De modo que, la participación de la víctima en la realización del daño solo permite exonerar al demandado, cuando haya sido esta la causa exclusiva del perjuicio, esto es, cuando es condición suficiente del mismo, bien porque en su producción no interviene para nada la acción u omisión de aquel, ora porque a pesar de haber intervenido, su conducta fue completamente irrelevante, en cuanto la acción negligente o imprudente del lesionado bastó para producirlo.

³ Al respecto, ver por ejemplo, sentencia de la Corte Constitucional C-583 de 1997.

⁴ CSJ, Sala de Casación Civil, sentencia SC7534 de 16 de junio de 2015, radicación 2001-00054-01.

En relación con el tema, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en la sentencia SC7534-2015, en la que se alegaba una concurrencia de causas, señaló que, para predicar la existencia de culpa exclusiva de la víctima, resulta necesario que dentro de las diferentes causas que puedan presentarse en el plano natural, la única relevante para el ordenamiento jurídico sea la del propio afectado, en cuanto excluya a todas las demás. Al advertir:

«La víctima, en suma, es exclusivamente culpable de su propio infortunio cuando su conducta (activa u omisiva) es valorada como el factor jurídicamente relevante entre todas las demás condiciones que confluyeron en la realización del perjuicio; es decir que aunque pueda presentarse una concurrencia de causas en el plano natural –dentro de las cuales se encuentra la intervención del demandado, así sea de modo pasivo–, la actuación de aquélla es la única que posee trascendencia para el derecho, o sea que su culpa resta toda importancia a los demás hechos o actos que tuvieron injerencia en la producción de la consecuencia lesiva».

Esas son, pues, las pautas para analizar el material probatorio en orden a establecer la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del daño, conductor del vehículo y ciclista, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y jurídico o, si a ambos; pues en la impugnación se insiste en que el exceso de velocidad del conductor también influyó en el resultado.

Los hechos ocurren el 11 de julio de 2017, a eso de las 8:37 de la mañana, en el kilómetro 43+270 metros de la vía Tunja-Duitama, en una recta de 7,50 metros de ancho de dos calzadas en un solo sentido vial, pues tanto el vehículo de Placas DYN-520, conducido por VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, como la bicicleta en que se desplazaba PEDRO ALONSO MESA SANDOVAL (q.e.p.d.), iban en dirección hacia Duitama cuando se produce el accidente.

En el croquis de tránsito se observa la presencia de un retorno y se describe con una flecha la posible trayectoria de la bicicleta antes del impacto, así como la posición final del vehículo, la bicicleta y la víctima⁵.

El punto de impacto en el vehículo de Placas DYN-520 se ubica en el lado delantero izquierdo y según se deduce de los demás elementos que se registran en el croquis de tránsito y que ilustran las fotografías tomadas luego del accidente⁶, la interacción se produce sobre el carril derecho de la vía.

⁵ Cfr. fl. 136 c. 1

⁶ Fls. 136 y ss

En efecto, al revisar el video de la cámara de seguridad, se encuentra que a las 8:37:53 de la mañana⁷, aparece en el costado izquierdo de la imagen la rueda delantera de la bicicleta sobre la línea blanca separadora discontinua de la doble calzada. Como si viniera desde el carril izquierdo hacia el centro de la vía y avanza de forma perpendicular hacia el costado derecho, es decir, realizando una maniobra de cambio de carril; pero tan solo un segundo después, a las 8:37:54, aparece el vehículo que viene circulando sobre ese mismo carril y choca contra la bicicleta en la que se desplazaba la víctima.

Puede verse, además, como el conductor del vehículo realiza cierta maniobra evasiva, pues gira a la derecha hacia la línea blanca continua que señala el límite de su propio carril y luego frena, cuando ya ha golpeado al ciclista.

El vídeo, sin embargo, se toma desde una cámara de seguridad ubicada en un establecimiento comercial del lado derecho de la vía en dirección hacia Duitama y su ángulo de visión no permite ver toda la trayectoria del conductor de la bicicleta ni tampoco si había hecho o no el retorno. Pero sí que la víctima realiza esas maniobras descritas antes del impacto.

