

Rad. No: 66001310300320180050001
Asunto: Responsabilidad civil extracontractual.
Origen: Juzgado Tercero Civil del Circuito de Pereira.
Demandante: Ángela Ramírez Flórez y otros
Demandado: Jorge Andrés Lizarralde Valencia, y Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL PEREIRA - RISARALDA SALA DE DECISIÓN CIVIL – FAMILIA

Magistrado Sustanciador: Carlos Mauricio García Barajas

Pereira, agosto doce (12) de dos mil veintidós (2.022)

Número de acta: 451 de 12/08/2022

Sentencia: SC-00043 -2022

Motivo de la Providencia

Resolver la apelación propuesta por la parte demandante contra la sentencia que desestimó sus pretensiones, proferida el 14 de julio de 2020 por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Pereira.

La demanda¹

Objeto. María Viviana Pareja Serna, en representación de su hijo menor Dylan Stiven Ramírez Pareja – hijo de la víctima - , Angélica, Sandra Milena, Nora Leidy, Yefferson, Luz Amparo, Edilberto de Jesús y Mallerly Ramírez Flórez – en condición de hermanos-, esta última representada por su guardadora Nora Leidy Ramírez Flórez², pretenden que se declare responsable a Jorge Andrés Lizarralde Valencia, y a la aseguradora Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. en condición de garante, por los perjuicios derivados del fallecimiento de su padre y hermano Nolberto Andrés Ramírez Flórez (q.e.p.d.). En consecuencia, que sean condenados al pago de las sumas que se detallan en la demanda, por concepto de daño materiales (lucro cesante) e inmateriales (morales), en el caso de la aseguradora hasta el tope máximo asegurado que corresponda.

¹ Páginas 115 a 125, cuaderno principal tomo I.

² Páginas 104 a 108, cuaderno principal tomo I. Sentencia de designación de guardador y posesión del guardador. Con todo, en la actualidad actúa en nombre propio: Concurrió en forma personal a la audiencia de instrucción y juzgamiento siendo ya mayor de edad, y allí rindió su declaración de parte.

Además, de la aseguradora se pretende el pago de intereses de mora a partir del mes posterior a la notificación de la existencia del proceso.

SopORTE fáctico: El 18 de febrero de 2018 se presentó un accidente de tránsito que involucró el tractocamión de placa VZI-393, de propiedad del demandado, y la motocicleta de placa DZZ-45E conducida por Nolberto Andrés Ramírez Flórez, padre y hermano de los demandantes, quien murió de manera instantánea.

El conductor del tractocamión tuvo *“mayor incidencia causal en la causación del daño (...) pues (...) invadió, al girar a la izquierda (...) el carril por el que se transportaba en su motocicleta NOLBERTO ANDRES RAMIREZ FLOREZ”*, y con su conducta de invasión de carril desconoció el inciso 4º del artículo 70 del Código Nacional de Tránsito.

Como padre, Nolberto Andrés velaba por el sostenimiento económico de su hijo quien, junto a los hermanos del causante, sufrieron un inmenso dolor por su deceso.

Postura de los demandados

Jorge Andrés Lizarralde Valencia³ admitió la existencia del accidente y el parentesco de los demandantes, llamando la atención sobre el registro civil del hijo menor, registrado luego del accidente. Sobre este, resaltó que el tractocamión realizaba un giro permitido y, según el informe policial, fue el motociclista quien no respetó la prelación. Se opuso a lo pretendido e invocó las excepciones de fondo de culpa exclusiva de la víctima, inexistencia de responsabilidad civil por ausencia de nexo causal, carga de la prueba, neutralización de la presunción de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, concurrencia de culpas (subsidiaria), inexistencia de la obligación de indemnizar, cobro de lo no debido y exagerada tasación de perjuicios. Objetó el juramento estimatorio y llamó en garantía a la misma aseguradora demandada, postura que admitió el juzgado en auto de marzo 26 de 2019.⁴

Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.⁵ frente a los hechos y las pretensiones

³ Páginas 141 a 150, cuaderno principal tomo I.

⁴ Página 18, cuaderno llamamiento en garantía.

⁵ Páginas 153 a 162, cuaderno principal tomo I.

asumió similar postura a la del otro demandado. Destacó los límites de su responsabilidad de cara a las condiciones del contrato de seguro, e invocó las excepciones perentorias que denominó falta de configuración de la responsabilidad civil extracontractual en cabeza de los demandados por ausencia de culpa y nexo causal, inexistencia de obligación de indemnizar, monto exagerado de las pretensiones extrapatrimoniales, cobertura y límites asegurados, improcedencia del cobro de intereses moratorios, limitación del pago de costas procesales.

De la objeción al juramento estimatorio y las excepciones de fondo se otorgó traslado al demandante, quien guardó silencio.

Sentencia de primera instancia⁶.

Declaró probadas las excepciones de falta de configuración de la responsabilidad civil de los demandados por ausencia de culpa y nexo causal – inexistencia de la obligación de indemnizar, y negó la responsabilidad reclamada.

