

⏪ Responder a todos

✖

🗑 Eliminar

🔒 No deseado

Bloquear remitente

⋮

RAD. 2020-051 SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN EN PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

ⓘ El remitente del mensaje ha solicitado confirmación de lectura. Para enviar una confirmación, [haga clic aquí](#).



Secretaria Tribunal Superior - Pamplona - Seccional Cucuta

Para: Rosa Nelly Beltran Villamizar

CC: Citador IV Secretaria Tribunal Superior - N. De Santander - Pamplona



Mar 17/05/2022 17:58

 RECURSO DE APELACIÓN C...
649 KB

 S-16-12-2004-7459.pdf
1 MB

 Hoja-informativa-velocidad-s...
530 KB

3 archivos adjuntos (2 MB)

 Guardar todo en OneDrive - Consejo Superior de la Judicatura

 Descargar todo

Connectors - placeholder

REMITO PARA SU CONOCIMIENTO

Atentamente,

ENGELBERTH ROLANDO FLECHAS
SECRETARÍA GENERAL
TRIBUNAL SUPERIOR DE PAMPLONA
Tel 5680530 – Fax 5683199 - cel 3213732744
Calle 4 6-76 Palacio de Justicia “ALVARO LUNA GOMEZ” Of. A-402

“Al recibir el contenido de este mensaje por parte de esta dependencia se entenderá como aceptado y se recepcionará como documento prueba de la entrega del usuario. (Ley 527 del 18 Agosto de 1999) Reconocimiento Jurídicos de los Mensajes de Datos en Forma Electrónica a Través de las Redes Telemáticas”

Por favor URGENTE CONFIRMAR POR CORREO ELECTRÓNICO EL RECIBIDO DEL PRESENTE MENSAJE, indicando el nombre del funcionario que recibe por este medio.



De: Stephany Canal Amaya ABOGADA Administrativa <stephanyabogada@hotmail.com>
Enviado el: martes, 17 de mayo de 2022 5:54 p. m.
Para: Secretaria Tribunal Superior - Pamplona - Seccional Cucuta <stsuppam@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Asunto: RAD. 2020-051 SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN EN PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

[libro_investigacion_de_accidentes_de_transito_en_colombia_2017\(1\)\(1\).pdf](#)SS

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no es el destinatario de este correo y lo recibió por error comuníquelo de inmediato, respondiendo al remitente y eliminando cualquier copia que pueda tener del mismo. Si no es el destinatario, no podrá usar su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si es el destinatario, le corresponde mantener reserva en general sobre la información de este mensaje, sus documentos y/o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. Antes de imprimir este correo, considere si es realmente necesario hacerlo, recuerde que puede guardarlo como un archivo digital.

 Responder

 Responder a todos

 Reenviar

about:blank

1/1



HBLE. M. P.:
DR. JAIME RAÚL ALVARADO PACHECO
TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE PAMPLONA
SALA ÚNICA

REF.: ACCIÓN: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL
RAD.: 2020 - 00051

RECURSO DE APELACIÓN (ART. 320 Y SS. DEL C. G. DEL P.)

La suscrita, en calidad de apoderada de la parte actora del proceso, identificada *ut infra*, en sazón, me permito interponer y sustentar muy respetuosamente: recurso de apelación ante el Honorable Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pamplona, en contra de la sentencia de 1ra instancia, proferida por el Juzgado 1ero Civil del Circuito de Pamplona, providencia calendada a 30 de marzo hogaño.

Grosso modo, la parte demandante y aquí apelante, por medio de su apoderada, diside diametralmente de la decisión adoptada mediante sentencia por la Hble. Sra. Juez de la causa, dado que la parte pasiva no logró acreditar la culpa exclusiva de la víctima como indefectible e insoslayable factor exógeno para lograr su exculpación.

Lo preliminar, en virtud de copiosas situaciones *de facto* y *de iure* que a lo largo del proceso se evidenciaron. Principiando con la antítesis de la contraparte, particularmente, del demandado y directamente implicado como sujeto activo en el siniestro, el Sr. Javier Mauricio Barrios Mahecha – conductor de la van adscrita a la empresa EXTRA RÁPIDO Los Motilones- quien arrolló al Sr. Andelfo Contreras (R.I.P), ocasionándole la muerte instantánea. Su versión del acaecimiento de los hechos puede corroborarse en el interrogatorio de parte a él practicado durante la Audiencia Inicial (archivo del expediente denominado: “58 Video Audiencia Art. 372 CGP”), deposición contentiva de aseveraciones incongruentes, trastocadas y ambiguas, como pasará a dilucidarse. En diligencia judicial datada a 29 de noviembre de 2021, el conductor le manifestó a la Sra. Juez que actualmente y desde la fecha del siniestro, esto es, el 29 de noviembre de 2015, no se encontraba haciendo nada (1h:39min:39sg), no laboraba, que su vida en todo sentido se había acabado, que habían empezado amenazas en contra de su integridad; “desde que pasó el siniestro, me quedé, mejor dicho”, aseveró al inicio de su deposición. Asimismo, finalizando su intervención, iteró que le habían dañado la vida por las amenazas, que lo destruyeron económicamente, que, a raíz de eso, cuando iba conduciendo, de repente, le tocaba que tirar a los pasajeros a mitad del camino por las amenazas. Respecto a tales aserciones, se constató una contradicción flagrante evidenciada por el mismo deponente durante el interrogatorio, dado que, pese a que sostuvo reiteradamente que, con ocasión del siniestro no había vuelto a laborar, “a hacer nada”; posteriormente manifestó contraria y espontáneamente que, después del accidente, abandonaba a los pasajeros en la carretera. En efecto, el hecho de que el demandado continuó en el normal ejercicio de sus actividades, incluyendo la de la conducción, está probado no solo en la contradicción en sus afirmaciones y la confesión anteriormente expuesta, sino documentalmente en la pág. 500 del expediente digitalizado, donde se constata su Estado de Cuenta en el SIMIT, actualizado a 1 de diciembre de 2021 y se observa que sus multas por infracciones de tránsito ascienden a \$1'.215.112, acciones u omisiones todas posteriores al 2015; ante tales pruebas, también queda desvirtuada la aserción que le expuso a la Sra. Juez, en el sentido de que: “nunca antes había tenido un problema por tránsito, ni chiquito ni grande”. Por otra parte, se echó de menos en el *dossier* la copia de la denuncia penal incoada por amenazas contra la vida e integridad del accionado y sus respectivas pruebas; así pues, al no mediar presencia alguna de éstas, tal acusación temeraria se categoriza en el plano delictual de la calumnia en contra de mis representados.