En su interrogatorio de parte, VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS señala que el ciclista si había hecho el retorno; que no venía transitando por el carril izquierdo de la vía, sino que al salir del retorno cambió «intempestivamente» de carril; y, que incluso un vehículo verde que venía delante de él por el carril izquierdo alcanzó a esquivarlo, pero él no pudo porque se atravesó y todo pasó muy rápido. En efecto, al preguntarle sobre la forma en que se produjo el accidente, narra lo sucedido de la siguiente manera:

«Apareció por el retorno su señorita, en ese sentido, por el carril izquierdo transitaba otro vehículo de color verde, es decir, que él lo alcanzó a esquivar, pero, pues yo, desafortunadamente, no lo alcancé a esquivar porque él se atravesó intempestivamente. No iba en el carril izquierdo, sino que él salió del retorno y atravesó la vía en forma, digamos que derecho a la vía».

En el video de la cámara de seguridad, puede observarse que momentos antes del impacto, ciertamente pasa otro vehículo antes que la bicicleta y si bien no se advierte, al menos no con claridad, la maniobra evasiva del otro vehículo descrita por el demandado, si puede verse el cambio intempestivo de carril.

⁷ Record 1:07:45 video ch09_20170711073007

En el dictamen pericial, a partir del croquis de tránsito, el registro fotográfico, el informe del Investigador de campo y el propio contenido del video, en capítulo denominado «interpretación de resultados», se resaltan al menos dos aspectos fundamentales, el primero, que la interacción se produce sobre el carril derecho de la doble calzada; y, el segundo, el cambio de carril que realiza el conductor de la bicicleta justo antes del choque: *«cerca al cambio de las 08:37:52 a las 08:37:53 horas, se observa el conjunto bicicleta-ciclista cerca centro de la calzada involucrada, el conductor de la bicicleta realiza una maniobra de cambio de carril, hacia el carril derecho de la calzada Involucrada»*⁸.

Para luego, en la configuración del impacto resaltar que el choque se produce entre *«el vértice anterior izquierdo del automóvil y la parte media del costado derecho de la bicicleta»*, pues si bien se afirma que se desconoce el ángulo exacto que formaban los ejes de los vehículos al momento de su interacción, es claro que si el impacto se produce contra el costado derecho de la bicicleta es porque estaba realizando una maniobra de cambio de carril desde el centro de la vía hacia el lado derecho como puede observarse en el video.

En el punto 4 del dictamen, con base en el análisis de esos mismos medios de prueba, al referirse a los «Posibles Factores Causales», se afirma *«la sección de Hipótesis del Accidente de Tránsito reporta para el ciclista, el código 157 "Otra. Se debe especificar cualquier causa diferente a las anteriores" complementando "Cruzar la vía sin observar las medidas de precaución"»*, y a reglón seguido, se advierte cómo el cambio súbito de carril es lo que puso en peligro al ciclista:

*«4.3.3.2 En la Imagen fotográfica del Informe Investigador de Campo (Fotógrafo) del 2017-11-07, a folio 58, se observa la proximidad del retomo hacia Duitama de la ubicación de las huellas, cachucha y lona, lo que demuestra lo riesgosa que era para el ciclista la maniobra de salir del retorno e incorporarse a la calzada atravesándola de la manera como se aprecia en el video»*⁹

Entonces cómo no creer que es la maniobra de cambio de carril por parte de la víctima, la que determina la producción del accidente. Cuando el video y todas las demás pruebas enseñan que, encontrándose en el centro de la vía, sobre la línea separadora, el conductor de la bicicleta procede a incorporarse al carril derecho sin percatarse que sobre ese mismo carril venía circulando el vehículo conducido por VÍCTOR JULIO HERNÁNDEZ PLAZAS, quien, pese a

⁸ Fls. 135 y ss c. 1

⁹ Cfr. f. 135 c. 1

una maniobra evasiva hacia la derecha, no puede evitar golpearlo.