Lo anterior porque, luego de destacar que se trató del ejercicio de actividades peligrosas concurrentes por lo que se debe determinar el grado de incidencia de los conductores en el hecho, y de analizar las pruebas recaudadas, concluyó (minuto 7:46) que el motociclista excedía los límites de velocidad y fue su comportamiento el determinante del accidente, pues el giro que hacía el tractocamión era permitido y si hubiese sido intempestivo, no solo la moto habría chocado con él sino, además, los otros vehículos que iban delante suyo.

No condenó en costas porque los demandantes gozan de amparo de pobreza (minuto 11:50).

El recurso y trámite posterior

La parte demandante apeló y dentro de los tres días siguientes planteó sus reparos concretos⁷, fundados en la indebida valoración probatoria que llevó a dar por probada el exceso de velocidad del motociclista y a obviar que el camión invadió de

⁶ Carpeta Audiencia, archivo "2018-00500. ANGELICA RAMIREZ FLOREZ - MAFRE SEGUROS GENERALES. 3 PARTE. SENTENCIA", cuaderno de primera instancia.

⁷ Archivo 11 cuaderno de segunda instancia.

forma intempestiva la prelación que tenía aquel sobre la vía. En suma, el comportamiento del conductor del tractocamión infringió los artículos 55, 61, 60, 66 y 70-3 del Código Nacional de Tránsito, y aportó la mayor incidencia en la causación del daño.

En similares términos sustentó ante esta instancia⁸, oportunidad donde agregó que la conclusión de la jueza deja sin efecto las normas del Código Nacional de Tránsito que cita, pues entonces se debe “*detener completamente la marcha ante alguien que invade nuestro carril, y ceder el paso a quienes no tienen la prelación*”.

La parte no apelante se pronunció para apoyar las conclusiones de la sentencia de primera instancia y solicitar su confirmación⁹.

Consideraciones

1.- Se encuentran reunidos los presupuestos procesales para proferir decisión de fondo, y no se observa alguna irregularidad que genere la nulidad de lo actuado. Además, la Sala es competente para decidir, al actuar como superior jerárquico de la a quo (art. 31-1 del C.G.P.).

Para resolver la alzada circunscribe esta instancia su actuación a los reparos concretos señalados por los recurrentes, debidamente sustentados en esta instancia, conforme lo mandan los artículos 320 y 328 del Código General del Proceso.

2.- Descripción del caso y problema jurídico

Se trata de un juicio de responsabilidad civil extracontractual donde converge el ejercicio de actividades peligrosas. La jueza de primera instancia concluyó, luego de analizar las pruebas recaudadas, que la conducta del motociclista, quien manejaba con exceso de velocidad, fue la determinante del accidente, no la del conductor del tractocamión, que hacía un giro permitido y, si hubiese sido intempestivo, no solo la moto habría chocado con él sino, además, los otros vehículos que iban delante suyo.

⁸ Archivo 08, cuaderno de segunda instancia.

⁹ Archivos 30 y 32 del cuaderno de segunda instancia.

El apelante critica el fallo por indebida valoración probatoria, al suponer la prueba del exceso de velocidad del motociclista y preterir las que indican que el conductor del tractocamión interrumpió la prelación que sobre la vía tenía aquel, quien lo encontró totalmente atravesado sobre la calzada.

Conforme al planteamiento del recurrente, es oportuno proponer como **problema jurídico** si, de acuerdo con lo probado en el expediente, la conducta del conductor del tractocamión contribuyó efectiva y exclusivamente en la producción del daño de donde deriva el perjuicio reclamado.

3.- Legitimación en la causa.

Es tema de análisis oficioso, incluso por el juez de segunda instancia, sin que ello implique incurrir en inconsonancia. Así lo recordó en reciente ocasión nuestra Corte Suprema de Justicia (SC592-2022), y es precedente reiterado de esta Corporación¹⁰.

En el presente caso no encuentra la Sala reproche alguno al examen que en el punto se hizo en la sentencia apelada. Se trata de una acción de naturaleza extracontractual promovida por las víctimas indirectas o de rebote, ante el deceso en accidente de tránsito de su padre y hermano, parentesco debidamente acreditado con el aporte de los registros civiles de nacimiento del menor Dylan Stiven Ramírez Pareja – hijo¹¹ -, y los hermanos Angélica¹², Sandra Milena¹³, Nora Leidy¹⁴, Yefferson¹⁵, Luz Amparo¹⁶, Edilberto de Jesús¹⁷ y Mallerly Ramírez Flórez¹⁸. También se aportó el registro civil de la víctima fallecida¹⁹. Existe así legitimación activa.

Si bien las demandadas en su intervención inicial pusieron en duda la prueba de la calidad de hijo de Dylan Stiven, al advertir que su registro civil de nacimiento es

¹⁰ Sentencia del 12 de julio de 2016, radicado 66088-31-89-001-2010-00022-01, entre muchas otras.

¹¹ Página 102, cuaderno principal tomo I.