Ahora bien, en lo tocante con la forma en la cual se suscitó el siniestro que aquí nos ocupa, el demandado Barrios Mahecha narró su versión sobre la producción de los hechos al absolver el interrogatorio en la misma audiencia, donde, en la introducción expuso que había transitado con bastante frecuencia la carretera, que era la ruta fuerte de ellos; además que, por tener familia en Cúcuta, viajaba por allí. Relató que llegó a La Laguna faltando “algo para las 9”, que lo paró el retén de la Policía y que de allí siguió su camino, “que eso es una zona rural, por eso no se debe andar rápido y que tampoco hay posibilidad de andar rápido”; que “arrancó y aproximadamente a 300 o 400 mts. después, sintió algo que le pegó, como una flecha, y que, entonces paró el carro”. Expuso el deponente que la iluminación del alumbrado público, en la calle, era buena (1h:46min:47sg) y que había buen tiempo y buena visibilidad; que “la buseta tenía luces exploradoras y tenía de todo, y era modelo 2015” (1h: 46min del video). Exteriorizó, asimismo, que él jamás vio al Sr. Andelfo, que cuando lo vio fue “encima, como una flecha, como que él se hubiera lanzado”; dijo *ad litteram*: “en una declaración que vi por ahí, habían dicho que el peatón estaba esperando el bus. ¿Usted espera el bus en la mitad de la cuadra?” (1h: 49min de la grabación)

En lo que respecta al momento inmediatamente anterior al atropello del Sr. Andelfo, el conductor Mahecha sostuvo: “YO NUNCA LO VI, solo sentí el impacto al frente del conductor, el cuerpo ENCIMA de la buseta”; que lo que él vio fue únicamente el cuerpo contra el vidrio, el panorámico, tan solo sintió el golpe. Comparó al peatón con un balón y con una flecha lanzados a velocidad hacia la buseta.

Cuando la Juez le preguntó a qué velocidad transitaba por ese tramo, le respondió: “si salía de, de; empezaba a arrancar, una velocidad de 25 a 30 km/h, más no iba” (1h:54min:57sg).

Empero lo anterior, la Sra. Juez le pregunta: ¿cuál fue la razón para que no hubiera logrado ver al peatón, si él dice que venía despacio y que había buenas condiciones climáticas y de iluminación? A lo que Mahecha replicó: “si sale un balón de la nada, a velocidad, de repente; pues, lógico que no lo va a ver uno”. Reitera que nunca vio al Sr. Andelfo (R.I.P) parado en ningún momento, que “lo vio como una flecha que cayó hacia la buseta, como si hubiera tirado a la buseta, que supone que el peatón estaba corriendo”. La juez lo infirma nuevamente (1h:55min:17sg), argumentando que con buena luz y a esa baja velocidad es imposible que no haya visto al peatón; empero, el demandado aduce literalmente: “si la persona no se tira, como siento que fue así, “lógico” que uno lo ve y estaciona el carro”. Dijo que el peatón venía corriendo, a “alta velocidad”; expresó: “siento que tuvo que venirse corriendo sobre el carro”. Frente a tal conjetura, la Juez le planteó una interrogante con disyuntiva (1h:56min), preguntándole que si ¿estimaba que el peatón venía corriendo O si éste se había tirado sobre el carro? A lo que el interrogado respondió: “yo siento que él se tiró sobre el carro, que tuvo que venirse corriendo sobre el carro”.

A las 1h:52min:42sg del video, el conductor confesó que venía conversando con el pasajero copiloto. Asimismo, a la hora y cincuenta y seis minutos del video de la audiencia, el conductor accionado manifestó que el Sr. Andelfo no estaba en la mitad de la vía en ningún momento, que no había “lógica de decir” que el peatón estaba en la mitad de la vía. Que él jamás lo vio (1h:57min), que solo lo vio en el momento en el que se causó el impacto, cuando sintió el impacto justo encima del carro, que nunca antes lo vio. Literalmente, dijo: “salió de la nada; o sea: ¡pum!”.

En la hora cincuenta y nueve minutos, el interrogado adujo que se había bajado de la van a ver y auxiliar a la víctima que estaba tirada sobre el pavimento; sin embargo, al momento en que la *Iudex* le indagó sobre la posición final del cuerpo del occiso, si estaba ubicado decúbito dorsal o decúbito abdominal en la vía, le respondió que no sabría decirle.

Finalizó su intervención (2h:2min:43sg) repitiendo que “él es un tipo que jamás ha tomado trago” y que las amenazas lo destruyeron económicamente; que “sus objetivos se vieron frustrados por una persona que se alcoholiza y le daña la vida a todo el mundo”.

Respecto a todo lo preliminarmente extractado por la suscrita, recabado durante el interrogatorio practicado por el *A-Quo* y absuelto por el demandado en la audiencia inicial, será dado colegir por parte de su Señoría que el accionado, por ser parte directamente interesada en las resultas del proceso, faltó a la verdad –*motu proprio*- en varias de sus aseveraciones, evidenciándose flagrantemente tal circunstancia en la contradicción en varias de sus afirmaciones, asimismo, en la falta de congruencia



en otros tantos apartes de sus manifestaciones. Verbigracia: el demandado adujo que era “imposible que en esa vía se desplazara a alta velocidad” por dos razones *i)* porque esa es una zona rural y *ii)* porque había rodado la buseta aproximadamente de 300 a 400 mts después de haber sido detenido por un retén en la estación de la policía que allí se ubica. Empero lo anterior, no argumentó el porqué en esa zona es imposible transitar a alta velocidad, cuando, en realidad, consabido y cierto es que, en lo que se aprecia, el tramo de la vía es totalmente recto, sin obstáculos de ningún tipo y con excelente estado del pavimento, por lo cual, exclusivamente dependerá del arbitrio (órbita interna) del conductor que transite por la vía, si se desplaza a alta o baja velocidad -no mediando óbice alguno para que transite por allí a una velocidad elevada-; así pues, tal circunstancia corresponderá únicamente a una decisión propia (un factor endógeno/voluntad) y no como convenientemente lo quiso hacer parecer el demandado, una situación exógena, una limitación externa. Aunado a ello, la 2da aseveración expuesta por éste para justificar la baja velocidad que, según su propia versión aduce, donde *stricto sensu* sostiene que por el hecho de haber rodado solo de 300 a 400 mts era imposible alcanzar una velocidad mayor a 30kms/h, atendiendo a que había recién pasado el retén de la estación de policía, es falso por dos motivos. Primero, porque la estación en la que se practica el retén, se halla ubicada más allá (después) del lugar en que se produjo el accidente y no antes -como los demandados y sus apoderados quieren hacer ver-; tal afirmación del accionado, se infirma con el documento obrante a folio 562 (expediente digitalizado), denominado: “Formato Único de Noticia Criminal FPJ-2” dentro del “Relato de los Hechos”, donde consta textualmente: “...*nos dirigimos al sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, 200mts antes de la estación de policía, más exactamente en el km 87+800, donde encontramos un cuerpo de una persona...*”. En igual sentido, reza en la página 545 (expediente digitalizado), contentiva ésta del “Informe Ejecutivo FPJ-3” dentro de la “Narración de los Hechos” consta “...*nos dirigimos al sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, 200mts antes de la estación de policía, más exactamente en el km 87+800, donde encontramos un cuerpo de una persona...*” (relato también obrante en la página 34 del expediente digitalizado). Segundo, porque en una distancia recorrida de 300 a 400 mts es más que factible alcanzar una aceleración mayor a 30km/h.