En la sentencia impugnada, además, se afirmó con apoyo en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito que la bicicleta debía transitar a una distancia no mayor a un metro del costado derecho y que la violación de ese reglamento contribuyó a la producción del resultado. Pero, aunque esa norma ya no se encontraba vigente para la fecha en que ocurrió el accidente, pues hoy las bicicletas pueden circular ocupando todo el carril por el que se desplazan, de cualquier forma, habría que concluir que es la falta de precaución, diligencia y cuidado por parte del ciclista la verdadera causa del accidente.

En efecto, con la expedición de la Ley 1811 de 2016, *«Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito»*, el legislador estableció que la bicicleta puede y deben transitar ocupando todo su carril *«ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 21 de octubre de 2016, Las bicicletas y triciclos 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código»*.

La teleología de esas normas es la de reducir el riesgo de accidentes, y los ciclistas como los demás actores viales, deben circular por el carril derecho; pero, sobre todo observar cierto grado de diligencia y cuidado al momento de realizar maniobras de sobrepaso o cambio de carril. En efecto, un conductor de bicicleta, siempre debe mirar hacia atrás para realizar ese tipo de maniobras, pues no cuenta con espejos retrovisores y esa es la única forma de percatarse si viene otro vehículo o un peatón para pasar al otro carril.

La violación de normas de tránsito, pero aún más la falta de diligencia y cuidado es indicativa de culpa, en cuanto su desconocimiento implica aumentar el riesgo permitido, pues la sola realización de ese tipo de conductas, es decir, circular sin precaución y realizar una maniobra de cambio de carril sin percatarse de la existencia de otros vehículos en la vía aumentaba el riesgo de ser arrollado.

Para el caso, se trató de una culpa en alto grado de intensidad, en la medida en que se trataba de una vía nacional con alto flujo de vehículos como se resaltó en la primera instancia, y no solo ponía en peligro su propia integridad física, sino que aumentaba la posibilidad de generar cualquier tipo de accidente.

En relación con la forma en que ocurrió el accidente, también se recibieron las declaraciones de LEIDY JOHANA MORA NONSOQUE y JORGE EDUARDO HENAO PARRA, pero es que ninguno de ellos presencié el accidente; por lo que, poco aportan al esclarecimiento de los hechos y no permiten deducir nada diferente a lo que se extrae del contenido de las demás pruebas.

LEIDY JOHANA, sobrina de la víctima, señala que ella llegó al lugar de los hechos después de ocurrido el accidente porque viajaba todos los días hacia Paipa para dictar clases en el SENA. Ese día, había dictado clase de siete y cuando venía de regreso vio un accidente cerca del lugar donde trabajaba un conocido, a quien saludo y al hablar con él y mirar se dio cuenta que la persona atropellada era su tío: *«cuando yo pasé, ya había pasado el accidente, sí... Pues básicamente fue en un lugar en donde hay un no sé, hay un negocio como te digo de inyección sí, que es de alguien conocido ahí y yo vi a ese conocido que estaba haciendo como señas. Entonces, yo lo que hice fue parar y preguntarle a él bueno qué pasó, que esto entonces él fue el que me dijo no, acabaron de accidentar, o acabaron simplemente de atropellar y dije quién fue y entonces era el tío PEDRO».*

En tanto, JORGE EDUARDO afirma que él trabajaba en esa época con Patriotas Boyacá y se estaba hospedando en un hotel cerca al lugar de los hechos, pero que esa mañana no se encontraba y cuando llegó se enteró del accidente; por lo que, tampoco presencié directamente los hechos: *«Cuando yo llego a la oficina me encuentro de que pues todos hablaban del accidente, realmente cuando yo llegué no había ya digamos no había levantamiento, ya habían hecho el levantamiento todo el proceso, pero yo si fui el que suministré y observé el video y como les digo suministré el video a la Policía. En el video se podía observar cuando el señor en el cruce iba en su bicicleta, iba a hacer el cruce y viene el carro y lo atropella, eso es lo que se puede evidenciar en el video».*

El punto central de apelación parece ser el de que no se puede radicar toda la culpa del accidente en la víctima como causa eficiente del daño, de un lado, porque el conductor del vehículo excedió el límite de velocidad permitido en esa zona; y, de otro lado, porque no se puede juzgar con mayor severidad la conducta del ciclista que la del conductor de un vehículo.