¹² Página 96, cuaderno principal tomo I.

¹³ Página 95, cuaderno principal tomo I.

¹⁴ Página 93, cuaderno principal tomo I.

¹⁵ Página 97, cuaderno principal tomo I.

¹⁶ Página 99, cuaderno principal tomo I.

¹⁷ Página 160, cuaderno principal tomo II, documento recibido dentro de las actuaciones remitidas por la Fiscalía General de la Nación.

¹⁸ Página 101, cuaderno principal tomo I.

¹⁹ Página 91 del cuaderno principal tomo I.

posterior a los hechos que acá se investigan, lo cierto es que allí mismo se lee que ese registro reemplaza a uno anterior para corregir el número de identidad de la madre, que es quien hace la nueva declaración, y expresamente señala que se trata de un hijo reconocido.

Por pasiva se tiene que la acción se ejerció en contra del propietario del tractocamión de placa VZI-393, calidad que se probó con el certificado de tradición expedido por la autoridad competente²⁰ y en virtud de la cual se asume que está llamado a responder por los perjuicios que con él se cause²¹⁻²².

La aseguradora fue convocada válidamente en el ejercicio de la acción directa que otorga el artículo 1133 del C. de Co. a los damnificados, en virtud de la póliza de seguro 180115000246 - Colectiva pesados semipesados -, vigente para la época de los hechos que acá interesan²³.

4.- No existe controversia en que el análisis de responsabilidad en el presente asunto debe realizarse de cara al artículo 2356 del C.C. Ese régimen de la responsabilidad extracontractual tiene como particularidad que la víctima solamente debe ocuparse de probar el daño y el nexo causal, porque se presume la culpa. Para que el accionado no sea declarado civilmente responsable, como causal de exoneración debe alegar y probar una causa extraña: fuerza mayor caso fortuito, hecho exclusivo de un tercero o de la víctima²⁴. No basta, entonces, probar deberes de diligencia y cuidado, p.ej., acatamiento de normas de tránsito para exonerarse de responsabilidad.

Cuando convergen actividades peligrosas en la causación del daño debe realizarse el examen de participación concausal o concurrencia de causas²⁵. En su desarrollo se debe determinar la incidencia de la actividad desplegada por agente y víctima en la producción del daño, y pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su

²⁰ Página 28, cuaderno principal tomo I.

²¹ Cfr. C.S.J. Sentencia del 17 de mayo de 2011. Rad. 25290-3103-001-2005-00345-01: *"Planteado el reclamo de la censura, pertinente memorar que, la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, "aquella que '...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,..." (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504)..."*

²²lb.: *"Tal cual advirtió el Tribunal, por mandato legal de los daños originados en el ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte."*

²³ Páginas 171 y siguientes, cuaderno principal tomo I.

²⁴ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC12994 del 15 de septiembre de 2016.

²⁵ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia SC3862 de 2019.

contribución al daño²⁶, análisis que debe desarrollarse desde el ámbito causal y no en el campo de un reproche meramente culpabilístico²⁷.

5.- En el presente caso, en la tarea de valorar las pruebas la jueza de primera instancia planteó las siguientes premisas fácticas:

5.1.- En el informe del accidente de tránsito encontró que el giro que hacía el tractocamión era permitido, y que existían dos señales en la vía en el sitio del accidente: velocidad máxima 50 Km/h y riesgo de accidente. La señal sobre el límite de velocidad se ve también en las fotos de los folios 338 y 340.

5.2.- Contrastó la declaración del testigo Heiber Andrés Montoya Benavides con lo que él mismo dijo en entrevista ante miembros de Policía Judicial, y de allí obtuvo que la víctima se desplazaba a una velocidad de entre 80 o 90 Km/h.

5.3.- De la versión del conductor del tractocamión, Eugenio Pineda Gómez, destacó que el giro que hacía era permitido, y que los otros vehículos (camioneta y bus) se detuvieron por completo para darle vía.

5.4.- De la entrevista ante Fiscalía del Técnico Profesional de la Policía Carlos Mario Díaz Murillo, destacó que el camión ya había avanzado más del 70% en la calzada y el motociclista se metió entre los vehículos que estaban dándole vía al tractocamión.

5.5.- Del intendente Juan David Valencia destacó que, si bien la motocicleta tenía prelación sobre la vía, el giro es permitido y el tractocamión ya estaba sobre la calzada girando, luego los otros vehículos debían detenerse.

Con base en ello concluyó, como arriba se indicó, que el conductor de la moto se desplazaba entre 80 y 90 Km/h cuando el límite de la zona era 50 Km/h, y fue su conducta la determinante del accidente. La alta velocidad la apuntaló, además, en un hecho indicador: la moto rodó sola y vino a quedar 53 metros adelante del sitio del impacto. Descartó que fuera determinante la conducta del tractocamión porque

²⁶ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01.