Renglón seguido, y respecto al tópico atinente a la velocidad a la cual se desplazaba la van a cargo del sujeto activo del atropello, es menester remitirse a la página 551 del expediente digitalizado, donde obra el Informe del “Investigador de Campo (fotógrafo) FPJ-11”, servidor de la policía judicial Fernando Vicente Acuña Lindado, donde fácilmente se puede observar que, en el lugar de los hechos, el cuerpo de la víctima (posición final) quedó ubicado a considerables metros de distancia de la buseta de EXTRA RÁPIDO Los Motilones; situación *de facto*, coincidente con la versión expuesta por los testigos arrimados por la parte actora, quienes manifestaron que el peatón salió volando al ser golpeado por la van y fue arrojado lejos sobre el pavimento. Corolario de tales circunstancias, es deducible que la buseta se desplazaba a una velocidad superior a 30km/h, dado que un vehículo que se desplace a dicha velocidad no manda a volar a un peatón metros adelante, asimismo, logra detener la marcha al instante, atendiendo a su escasa velocidad de locomoción. Aunado a ello, aparece certificación de la ANI, donde, al resolver derecho de petición (pág. 30-31 expediente digitalizado) refrenda la velocidad máxima a la que se debe transitar por dicha vía.

Asimismo, es incoherente la versión del conductor al manifestarle a la Juez que el peatón “se le tiró, se le lanzó a la buseta” y que, al mismo tiempo, “venía corriendo”, tanto así que la *Iudex* de la causa le reformuló la pregunta con una disyuntiva, con el objeto de que el demandado precisara si el Sr. Andelfo (víctima) finalmente se le había tirado o lanzado al carro, o si, por el contrario, el conductor lo había visto corriendo hacia la buseta-van; no obstante, la respuesta del conductor fue reiterarse en su afirmación, en el sentido de que el peatón venía corriendo y que se le lanzó a la buseta. Respecto a dicha afirmación, hay total imprecisión, ambigüedad y contradicción, puesto que la acción de lanzarse o tirarse implica la realización de un solo movimiento súbito, planeado y determinante a caer en un sitio en particular; *a contrario sensu*, la acción de ir corriendo, implica el ejercicio reiterado de dar pasos largos y rápidamente. Así las cosas, tales acciones son contrapuestas y excluyentes entre sí. Además, la aseveración de que una persona en grado III de alcoholemia tiene la capacidad de correr



es totalmente ilógica, irracional y, por ende, se cae por su propio peso; *a fortiori*, cuando la misma contraparte ha aducido que una persona en dicho estado no tiene la aptitud para coordinar sus movimientos, mantenerse enhiesto y en equilibrio. Por fortuna, el interrogado Mahecha aceptó en iteradas ocasiones que jamás vio al peatón, pese a que como el mismo confesó había buena iluminación del alumbrado público, que cuando vio al peatón fue encima del panorámico. Aceptó que solo frenó hasta que el Sr. Andelfo estaba encima del vidrio, es decir, después de haberlo atropellado y no antes de eso (2h:01min). De la misma manera, confesó en su declaración tanto frente a la Juez como frente a la Fiscalía, que venía hablando con el copiloto y que cuando apareció el peatón fue encima del vidrio panorámico, que jamás lo vio, con lo cual es fehaciente que el conductor infringió el deber objetivo de cuidado, incrementando el riesgo permitido en la vía y sobreexcediéndose en el principio de confianza.

Justamente, habrá de precisar y corroborar su Señoría las inconsistencias técnicas precisadas en los informes puesto que en el IPAT se menciona y se analiza un tramo de la vía diferente al que se analiza por el investigador de campo de la Fiscalía (en la página 551 del expediente digitalizado, consta que se analizó el km 91+950mts, y así en otras páginas, donde aparecen varios tramos diferentes analizados). En el mismo sentido, el factor determinante que expone el intendente que suscribió el ipat manifiesta en la audiencia de pruebas que él no escuchó lo que decían los testigos, que simplemente observó y plasmó lo que a su parecer personal había acaecido. Ahora bien, como es posible que al cuestionar a Jairo Villareal García en la audiencia de pruebas este no haya sido capaz de explicar la razón de la ciencia de su dicho en el sentido de decir por qué consideraba que el impacto a la van se hizo por el costado izquierdo de la van y no de otro costado, aduciendo que el vehículo tenía múltiples y diversas bolladuras y era imposible así determinar cuál fue la que causó el peatón atropellado. Asimismo, Jairo Villarreal García, durante la audiencia de pruebas habló al responder a la pregunta de una de las abogadas de la contraparte que: “si no hay factor sorpresa en esa situación no hay imprevisibilidad e irresistibilidad, razón por la cual se hubiera podido evitar el accidente y éste no estaría justificado; así mismo lo aseveró: “en condiciones de buena visibilidad y en un terreno despejado, se elimina el factor sorpresa y por ende no está justificado un atropello”. Cabe resaltar que ambos factores están probados dentro del expediente: vía despejada y condiciones de visibilidad normales, puesto que en el IPAT no se marcó ninguno de los elementos que pudieran disminuir la VISIBILIDAD, verbigracia: vegetación, carros estacionados, etc. Todo esto así fue explicado también dentro de los alegatos verbales de la parte actora durante la audiencia de instrucción y juzgamiento celebrada en las postrimerías de marzo, la contestación a las excepciones propuestas por la contraparte y la demanda, así pues, todo ello, aunado y concomitante refuerza la tesis de la parte activa del proceso.

Renglón aparte, y aún en gracia de discusión, adentrándonos al campo fáctico, aplicando un análisis racional, objetivo y técnico-científico a la antítesis sostenida por la contraparte, se partirá del interrogatorio practicado por la Fiscalía al indiciado (pág. 670 / todas las páginas mencionadas en el presente memorial como referente probatorio puntual, se refieren al expediente digitalizado, no al dossier físico) donde éste relató ante el ente investigador lo sucedido el día 29 de marzo de 2015, donde claramente expresó y admitió que venía hablando con el pasajero de al lado cuando vio una sombra que venía hacia él, que en ese momento frenó y vio a una persona que “se le asomó en el vidrio del conductor”. Asimismo, asevera que transitaba la carretera, mínimo 3 veces a la semana y que conocía perfectamente la vía en cuestión. Dice que no estaba nubado, que no estaba lloviendo y que la luz estaba “a media luz” y la buseta tenía buenas exploradoras; que viajaba en compañía de pasajeros y que adelante con él, viajaba un señor con el cual iban hablando (tal situación se reitera por su parte). Renglón seguido, sostiene que la visibilidad era normal y que la vía se hallaba en perfecto estado y con señalización. Cuando le preguntan a qué distancia vio a la víctima y qué reacción tomó para evitar el choque, contestó que era imposible aclarar la distancia, ya que cuando vio la sombra es cuando sintió el golpe y su reacción fue frenar y estacar el carro. Finalmente, declaró que no había congestión vehicular, que no venían carros en el sentido Bucaramanga-Pamplona. Dijo que la



iluminación artificial, la luz no era mala ni era buena, que era algo medio y que el vehículo contaba con luces medias altas y exploradoras, las cuales iban funcionando en ese momento.