En el dictamen pericial, a partir de las huellas de frenado y derrape, se estableció que el vehículo de Placas DYN-520, conducido por HERNÁNDEZ PLAZAS se desplazaba entre *«sesenta y tres (63) y setenta y seis (76) kilómetros por hora»*,

cuando la Concesión determinó que el límite permitido en esa zona era de solo 50 km/h, por la presencia de una señal reglamentaria SR-30 en ese lugar.

Sin embargo, ese exceso de velocidad, más o menos reducido, no tuvo ningún grado de incidencia en la producción del resultado al menos por dos razones fundamentales, la primera, que un cambio de carril súbito como el realizado por la víctima, impedía que cualquier vehículo pudiera evitar el choque, pues se resaltó como en el video se observa que pasa menos de un segundo entre el momento en que la bicicleta se incorpora al carril derecho y aquel en que el vehículo la golpea; y, el segundo, que la interacción contra un ciclista aun a la velocidad permitida, esto es, 50 km/h, sin duda conllevaría al mismo resultado por el bajo nivel protección de cualquier ciclista frente a un choque.

El video, eso es lo que muestra, el vehículo circula por el carril derecho y ante la presencia de la bicicleta intenta realizar una maniobra evasiva, pero todo ocurre tan rápido que no puede evitar el golpe, de modo que la conducta que determina la colisión y su lamentable resultado es la de la víctima.

Al respecto, resulta, pues, irrelevante si el conductor del vehículo transitaba o no con algún exceso de velocidad, toda vez que la conducta imprudente del ciclista fue la causa eficiente y concreta del daño, quien, con absoluta imprudencia, se aventuró a salir del retorno y a atravesar de forma perpendicular los dos carriles de la doble calzada, sin percatarse de la presencia de vehículos, pues en el video no se observa que haya volteado a mirar como podría esperarse de cualquier persona con un mínimo grado de precaución, para evitar un resultado como el ocurrido.

Desde luego, no es que se trate de atribuir únicamente responsabilidad a la víctima, sino que su conducta terminó por desconocer el principio de confianza del conductor del vehículo, pues nadie espera que otro vehículo, ciclista o peatón realice una maniobra de cambio de carril, sin tomar ningún tipo de precaución para observar si vienen o no otros vehículos.

En conclusión, son todas esas circunstancias, es decir, el contenido de video, la velocidad con que ocurre el accidente y la absoluta falta de preocupación por parte del conductor de la bicicleta las que permiten determinar que la única causa del accidente es la conducta desarrollada por conductor de la bicicleta, y, por tanto, ciertamente se configura una causa extraña que rompe el nexo

de causalidad con el daño, cual es, la culpa exclusiva de la víctima.

En consecuencia, se confirmará la sentencia impugnada.

DECISIÓN:

En mérito de lo expuesto, LA SALA TERCERA DE DECISIÓN DE LA SALA ÚNICA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE SANTA ROSA DE VITERBO, BOYACÁ, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE

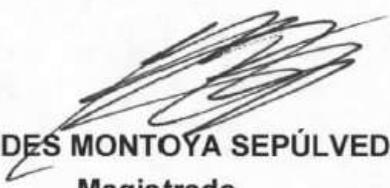
PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia impugnada.

SEGUNDO: Sin costas en esta instancia.

NOTIFÍQUESE, DEVUÉLVASE Y CÚMPLASE



GLORIA INÉS LINARES VILLALBA
Magistrada Ponente



EURÍPIDES MONTOYA SEPÚLVEDA
Magistrado

LUZ PATRICIA ARISTIZABAL GARAVITO

Magistrada

(Con ausencia justificada)