²⁷ TSP. Sentencia SC-0025-2022. Sobre el examen de la concausalidad también se ha pronunciado esta Corporación, en similar sentido: SC-0020-2022; sentencia del 13-09-2019, radicado 2010-00836-01, MP. Duberney Grisales Herrera.

el giro que hacía era permitido, y no fue intempestivo pues de lo contrario no solo la moto habría chocado con él.

Se advierte que las piezas procesales que se remitieron de la investigación penal fueron incorporadas por orden oficiosa del juzgado de primer nivel, y una vez recibidas se pusieron en conocimiento de las partes en auto de fecha 24/02/2020 (página 12 cuaderno principal tomo III).

6.- Los argumentos del apelante se pueden agrupar del siguiente modo:

6.1.- *Sobre la suposición de la prueba del exceso de velocidad del motociclista:*

El testigo Heiber Andrés Montoya Benavidez no vio el momento del impacto, y su afirmación sobre la velocidad solo es una suposición de alguien que no está capacitado para calcularla. Además, no se aportó peritaje de físico forense para demostrarla. Por último, la distancia entre el lugar donde quedó la moto y la ausencia de huella de frenado lo que indican es que el motociclista no tuvo tiempo de frenar.

6.2.- *Sobre la pretermisión de la prueba que indica que el camión invadió intempestivamente la prelación que tenía el motociclista sobre su vía:*

Se le creyó al testigo Heiber Andrés Montoya Benavidez sobre el cálculo de la velocidad, pero no cuando dijo que los demás vehículos que venían detrás de la moto tuvieron que frenar intempestivamente, luego no es cierto que le hayan dado la vía al tracto camión como lo señaló su conductor, sin probarlo. Tampoco se le creyó cuando sostuvo que el occiso fue el primero en llegar al “giro” (delante de él no iban otros vehículos), por lo que el tracto camión invadió la prelación que tenía sobre la vía.

El croquis, el álbum fotográfico y la posición final del tractocamión señalan que es falso que aquel se encontrará posicionado sobre la vía, sobre la “*otra calzada*”, pues su planchón se encontraba atravesado en los dos carriles que le correspondían a la moto. De lo contrario “*el golpe se hubiese producido en la parte trasera del tracto camión, porque el mismo ya estaría posicionado, pero se dio sobre la mitad del planchón*”

En suma, el comportamiento del conductor del tractocamión infringió los artículos 55, 61, 60, 66 y 70-3 del Código Nacional de Tránsito, y aportó *“la mayor incidencia en la causación del daño”*, y la conclusión del fallo apelado desconoce tales normas.

7.- Aborda la Sala el análisis de los reparos planteados, no sin antes advertir que aun cuando la jueza indicó que debía determinar el grado de incidencia causal de los conductores involucrados, en realidad se limitó a realizar un análisis en el campo de la culpabilidad para concluir que el del tractocamión no incurrió en culpa pues el giro era permitido (pero esa ausencia de culpa, per se, no le exoneraba de responsabilidad en atención a la actividad peligrosa que desarrollaba), y el de la motocicleta sí porque excedía los límites de velocidad permitidos en la zona, sin indicar, en realidad, por qué fue el exceso de velocidad el determinante del suceso.

Se inicia con el que atribuye incidencia causal a la conducta del conductor del tractocamión involucrado en los hechos que interesan al proceso.

7.1.- *Sobre la pretermisión de la prueba que indica que el camión invadió intempestivamente la prelación que tenía el motociclista sobre su vía:*

7.1.1.- A juicio del recurrente, el tractocamión invadió en forma intempestiva la prelación que tenía el motociclista sobre la vía, siendo esa la causa determinante del accidente. La primera instancia no lo concluyó así porque omitió que el testigo Heiber Andrés Montoya Benavidez indicó que la víctima fallecida fue el primero en llegar al sitio donde estaba atravesado el tractocamión y que los demás vehículos que venían detrás de la moto tuvieron que frenar de manera intempestiva, lo que muestra que aquel invadió la prelación sobre la vía. Además, se desconoció que el croquis, el álbum fotográfico y la posición final del tracto camión enseñan que es falso que aquel se encontrara posicionado sobre la vía, sobre la *“otra calzada”*, pues su planchón se encontraba atravesado en los dos carriles que le correspondían a la moto. De lo contrario *“el golpe se hubiese producido en la parte trasera del tracto camión, porque el mismo ya estaría posicionado, pero se dio sobre la mitad del planchón”*

7.1.2.- Para la Sala es pacífico que el tractocamión iba en sentido Cerritos – Pereira,

e hizo el retorno para tomar la vía nuevamente hacía Cerritos. El motociclista iba en sentido Pereira – Cerritos, y chocó con el tráiler que hacía el giro sobre la vía. La ubicación del tractocamión sobre la calzada Pereira – Cerritos se aprecia con claridad en el plano topográfico que acompañó al informe policial del accidente de tránsito (página 13 cuaderno principal tomo I), y de las imágenes del álbum fotográfico tomado la misma noche del accidente por la policía judicial (página 15 lb).