Respecto a dichas precisiones anteriormente admitidas y declaradas por el directamente implicado en el caso que hoy nos atañe, cabe, primeramente: traer a colación que allí, éste jamás habló de una velocidad específica a la cual se desplazaba por el lugar (como sí lo hizo en el interrogatorio de parte practicado por el *Iudex* de 1ra instancia) donde manifestó literalmente que iba de 25 a 30 kms/h en ese preciso momento del accidente y en ese justo tramo de la vía; situación la cual es hiperbólicamente sospechosa e inverosímil, con ocasión de lo siguiente: primeramente y como acreditado queda, no sostuvo dicha aserción en el interrogatorio practicado por la Fiscalía; en segundo lugar, porque si conoce la velocidad exacta a la que se desplazaba por la vía en ese momento es porque indubitadamente iba mirando el tablero de la velocidad del automóvil y no verificando -como debía- todo lo que estaba sucediendo frente a sus ojos, lo cual permite, por inferencia lógica, colegir que iba distraído. Otra tesis es claramente que su decir no fue espontáneo y fiel a los hechos acaecidos aquel día, sino preparado por su abogado, quien le indicara con exactitud la velocidad a la que correspondía desplazarse como máximo en ese tramo de la vía, que era un centro poblado y que contaba con una escuela a escasos metros de allí, con señalización vertical y horizontal, razón por la cual le era conveniente exponer dicha situación en el interrogatorio absuelto ante el Juez civil, de cara a favorecerse.

Ahora bien, es claro resaltar que si era una carretera que, como el mismo lo manifestó en esa versión, contaba con unas condiciones normales, ni buenas ni malas de visibilidad y conociendo a la perfección la vía por haber transitado tantas veces por ella, sabiendo también que era un centro poblado y que, por ende, es común que por allí hayan transeúntes, el conductor debió mantener las luces altas por dicho tramo (deber objetivo de cuidado, diligencia, previsión, cautela), para así asegurar la visión en una escala mayor y más distante, y así poder distinguir obstáculos a una distancia mucho más amplia y considerable, para, asimismo poder reaccionar ante cualquier situación. Respecto a tal tópico, reza en la literatura –link de acceso, en azul-:

<https://www.dercocenter.cl/noticias/cuando-usar-luces-altas>

Precaucioness al manejar

Uno de los factores que incrementa el riesgo de sufrir un accidente de tránsito es la mala visión. Bien sea porque tengas dificultad para ver de noche, o porque el camino no cuente con suficiente iluminación... Las luces altas largas o de carretera deben utilizarse de noche en las vías con poca iluminación...Por otra parte, las luces altas son ideales para recorrer caminos con muy poca iluminación. También, puedes usarlas cuando necesites distinguir algún objeto a larga distancia.

<https://www.puedomanejar.com/las-luces-altas/>

Los faros de luz alta suelen estar diseñados para iluminar la carretera entre 350 y 400 pies. Si conduce por una carretera oscura por la noche, usar las luces altas le dará más tiempo para ver y reaccionar ante cualquier peligro que se avecina.

¿Cuándo debería utilizar las luces altas?

Hay un puñado de situaciones en las que el uso de las luces altas puede hacer que conducir de noche sea mucho más fácil y seguro.

En general, cualquier camino oscuro sin otro tráfico es cuando debe usar las luces altas.

Ejemplos de ocasiones en las que puede usar las luces altas incluyen:

Áreas urbanas con falta de alumbrado público.

Caminos rurales.

Tramos vacíos de autopista.



Cuando se encuentra en calles de superficie con poca iluminación y sin otros vehículos alrededor, sus luces altas pueden hacer que sea mucho más fácil detectar peatones, ciclistas y animales al costado de la carretera.

<https://autostrada.com.co/blog/usar-los-faros-correctamente-es-importante#:~:text=En%20el%20caso%20de%20carreteras,se%20cruza%20con%20otro%20veh%C3%ADculo.Farolas>

Con los avances tecnológicos, las luces se han vuelto multi-funcionales, pero las dos funciones principales son: poca luz y mucha luz.

El uso de luces de cruce en carreteras, interiores de túneles y de noche en cualquier vía. En el caso de carreteras y túneles, independientemente de la hora del día, las luces bajas siempre deben estar encendidas. Las luces altas, por otro lado, solo se pueden usar en carreteras sin iluminación y siempre cambian a bajas cuando se cruza con otro vehículo. El mal uso de las luces altas en tramos urbanos resulta en multas.

Finalmente, **reza el Código Nacional de Transito: LEY 769 DE 2002 ARTÍCULO 86. DE LAS LUCES EXTERIORES.** Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y **cuando las condiciones de visibilidad sean adversas.** Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. **Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta,** excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Así pues, en el caso hipotético de que el conductor viniera haciendo uso de las luces altas (que nunca lo dijo) y con las luces exploradoras encendidas (que nunca lo dijo, solo manifestó que la van contaba con las luces, no que en el momento de los hechos las tuviera encendidas) en ese tramo específico de la vía, el no haber visto al peatón por ningún ángulo, es fehaciente indicador de que el conductor iba totalmente distraído o de que conducía a tan alta velocidad que le fue imposible frenar para detener el atropello; a *contrario sensu*, e igualmente perjudicial, si no las venía usando, esto deviene en una flagrante desatención de la pericia, del deber objetivo de cuidado, precaución y diligencia, características con las que en todo momento se debe actuar en la vía por parte del conductor, minimizando al máximo los riesgos de provocar un accidente, puesto que con las luces altas se ampliaba considerablemente no solo el margen de la vista (visión a los costados) sino el metraje del frente de la vía (su visión se ampliaba considerablemente, tanto en el largo como en el ancho).

Seguidamente y en atinencia a la velocidad a la que la parte pasiva aduce que se desplazaba, esto es, máximo 30 km/h, dicha aserción es diametralmente ladina y trastocada, de cara exclusiva a buscar exculpación, primero: porque todos los testigos presentados por la parte actora en la audiencia de pruebas confirmaron que el vehículo se desplazaba a alta velocidad en ese momento; segundo, porque de ser de otra manera, el occiso no hubiera volado pos atropello (como lo confirmaron los testigos en dicha audiencia) y caído a la vía a considerables metros de distancia de la buseta que lo atropelló (como así quedó confirmado en la posición de la buseta y del cuerpo); tercero, también los deponentes en las declaraciones Extrajuicio arrojadas en calidad de pruebas por la parte actora al proceso lo confirman, asimismo, las entrevistas otrora practicadas por la Fiscalía (Págs. 674 y ss.).



Ahora bien, amén de todo lo anterior constituido como prueba (en el peor de los casos, indicios conducentes), existe literatura de autoridades en la materia, que confirma la casi nula probabilidad de que a dicha velocidad y aun sin frenar, se ocasione la muerte a un peatón, tal cual se demuestra a continuación:

SOBRE LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO COMO FACTOR DETERMINANTE EN LA MUERTE

<https://www.paho.org/es/documentos/hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales>

Documento suscrito conjuntamente entre la Organización Panamericana de la Salud OPS y la Organización Mundial de la Salud OMS (dos autoridades a nivel mundial); hoja informativa nominada:

LA VELOCIDAD Y LOS SINIESTROS VIALES

El exceso de velocidad, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial. Entre todos los factores de riesgo relacionados con los siniestros viales, el exceso de velocidad está considerado casi de forma unánime como el más importante. (Pág. 1)

...