7.1.3.- Resulta sosegado, además, porque el mismo apelante lo admite, que el motociclista no frenó. Antes del sitio del impacto no existe noticia de existencia de huella de frenado o arrastre, por lo que el impacto fue pleno y frontal. El planchón del tráiler por su costado izquierdo, a la altura de la mitad o medio tercio, recibió la humanidad del motociclista, en especial su cara.

Coincide con lo anterior la entrevista que rindió Carlos Mario Diaz Murillo, Técnico Profesional al servicio de la Policía Nacional, primera persona en llegar al lugar de los hechos, quien indicó que ya estaba oscureciendo, no encontró huellas de arrastre y el impactó fue en seco en la mitad del tráiler (página 182 cuaderno Principal tomo II). También, el lugar del impacto en el tractocamión según se indicó en el informe policial del accidente de tránsito (página 10 cuaderno principal tomo I), el álbum fotográfico – en especial la imagen 6 – (página 15 lb.), y el experticio técnico realizado al tractocamión al día siguiente del accidente (página 100 cuaderno principal tomo II), que permite identificar como zona de contacto una huella de limpieza en el tercio medio del chasis, lado derecho y cara inferior.

Los daños de la motocicleta también permiten inferir el choque o impacto en la parte frontal: base de sujeción de la farola destruida, tacómetro de velocidad destruido, bases de sujeción con desplazamiento hacia atrás, timón destruido con desplazamiento hacia atrás y girado del lado izquierdo hacía la derecha (experticio técnico, página 93 cuaderno principal tomo II).

7.1.4.- Ese lugar y forma de impacto sirven, a su vez, para desechar la teoría del apelante en cuanto sostiene que la ocupación de la calzada por el tractocamión fue intempestiva o sorpresiva.

Sin que se trate acá de adelantar un análisis de culpabilidad, sino de determinar la forma natural cómo ocurrieron los hechos, según quedó demostrado, la verdad es que, si se tratara de una invasión intempestiva, el golpe no había sido en la mitad del planchón o tráiler como ocurrió, sino en la zona del tractocamión, o en la parte delantera o en el tercio delantero del tráiler. Lo avanzado de la maniobra de giro y su complejidad, atendido el volumen del automotor, así como el sitio donde se produjo el impacto, hacen inverosímil lo planteado por el recurrente.

Lo anterior, además, hace inatendible el dicho del testigo Heiber Andrés Montoya Benavidez, quien – como el mismo recurrente lo señala - no presenció el momento del impacto, solo vio el cuerpo de la víctima sobre el piso luego de ocurrido el choque. Agréguese que el conductor de la moto haya sido el primero en llegar al sitio donde estaba el tractocamión, o que delante de él no hubiera otros carros, no es razón suficiente para desvirtuar lo antes concluido con base en el sitio del vehículo pesado donde se presentó el golpe.

7.1.5.- Infiere la Sala entonces, que el motociclista no intentó maniobra evasiva, no frenó, en otras palabras, continuó avanzando por su ruta de desplazamiento, lo que sugiere que jamás se percató de la presencia del tractocamión sobre la vía, que hacía el giro para retornar por la vía a Cerritos.

7.1.6.- Así las cosas, al realizar el análisis de causalidad fáctica, de la mano del test de la *conditio sine que non*, se concluye que si se elimina mentalmente el giro del tractocamión, el daño desaparece. Igual ocurre si se hace el mismo ejercicio con el comportamiento del motociclista, pues si este detiene su marcha, como los demás vehículos lo hicieron pues nadie más impactó con él, el daño también se desvanece.

En consecuencia, concluye la Sala que existe causalidad material, al existir un encadenamiento causal entre las anteriores condiciones, de forma concurrente y necesaria: de suprimirse en forma hipotética alguno de estos acontecimientos, se elimina el daño originado.

Ante la inquietud del apelante acerca de que la víctima no tenía el deber de detener completamente la marcha porque tenía la prelación sobre la vía, encuentra la Sala que era la conducta esperable o que la víctima estaba llamada a observar para evitar

exponerse al daño.

En ese sentido se expresó también el testigo Juan David Valencia Bustamante²⁸, Intendente de la Policía Nacional, miembro del laboratorio de criminalística y Técnico en Seguridad Vial, quien elaboró la inspección al cadáver (página 67 cuaderno principal tomo II), el informe ejecutivo del accidente con destino a la URI Pereira el 19 de febrero de 2018 (página 62 lb.) y el informe de investigador de campo²⁹ dirigido al fiscal que conoce del caso de fecha 17 de junio de 2018 (página 164 lb), donde incluso concluyó – junto al IT. Hernán Alonso Atehortúa Ríos – que las condiciones del caso sugieren que el factor determinante en los hechos fue la conducta del motociclista. Dijo en su intervención ante la falladora de primer nivel que, si bien la moto tenía prelación sobre la vía, lo cierto es que el tractocamión en su maniobra de giro tenía ya casi todo su cuerpo en la calzada Pereira – Cerritos, ocupando los dos carriles, ante lo cual debió detener la marcha.

Sobre este mismo punto advierte la Sala que no se sostuvo en la sentencia apelada, ni por ningún sujeto de prueba, que el tractocamión estuviera ya ubicado en la calzada correspondiente y que, en consecuencia, de haber sido así el golpe debió ser por detrás. Lo que se concluyó, y no podía ser de otro modo porque es lo que muestran las pruebas, es que el tractocamión ocupaba los dos carriles realizando la maniobra de giro, la mayor parte de su estructura ocupaba ya esa vía, no obstante, el motociclista no hizo nada para impedir el impacto, debiendo hacerlo.

Tan avanzada estaba la maniobra de giro que, se desprende de la declaración del conductor del tractocamión Eugenio Pineda Gómez³⁰, y resulta creíble por la posición del cabezote (ya sobre la berma mirando hacía Cerritos, mientras que el motociclista venía desde el sentido contrario, desde Pereira), aquel no vio a la víctima fallecida antes del golpe, solo vio pasar una luz por debajo del tráiler, que resultó ser una moto sola, por lo que descendió del vehículo y pudo ver debajo de él al motociclista tendido sobre el asfalto.

²⁸ Audiencia del artículo 373 CGP, minuto 11:00 en adelante. Archivo 2018-00500. ANGELICA RAMIREZ FLOREZ - MAFRE SEGUROS GENERALES. GRABACIÓN 1.

²⁹ Página 166. Cuaderno principal Tomo II. Las conclusiones del informe de investigador de campo, elaborado por el IT. Hernán Alonso Atehortúa Ríos y SI Juan David Valencia Bustamante, sugieren que el factor determinante en los hechos fue la conducta del motociclista.

³⁰ Audiencia del artículo 373 CGP, minuto 56:00 en adelante. Archivo 2018-00500. ANGELICA RAMIREZ FLOREZ - MAFRE SEGUROS GENERALES. GRABACIÓN 1.

Entonces, la conducta de víctima y agente lucen como condiciones necesarias (causalidad fáctica) para la ocurrencia del daño.

7.1.7.- Para establecer cuál de esas causas es relevante para el derecho, o si lo son las dos, procede el análisis de la causalidad jurídica o alcance de responsabilidad. Para ello se acude a la teoría de la causalidad adecuada, y tendrá la categorial real de causa aquel evento *“que de acuerdo con la experiencia (las reglas de la vida, el sentido común, la lógica de lo razonable) sea el “más” adecuado, el más idóneo para producir el resultado, atendidas por lo demás, las específicas circunstancias que rodearon la producción del daño (...) debe realizarse una prognosis que dé cuenta de los varios antecedentes que hipotéticamente son causas, de modo que con la aplicación de las reglas de la experiencia y del sentido de razonabilidad a que se aludió, se excluyan aquellos antecedentes que solo coadyuvan al resultado pero que no son los idóneos per se para producirlos, y se detecte aquel o aquellos que tienen esa actitud”* (CSJ. Casación Civil. Sentencia de 26 de septiembre de 2002. Exp. 6878).

En suma, será causa aquella condición *sine qua non* que, en el curso normal de las cosas, sea adecuada para explicar el resultado.³¹

Al hacer el análisis planteado en el caso concreto encuentra la Sala, como ya se explicó en el numeral 7.1.4, que no se presentó una ocupación intempestiva del tractocamión sobre la calzada Pereira – Cerritos como lo alega el recurrente, hipótesis frente a la que podría asignarse a tal hecho la calidad de causa adecuada del daño, pues es lo normal que ante el apareamiento sorpresivo de un vehículo de gran tamaño sobre la vía, se generó una colisión sin posibilidad del otro interviniente de evitarlo.

Por el contrario, en el presente asunto con alguna anticipación ya el tractocamión había iniciado su maniobra de giro, que incluso estaba cerca de concluir cuando se presentó el impacto. En esas condiciones lo normal era esperar que no se presentara colisión alguna, ante la posibilidad de ser advertida la maniobra por los demás participantes de la vía y permitir su conclusión sin tropiezo, atendiendo su dificultad, el tamaño del tractocamión involucrado y el alto flujo vehicular al tratarse

³¹ Baena Aramburo, Felisa. La causalidad en la responsabilidad civil. Tiran lo blanch. Bogotá. 2021. Pág. 64

de una vía nacional.

Así, estima la Sala que la verdadera causa relevante en el caso es atribuible en forma exclusiva al motociclista Nolberto Andrés Ramírez Flórez quien, teniendo la oportunidad de advertir la avanzada maniobra del tractocamión, y la oportunidad de evitar el daño, se abstuvo de hacerlo³². En esas circunstancias resulta normal y probable concluir que se presentara el daño si, ante la evidencia del vehículo que se encuentra adelantando una maniobra adelante sobre la vía, quien se desplaza por el mismo trayecto no se detiene, pudiendo hacerlo.