En relación con el tiempo de respuesta de un conductor, aunque varios estudios han demostrado que puede llegar a ser de apenas un segundo, la mayoría de las veces se sitúa entre 1,5 y 4 segundos. Las implicaciones de tener que contar con este tiempo de respuesta se pueden observar en la figura 1, donde se muestra la distancia recorrida durante el tiempo de reacción del conductor y el frenado del vehículo en función de la velocidad a la que se circula. Como ejemplo de lo anterior, si un niño cruza frente a un automóvil a 13 metros de distancia cuando el automóvil transita a 30 km/h, este puede detenerse justo antes de atropellar al niño. Pero si la velocidad del automóvil es de 50 km/h o más, el niño será atropellado y las posibilidades de que sobreviva serán pocas. (Pág. 2)

...

En la figura 2 se ilustra la probabilidad para un peatón de sufrir una lesión mortal en caso de ser atropellado por un vehículo. Las investigaciones han demostrado que una gran parte de los peatones sobreviven si son atropellados por un automóvil que se desplaza a 30 km/h, pero la mayoría mueren si la velocidad es de 50 km/h o más. (Pág. 3) Se anexa hoja informativa.

En el mismo sentido, se encuentra la investigación realizada por peritos en accidentología vial, a saber:

<https://www.google.com/amp/s/www.autobild.es/reportajes/estas-son-posibilidades-sobrevivir-peaton-velocidad-coche-732083%3famp>

Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de tránsito, perito en accidentología vial:

Estas son las posibilidades de sobrevivir de un peatón según la velocidad del coche

Es una obviedad decir que la velocidad es un parámetro directamente proporcional a la gravedad de cualquier accidente. Y en caso de atropello, más todavía. Por eso estas son las posibilidades de sobrevivir de un peatón según la velocidad del coche.



La probabilidad de un peatón, o un ciclista, de morir en un accidente crece con la velocidad a la que se produce el impacto con un vehículo. Así, mientras en un atropello a 30 km/h la probabilidad de heridas mortales es del 10% –es decir, que el 90% de los peatones sobrevive al mismo–, esta probabilidad de morir crece hasta el 80% a solo 50 km/h y roza el 100% a partir del 60 km/h, según varios estudios internacionales de la OMS, y OCDE/ECMT, y dados a conocer en publicaciones de la DGT.
(...)

Ejemplos de éxito

Efectivamente, reducir la velocidad a 30 km/h tiene un efecto directo sobre la accidentalidad. Raquel Jara, desde su experiencia como perito médico, lo confirma: **“En la mayoría de casos existe una relación directa entre la velocidad a la que se produce el impacto y lesiones corporales observadas”**. Y Carlos Arregui Dalmases, director general del Instituto de Investigación sobre Vehículos, Centro Zaragoza, corrobora que **“si el atropello se produce a una velocidad de colisión de 50 km/h la probabilidad de supervivencia del peatón se sitúa aproximadamente en un 50%. En caso de producirse la colisión a 30 km/h dicha probabilidad de muerte se reduce 5 veces, hasta un 10%”**. El Ayuntamiento de Irún (Guipúzcoa), que lo aplica desde 2011 en las principales calles y, desde 2013, en casi la totalidad, registró antes de ponerse en marcha esta medida, 400 accidentes de tráfico. En 2017, fecha del último balance, 158 siniestros sin ningún muerto o herido grave. En Pontevedra, desde 2012 –fecha en la que se aplicó esta medida en toda la ciudad–, no se ha producido ningún muerto en accidente.

Finalmente, y respecto a este tópico determinante de la velocidad, encontramos que según el Código de Tránsito **“El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”** (Art. 106 CNT).

...

Así mismo, dependiendo de la velocidad que lleve el auto, las probabilidades que ocurra un accidente fatal aumentan. Por ejemplo, **en un choque entre un carro y un peatón, si el carro va a 30 kilómetros por hora (km/h), hay un 15% de probabilidad de que sea fatal. A 60km/h la probabilidad de que sea fatal aumenta a un 80%.** Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial de 2004, los usuarios vulnerables motociclistas, ciclistas y peatones, corren más riesgo de sufrir traumatismos ante los vehículos que circulan a gran velocidad y la probabilidad de que un peatón muera atropellado por un vehículo se incrementa exponencialmente.
<https://www.google.com/amp/s/www.semana.com/amp/que-tanto-aumenta-riesgo-accidente-velocidad/46840/>

Así pues, de todo lo anteriormente expuesto emerge un corolario y es el siguiente: partiendo del supuesto de una velocidad real de 30 km/h endilgable a un vehículo, existe casi una absoluta posibilidad de que, al ser atropellado un peatón, éste no muera; ahora bien, lo anterior es estimando el golpe del vehículo al peatón a una velocidad de 30, es decir, en este supuesto técnico-científico NO se considera siquiera que se frena el vehículo. Así las cosas, frenando el vehículo y desplazándose éste a dicha velocidad, la posibilidad de evitar el accidente será absoluta, si el peatón se encuentra a una distancia de metraje que, aunque cercana le permita al conductor merced a sus actos reflejos detener la marcha del vehículo y, si no, evitar totalmente el atropello, sí reducir ingentemente el riesgo de muerte del peatón. Empero lo anterior, en el presente caso ello no ocurrió en lo absoluto, porque el conductor ni siquiera vio al peatón, ya que como el mismo lo aseveró “lo que vio fue una sombra en todo el frente del vehículo, encima”, aseveración la cual permite colegir que éste ignoraba en su totalidad lo que estaba haciendo el peatón segundos antes del accidente –y que ni lejos ni cerca lo vio en su integridad, porque manifiesta haber visto una sombra–, lo que indica que indudablemente se encontraba distraído, ajeno a lo que estaba pasando al frente y a los costados de la vía; y es que, ante la eventualidad fáctica de que portara, como debió haberlo hecho, todas las luces del vehículo encendidas, haciendo hincapié en las luces altas, ya que, según lo que el mismo depuso en su versión ante la Fiscalía, las condiciones de visibilidad eran normales y la luz ni buena ni mala –así lo estipula también el IPAT– debió haber ampliado su margen de visión al haber considerado que la luz era regular y no le permitía ver en su totalidad; *a fortiori*, teniendo pleno conocimiento de la vía y su entorno,



sabiendo así que por dicha vía había negocios (cada cual con su propia luz), circunstancia de la cual es inescindible colegir que la presencia de peatones en la malla vial es inminente, por ende, se deben maximizar al límite todas las precauciones. Aunado a ello que, probado quedó, porque en el croquis o bosquejo topográfico levantado en el IPAT no se diagramaron carros parqueados al costado de la vía, tampoco se hicieron las observaciones pertinentes respecto a dicha situación dentro del IPAT; asimismo, tal situación la corroboraron todos los testigos en la audiencia de pruebas y en las declaraciones extrajudicio arrojadas por la parte actora y en las entrevistas practicadas por la Fiscalía. De modo que, la mera aserción no probada (Art. 167 del CGP / carga de la prueba) de la parte pasiva de que “había carros parqueados a los costados de la vía y de que allí estaba escondida la víctima para lanzarse repentinamente a invadir el carril de la buseta y por ello fue que el conductor no lo vio”, queda tajantemente desvirtuada con todo lo anterior (que se probó dentro del proceso); asimismo, respecto a la aserción del intendente Hugo Castro Pedraza de que: “no se acuerda, que de pronto había carros a los lados de la vía, pero que, como ellos llegan a acordonar todo y desalojan a todo el mundo, no lo puede asegurar”, reza en el Libro -Doctrina- expedido por la misma Policía (“INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA”), conforme a los lineamientos del Código Nacional de Tránsito y las directrices fijadas por el Ministerio del Transporte, lo siguiente:

Pág 45 y 46 del libro, el cual se anexa. ***Protección del lugar de los hechos***

El primer responsable una vez llega al lugar de los hechos, ubica su medio de transporte con las luces de emergencia encendidas, de forma que ofrezca señalización de prevención para otros usuarios de la vía, previniendo que no ocurra otro accidente por falta de señalización de la escena, al tiempo realiza una observación preliminar del lugar de los hechos, determinando la magnitud del accidente, cantidad de personas lesionadas, los daños causados y la ubicación de los EMP y EF desde los más próximos hasta los más lejanos, haciendo un especial énfasis en las huellas de frenado o vestigios producto del accidente.