7.1.8.- No escapa al Tribunal que al momento de alegar de conclusión, pues de eso nada dijo en la demanda, el demandante aludió a la visibilidad poca o nula del planchón y que, por la hora a la que ocurrió el accidente (6:20 aproximadamente), donde ni hay luz ni oscuridad, el conductor del tractocamión debió tomar precauciones adicionales. En el escrito de sustentación de la alzada, por su parte, el apelante se refirió a “*estar el camión atravesado y sin visibilidad*”, sin mayor argumentación ni referencia probatoria alguna.

El argumento puede despacharse acudiendo al principio de la congruencia en virtud del cual, conforme al artículo 281 del C.G.P., la sentencia debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda y en las demás oportunidades que el código contempla, y con las excepciones que aparezcan probadas y hubieren sido alegadas si así lo exige la ley. Con todo, al margen de lo anterior, contrario a la situación planteada observa la Sala lo siguiente:

El accidente ocurrió a las 6:50 pm., según se indicó en el informe policial del accidente de tránsito (página 10 cuaderno principal tomo I). Allí mismo se señaló que el suceso ocurrió en una vía recta y plana con buena iluminación artificial. Ninguna referencia se hizo allí, ni en algún otro informe de policía judicial, sobre la ausencia de luces o reflectivos en el tráiler.

³² “(...) [P]ara que opere la compensación de culpas de que trata el artículo 2357 del Código Civil no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño, pues el criterio jurisprudencial en torno a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos (...) la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que si, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización consagra el artículo 2357 del Código Civil. En la hipótesis indicada sólo es responsable, por tanto, la parte que, en últimas, tuvo oportunidad de evitar el daño y sin embargo no lo hizo (CLII, 109. - Cas. 17 de abril de 1991)”. Sentencia citada en: CSJ. SC2107-2018 de 12 de junio de 2018.

Además, los dispositivos ópticos (espejos, stops, direccionales, etc) del tractocamión fueron encontrados en buen estado de conservación y funcionamiento en el experticio técnico que se realizó a ese automotor el día siguiente del accidente (página 100 cuaderno principal tomo II).

El álbum fotográfico de fecha 16/07/2018 (5 meses luego del accidente - Pág. 185 cuaderno principal Tomo II), en concreto su imagen 5, indica que se trata de una vía recta y plana, con reductores de velocidad virtuales sobre la calzada, y de un sector con buena iluminación artificial y buena visibilidad para los conductores que transitan.

Si bien el testigo Heiber Andrés afirmó que el planchón no llevaba luces ni reflectivos, y las farolas de la carretera estaban fundidas, sobre lo primero nada dijo en su entrevista ante los funcionarios de policía judicial, lo que resta credibilidad a su dicho, situación que además no se relaciona en el IPAT ni en los demás informes ejecutivos o de campo, menos se menciona en la demanda. Respecto de lo segundo, las fotos tomadas la misma noche del accidente desmienten su versión: en las imágenes 1, 2, y 3 del álbum fotográfico se ven las luminarias de la vía encendidas.

Luego, no encuentra la Sala soporte alguno a la deficiente visibilidad de la vía o del tráiler, que impidiera al motociclista adoptar la maniobra que acá se le reclama.

Por lo anterior, coincide la Sala con la conclusión adoptada en la sentencia apelada, que atribuyó como causa determinante del accidente la conducta del motociclista, lo que daba lugar a declarar probada la excepción de inexistencia de responsabilidad por hecho exclusivo de la víctima. En consecuencia, el reparo no prospera.

7.2 Sobre la suposición de la prueba del exceso de velocidad del motociclista:

Aunque el punto anterior es suficiente para confirmar la sentencia, pues como ya se vio ante la concurrencia de actividades peligrosas la controversia se resolvió en el plano causal, se despacha también este reparo alusivo al factor culpa.

De entrada, se descarta la tarifa legal que impone el censor. No se desconoce que, a través de la aplicación de fórmulas físicas, a partir de datos objetivos que generalmente se recogen en el informe policial del accidente de tránsito, expertos en la materia pueden estimar la velocidad a que un vehículo se desplazaba antes del impacto. Sin embargo, ella no es la única forma de establecerlo, y atendiendo las condiciones de cada caso en particular, puede el juzgador basarse en medios de prueba diferentes para ilustrar esa cuestión.

En el caso presente la jueza se apoyó en la declaración del testigo Heiber Andrés Montoya Benavides³³ que, para el momento del accidente, viajaba en otra moto junto con la víctima (detrás de ella, porque no conocía la vía) desde el municipio de Santa Rosa de Cabal hasta Buga, Valle del Cauca, como lo había hecho en la mañana del mismo día en sentido contrario. Como viajaban en compañía y el testigo pudo calcular la velocidad promedio a la que él se desplazaba (60 a 80 Km/h cuando iban detrás de otros vehículos, y entre 80 y 90 Km/h cuando hacían maniobras de adelantamiento, como la realizada instantes antes del accidente), en lo que coincidió (aunque luego de ser reconvenido por la jueza) con lo afirmado en entrevista ante miembros de Policía Judicial³⁴, definió la funcionaria que a esa misma velocidad se desplazaba el velocípedo de la víctima directa del accidente, que superaba el máximo permitido en la zona.

En el anterior análisis no encuentra la Sala reproche alguno por realizar, pues resulta acorde al contenido de las pruebas. Que el señor Montoya Benavides no haya presenciado el momento del impacto, como en efecto lo declaró, no le resta valor de convencimiento al resto de sus dichos, en especial al tema de la velocidad momentos antes de ese trágico evento. Además, siendo quien manejaba la segunda motocicleta, y teniendo como ocupación – como lo destacaron los no recurrentes – ser transportador y mecánico de motos, no se ve razón para descartar su dicho pues bien pudo conocer o calcular a qué velocidad conducía, cálculo que, en todo caso, vale la pena aclarar, obedece a que era él quien realizaba la actividad de conducción, y no a la aplicación de fórmulas científicas que exigieran algún conocimiento especial.

³³ Audiencia del artículo 373 CGP, minuto 41:00 en adelante. Archivo 2018-00500. ANGELICA RAMIREZ FLOREZ - MAFRE SEGUROS GENERALES. GRABACIÓN 1.

³⁴ Página 173 cuaderno Principal tomo II: Entrevista a Heiber Andrés Montoya Benavidez.

Por último, alega el apelante que la distancia entre el lugar donde quedó la moto y el sitio del impacto, que se empleó en la sentencia como hecho indicador de la velocidad que aquella traía, junto a la ausencia de huella de frenado, lo que indica es que el motociclista no tuvo tiempo de frenar. Ello se admite frente a la ausencia de huellas de frenado, ausentes en las pruebas recaudadas, pero que el motociclista no haya frenado no descarta que se desplazara a la velocidad aproximada que se determinó.

A favor de la conclusión de la falladora de primer grado acá cuestionada, que la Sala avala, obran otras situaciones dentro del proceso que el apelante ignora. De un lado, el mismo testigo Montoya Benavides explicó, ante pregunta acerca de la explicación sobre el lugar donde quedó la moto: *“la moto quedó bastante adelante, por la velocidad imagino”*. También encuentra respaldo en la necropsia realizada a la víctima, documento donde la médica forense señaló como causa básica de la muerte, un choque neurogénico debido a traumatismo craneoencefálico con múltiples fracturas craneales, daño cerebral y sección medular completa cervical en contexto de politraumatismo. En la conclusión pericial dijo que la víctima fallece por el impacto, *“consistente con alta velocidad debido a las lesiones encontradas externas e internas en el cuerpo”*. (Página 134, cuaderno principal tomo II)

Luego, no encuentra la Sala indebida valoración de las pruebas mencionadas, que llevaron a concluir que el motociclista superaba el límite de velocidad máximo autorizado para la zona (50 Km/h), aspecto este último que no se controvertió (existencia del límite).

8.- En suma, concluye la Sala que la velocidad que imprimía la víctima directa a la motocicleta en la que se transportaba, sin duda superaba el máximo permitido en el sector, y agravó las consecuencias de la colisión; pero la causa determinante del daño, también atribuible a él, en las condiciones precisas en que ocurrió este caso, se encuentra en no haber detenido la marcha al encontrar al tractocamión ocupando la vía en un avanzado giro en U, pues si este se detiene como los demás vehículos pudieron hacerlo, era lo normal y probable esperar que el daño no se presentara.

Como esa conclusión lleva al mismo sentido de la decisión apelada, aunque por razones distintas, se impone confirmar la misma con base en lo acá expuesto.

No se condenará en costas a la parte apelante, porque se le reconoció amparo de pobreza³⁵.

Decisión.

De conformidad a lo expuesto, la Sala Civil Familia del Tribunal Superior de Pereira, administrando justicia en nombre de la república de Colombia y por autoridad de la Ley,

Resuelve

Primero. Confirmar la sentencia apelada, de fecha y procedencia ya señaladas.

Segundo: Sin costas en esta instancia, por lo anotado.

Tercero: Ejecutoriado el fallo, remítase el expediente a su lugar de origen.

Notifíquese y cúmplase

Los Magistrados

CARLOS MAURICIO GARCÍA BARAJAS

DUBERNEY GRISALES HERRERA

EDDER JIMMY SANCHEZ CALAMBAS

LA PROVIDENCIA ANTERIOR
SE NOTIFICÓ POR ESTADO DEL DÍA
16-08-2022

CÉSAR AUGUSTO GRACIA LONDOÑO
SECRETARIO

³⁵ Auto del 29 de noviembre de 2018, página 127 cuaderno principal tomo I.

Firmado Por:

**Carlos Mauricio Garcia Barajas
Magistrado
Sala 002 Civil Familia
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

**Duberney Grisales Herrera
Magistrado
Sala 001 Civil Familia
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

**Edder Jimmy Sanchez Calambas
Magistrado
Sala 003 Civil Familia
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

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: **60157de82175ac5a5888b512f1fe26441f0edb7297f8b94fbbd6a024e4892568**

Documento generado en 12/08/2022 01:28:56 PM

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