El primer responsable asegura el lugar de los hechos, reduciendo el riesgo de un nuevo accidente y como lo establece el Manual de Procedimientos para Cadena de Custodia, determina el área a ser aislada, acordona utilizando las barreras físicas necesarias de acuerdo a la magnitud del hecho y a las características del lugar, considerando como mínimo dos anillos (cuerdas, cintas, barricadas, policías adicionales, vehículos, voluntarios, entre otros.) Esto permite a los funcionarios adelantar la diligencia ubicándose dentro del perímetro del primer y segundo acordonamiento, dejando el primer acordonamiento para aislar el lugar de los hechos o escena con todos los EMP y EF que allí se encuentren.

El Ministerio de Transporte como máxima autoridad de tránsito y transporte en Colombia expidió el Manual de Diligenciamiento de Informe Policial de Accidente de Tránsito, mediante la Resolución 11268 de 2012, en el cual se registra la información más importante de un accidente de tránsito incluyendo la fijación topográfica.

El manual reglamenta que las autoridades de tránsito de control operativo, deberán realizar la fijación topográfica de los EMP y EF en este formato casilla 17 el cual se denomina croquis o bosquejo topográfico y este da la posibilidad de hacerse a escala, donde uno de sus aspectos más sobresalientes es la creación de la tabla de medidas para dar una mejor presentación y orden en el bosquejo siendo obligatorio el diligenciamiento con la técnica que reglamentó el manual. De la información más importante que debe registrarse en la fijación

*topográfica, está la posición del norte, establecimiento del área de impacto, la posición final de los vehículos, las huellas y vestigios que sirvan para inferir las trayectorias de los vehículos antes del accidente. También es necesario graficar y medir las bermas, aceras, calzadas, carriles, separadores, señalización horizontal y vertical, que reglamente, prevenga o informe a los usuarios de la vía el comportamiento que deben tener en el sector del accidente, **deben diagramarse los vehículos estacionados, postes, árboles o elementos que puedan obstaculizar la visibilidad de los conductores.***

Pág 87 del libro, el cual se anexa.

Así pues, se relieves y se reitera: probado jamás quedó en el *dossier* –más allá de las elucubraciones y meras afirmaciones de la contraparte, de cara a auto favorecerse- que hubiera carros estacionados al costado de la vía en que se produjo el accidente, puesto que éstos jamás se diagramaron en el croquis, nunca se consignaron en el Informe Policial de Accidente de Tránsito; incluso, en el acápite de las “Conclusiones” plasmadas por la Fiscalía “Respecto a la vía y su entorno” (pág. 35 expediente digitalizado) se estableció que: “no tuvieron influencia alguna sobre la forma como se originó el



accidente”. De manera que, la antítesis de la contraparte, para cimentar su posición de que, fue con ocasión de los vehículos que estaban estacionados a ambos lados de la vía, y que, entre estos mismo, el peatón se escondió para aparecer súbita e invisiblemente en medio del carril por el que se desplazaba la van y sobre el panorámico de la van, queda infirmado y/o desvirtuado.

Por otra parte y en atinencia a la posición tanto del Juez de conocimiento en primera instancia como de la parte pasiva, es menester relieves que la Ley y la jurisprudencia protegen máxime al peatón, por ser éste a todas luces la parte más débil de la situación, tanto es así que la gran parte de sanciones y prescripciones en el Código Nacional de Tránsito se encauzan hacia conductores y no hacia los peatones, circunstancia elemental, pues al enfrentar a un individuo que cuenta únicamente con su cuerpo e integridad –protegido únicamente por un órgano blando como lo es la piel-, VS. una máquina potente provista de un sinfín de equipamientos, latonería y demás que se convierten en una coraza que no solo protege a los ocupantes del vehículo, sino que, dada su magnitud, potencia y elementos que conforman las piezas, devienen en materiales generadores de un daño de proporciones colosales; peor aún, cuando a dicha máquina se le añade energía cinética (velocidad). Así pues, *ab initio* existe un desbalance entre ambas masas -el cual incrementará exponencialmente y será directamente proporcional a la velocidad que se le aplique al vehículo en cuestión (así como a su volumen)- y entre ambas materias (cuerpo de la persona - materia del vehículo), donde, a todas luces y ante cualquier circunstancia el que resulta perjudicado es el peatón en su integridad y en su vida. De allí el factor lógico, la etiología racional de que la conducción se catalogue como el ejercicio de una actividad peligrosa donde la culpa se presume y, por ende, opera la inversión del *onus probando*; el ordenamiento jurídico siempre busca proteger al peatón como parte más débil. Esto, en atinencia a que la contraparte en todo momento adujo argumentos *Ad hominem*, pretendiendo hacer pasar al conductor como un “borracho” -situación que además desvirtuaron sus conocidos y más allegados en la audiencia de pruebas-, pretendiendo exculparse ladinamente, aduciendo en todo momento que el peatón se encontraba ebrio, aserción la cual, además de ser peyorativa, no deriva *per sé* en causal determinante, si no se prueba sin margen de error que su estado y accionar fueron decisivos y/o concomitantes para producir el resultado dañoso. Aún en gracia de discusión, ha estipulado la Corte Constitucional sobre los peatones ebrios:

<https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2011/C-619-11.htm>

...

*... la embriaguez en conductores implica per se una infracción de tránsito, incluso si no se ha presentado un accidente. Por lo que el alcance de la norma en este contexto, no puede ser otro que el cumplimiento mismo de las normas de tránsito. Exigencia esta (la de no estar ebrio al conducir) que no es aplicable a los peatones, pues **no existe en las normas de tránsito contenido normativo alguno que prohíba a los peatones injerir alcohol**. Para la Corte resulta claro que **en materia de responsabilidad de tránsito, la conducta sancionable a propósito de la ingesta de alcohol es la del conductor, pues la autoridad de tránsito no puede imponer sanciones a los peatones ebrios**. En este orden la distinción entre peatones y conductores derivada de la disposición acusada, surge del sentido mismo de las regulaciones de tránsito, cual es sancionar ciertas conductas de los conductores. Esto sugiere igualmente la idea de que no toda distinción normativa implica desigualdad de trato. Pues la desigualdad de trato significa que el contenido de la ley distingue para discriminar injustificadamente. Y, en el caso concreto **el contenido normativo se dirige a quien es el sujeto de las regulaciones sancionatorias principales y esenciales de la regulación de tránsito. Esto es, los conductores**. Por lo cual no resulta errado que no contemple otros sujetos.*

*Si bien el denominado Código de Tránsito establece algunas regulaciones, e incluso sanciones, a algunas conductas de los peatones (arts 57 y ss Ley 769 de 2002), **las responsabilidades de tránsito se circunscriben a los conductores**. El Código de Tránsito (Ley 769 de 2002) dispone multas para peatones en ciertas hipótesis (art. 58 de Ley 769 de 2002), pero **la regulación del detalle de las actividades y el componente sancionatorio del Código en mención se refiere mayormente a los conductores**.*

A la postre, se esgrime una sentencia donde la H. C. S. de J., no casó la sentencia debatida del H. Tribunal Superior, donde se condenó a la parte demandada por no lograr acreditar la culpa exclusiva de la víctima (reduciendo la indemnización a favor de la parte demandante solo en un 20%; es decir, condena en un 80% al demandado) y también se debate sobre un peatón en estado de ebriedad, a saber:



C. S. de J. Sala de Casación Civil

Exp. No. 7459

Mg. César julio Valencia copete, datada a 16 de diciembre de 2004 (se adjunta)

Pag.9 El susodicho deceso, adujo el juzgador, "tiene una causa preponderante, fundamental, mecánica si se quiere y es el impacto del bus que se movilizaba y choca contra su humanidad", puesto que la presencia de quien luego falleciera y "su estado inconsciente producto de la bebida etilica ingerida" se constituye en "aspectos circunstanciales, meras condiciones si se quiere, pero jamás en factor impunidad".

6. En armonía con lo precedente el sentenciador afirmó la responsabilidad de los accionados así: del conductor, porque "según lo muestran los agentes de tránsito, manejaba distraído, de modo que aunque sea cierta la tesis del estado de inconsciencia de la víctima de la cual se tratará en oportunidad, también es igualmente cierto, al menos obra el indicio, el conductor, tenía perfectamente la posibilidad de evitar el resultado si hubiere conducido a velocidad mínima, manejaba a una velocidad superior a la normal porque confiaba en que podía desarrollarla aprovechando la recta de una autopista con buenas condiciones de visibilidad y en altas horas de la noche. Indicios hay sobre esos aspectos como nos cuentan los agentes cuando hablan de las posibles causas y aunque no necesitamos demostrar la culpa del conductor, desde todo punto de vista resulta inaceptable su tesis de la ausencia de culpa o lo que es igualmente trascendental que el hecho se originó en culpa exclusiva de la víctima.

Se aplica al meollo del asunto el artículo 2357 el código civil para reconocer una disminución de la indemnización apenas de un 20%.

...Efectivamente, para determinar qué la contraparte era responsable los perjuicios causados a las promotoras de este proceso, con ocasión de la comisión del hecho dañino, a raíz del cual perdió la vida José isaías acosta álvarez, y que la participación de este en dicho acontecimiento fue mínima, el tribunal considero, en síntesis, que la responsabilidad aplicable era la objetiva prevista en la artículo 2356 del código civil, en el cual la culpa de la gente era indiferente, sin que importara, por tanto, si el autor del daño actuó o no con imprudencia, negligencia, impericia o desconocimiento de los reglamentos, es decir, que no redujo la responsabilidad de los demandados de la culpa el chofer sino del hecho en sí mismo considerado; dijo al efecto las "escasas pruebas que hora en el proceso permiten en todo caso demostrar aquellos elementos relacionados con la producción del hecho perjudicial el daño y la relación de causalidad", puesto que "hablan de la producción del impacto violento del automotor cuando se desplaza va sobre una avenida de la ciudad chocando contra la integridad física" de José isaías, "la muerte del mismo y la relación de causalidad pues su deceso tiene por causa las graves heridas producidas por el golpe", añadiendo que con base en aquellas pruebas podía "dar resolución al conflicto ya que la parte demandante logra demostrar los elementos de la responsabilidad civil en el caso de accidente tránsito, esto es, el hecho, el resultado perjudicial y la relación de causalidad", para agregar, en relación con este último elemento, que llegaba "a la convicción acerca de la forma como se produce la muerte de la víctima, el impacto del automotor que se encontraba en movimiento, contra la humanidad del occiso, es decir, el hecho tiene por causa la conducción de automotores de modo que surge la presunción de responsabilidad en contra de los demandados".

A partir de esa cardinal consideración halló acreditado los elementos estructurales de la responsabilidad objetiva que aplicó, como son el hecho perjudicial, el daño y la relación de causalidad, lo que le permitió presumir la responsabilidad de castañeda camargo y, por consiguiente, los otros accionados.

Por otra parte, respecto al daño a la vida de relación, éste se acreditó con las deposiciones de las partes, de los testigos arrimados al proceso y con las resoluciones a los derechos de petición incoados por la suscrita, donde se ofició a las Instituciones Educativas (Luis Ernesto Puyana y CerLaLaguna Silos) en las que cursaban sus estudios los aquí demandantes y allí claramente se prueba que algunos de éstos perdieron el año, empeoraron en su promedio escolar, desmejoraron su relación con los demás compañeros, su conducta se vio afectada negativamente, otros se retiraron del estudio; todos estos, hechos posteriores a la muerte violenta de su Sr. progenitor. Ahora bien, respecto a lo erradamente aducido por la contraparte, el daño moral se presume (así lo ha designado la H. C. S. de J.); por ende, la contraparte es quien se hallaba en el deber legal de probar una situación contraria, empero, no lo hizo.

En atinencia al no reconocimiento de indemnización al Sr. Juan de la Cruz Acuña (padre del occiso), se resalta que su defunción fue un hecho sobreviniente en el presente proceso, por lo cual se adjunta



Registro Civil del Defunción y se solicita que el reconocimiento de su parte, se distribuya en iguales partes a sus nietos aquí causahabientes.

Así pues: Honorable Magistrado Ponente y Honorable Sala Única, en virtud de lo preliminarmente argumentado y todo lo probado por la parte activa dentro de proceso judicial, hay cabida a proceder a declarar la responsabilidad total de los demandados en el presente caso; en su defecto, y si a su sano arbitrio lo consideran, la compensación de culpas o concausa.

Circunspectamente:

STEPHANY CANAL AMAYA
APODERADA/PARTE ACTORA
T.P. 242.441 del C. S. de la J.

Nº INTERVENIENTOS		FOLIOS		PÁGINAS	
S	237	16	12	4	4
				SI	NO

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SALA DE CASACIÓN CIVIL**

**MAGISTRADO PONENTE:
CÉSAR JULIO VALENCIA COPETE**

Bogotá D.C., dieciséis (16) de diciembre de dos mil cuatro (2004).

Referencia: Expediente número 7459.

Se decide el recurso de casación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia de 9 de septiembre de 1998, proferida por la Sala Civil-Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Tunja, dentro del proceso ordinario promovido por Evangelina Fuquen Samacá, quien obra en nombre propio y en el de sus menores hijas Deisy Alexandra y María Camila Acosta Fuquen, frente a Nayib Dalal Guzmán, Luis Eduardo Castañeda Camargo y Transportes y Turismo Berlinas del Fonce S. A. "BERLINASTUR S. A.", al cual fue llamada en garantía La Previsora S. A. Compañía de Seguros.

I. ANTECEDENTES

1. Las demandantes convocaron a juicio ordinario a los demandados para que se los declarara civil y solidariamente responsables por los perjuicios materiales y morales a ellas ocasionados por razón del fallecimiento de José Isaías Acosta

Álvarez, su esposo y padre, acaecido como consecuencia del accidente de tránsito detallado en los hechos del libelo, y que, en consecuencia, se los condenara a pagarles \$60'000.000 por perjuicios materiales y el equivalente a 1.000 gramos oro por daños morales, o los mayores valores que por ambos conceptos se demostraran en el proceso, más los intereses legales desde la época de los hechos hasta la presentación de la demanda y doblados a partir de esta fecha, todas esas condenas con la corrección monetaria.

2. Fundamentan sus pretensiones en los hechos que seguidamente se compendian:

a) El 27 de agosto de 1993, aproximadamente a las 11:53 la noche, en la Avenida Oriental de Tunja, a la altura del sitio “Los Hongos”, el bus de placas SN-8960, conducido por Luis Eduardo Castañeda Camargo, de propiedad de Nayib Dalal Guzmán y afiliado a la sociedad Transportes y Turismo Berlinas del Fonce S. A. “BERLINASTUR S. A.”, atropelló a José Isaías Acosta Álvarez cuando intentaba cruzar la vía pública, quien a consecuencia de las heridas y traumatismos que padeció, murió en horas de la madrugada del día siguiente.

b) Ese accidente se produjo por la imprudencia de Castañeda Camargo quien conducía el automotor con exceso de velocidad y actuó con negligencia al dejar de utilizar el cuidado necesariamente requerido.

c) Acosta Álvarez, quien era esposo y padre de las demandantes, al morir tenía 30 años de edad, se desempeñaba

como mecánico automotriz independiente, trabajo en el que obtenía ingresos mensuales que oscilaban entre \$250.000 y \$300.000, y velaba por el sostenimiento de aquéllas puesto que las hijas eran menores de edad y Evangelina, su cónyuge, se dedicaba exclusivamente al hogar.

d) En la Fiscalía 12 Especializada de Tunja se adelanta la investigación penal respectiva.

3. Notificados los demandados de la demanda, la contestaron oponiéndose a las pretensiones y expresando, en cuanto a los hechos, que si bien aceptaban la ocurrencia del suceso, precisaban que el rodante no atropelló a José Isaías sino que éste, por encontrarse ebrio, no calculó bien al cruzar la avenida y se lanzó contra el automotor, descartando así que las consecuencias fatales del accidente hayan sido ocasionadas por imprudencia o negligencia del conductor; recalcan que la investigación penal que a éste se le siguió precluyó al establecerse que fue la propia víctima la que buscó su muerte.

BERLINASTUR S. A. propuso la excepción que denominó de “carencia de acción para el demandante”, basada en que como la justicia penal finalizó la investigación al no hallar responsable al chofer, las demandantes no podían demandar las pretensiones invocadas. Luis Eduardo Castañeda, por su lado, planteó idéntica excepción y la de “relación directa entre el fallo penal con el hecho civil demandado”, fundada en que si la justicia penal no le imputó responsabilidad por el señalado deceso, la civil se hallaba inhabilitada para emitir un pronunciamiento diferente. Aquella

sociedad adicionalmente citó en garantía a La Previsora S. A. Compañía de Seguros.

Al comparecer la llamada, contestó la demanda, limitándose a expresar que los hechos base de la acción deben demostrarse y que no aceptaba culpa de Castañeda Camargo.

4. Por sentencia de 19 de febrero de 1998 el Juzgado 3º Civil del Circuito de Tunja culminó la primera instancia, en la que declaró, de una parte, probadas las excepciones “pero solo en relación con la ‘responsabilidad delictual y cuasidelictual’” y, de otra, responsables civil y extracontractualmente a los accionados de los perjuicios ocasionados a las actoras con el accidente de tránsito sobre el que versa el litigio; adicionalmente redujo “la apreciación del daño, en un 50%” al hallar “probado que la víctima se expuso imprudentemente”, por lo que condenó en forma solidaria a la contraparte a pagar a las accionantes \$27.432.942,55 por perjuicios materiales y \$1.000.000 por los morales; además negó la condena relativa a los intereses y a la actualización monetaria y le ordenó a la llamada en garantía responder hasta el tope de \$12’000.000 “como valor asegurado y luego de hacer la deducción pactada”.

5. Al desatar la apelación interpuesta por las partes, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Tunja le puso fin a la alzada mediante fallo de 9 de septiembre de 1998, en el que modificó la decisión del *a-quo*, tras lo cual dispuso declarar infundadas las excepciones; confirmar la declaratoria de responsabilidad; dejar como reducción de la indemnización “solamente el veinte por ciento”; condenar a los convocados a pagarle a Evangelina \$24’569.391, a Daysy Alexandra \$9’048.700 y

a María Camila \$10'274.610 por concepto de perjuicios materiales, y por los morales \$4.800.000 a Fuquen Samacá, \$3.200.000 a Daysy Alexandra, y 3.200.000 a María Camila; confirmar la orden impartida a la compañía aseguradora y la absolución de los demandados a pagar intereses y actualización monetaria.

II. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL

1. Luego de hallar reunidos los presupuestos procesales y constatar la ausencia de vicio que anulara lo actuado, aseguró el *ad-quem* que, conforme con los hechos y las súplicas invocadas, es objetiva la especie de responsabilidad que corresponde a este asunto, la cual se explica en cuanto surge de los daños causados en accidentes de tránsito como establece el artículo 2356 del Código Civil y que se diferencia del régimen común consagrado en el artículo 2341 de la misma obra, en tanto “se trata de una especie en que dado el alto riesgo de peligro que su ejercicio conlleva para la integridad de las personas”(fl.36) ha sido consagrada como actividad de esas características, por lo que sus requisitos varían como que “se pasa a un sistema objetivo o de presunción de responsabilidad o responsabilidad sin culpa”(fl.37).

Acotó que “la actividad de conducir automotores, como muchas otras cuya característica común las cubre la denominación de actividades peligrosas, escapa al sistema clásico para formar parte de uno totalmente diferente pues la culpa deja de ser elemento estructural, no tiene que probarlo la víctima, lo que es mejor aun, en ausencia de culpa, esto es cuando la actividad del agente no corresponde a ninguna circunstancia constitutiva de dolo o culpa en cualquiera de sus aspectos, culpa de imprudencia o de

negligencia o de desconocimiento de reglamentos, se es igualmente responsable”, vale decir, “que aun frente a la demostración de haberse realizado la conducta de conducir el vehículo de manera diligente y prudente, con observancia de las reglas de tránsito” el agresor no puede “obtener absolución”, pues lo que caracteriza el sistema objetivo “aplicado a las actividades peligrosas es que la culpa nada tiene que ver, basta la realización del hecho por parte del agente, que se haya producido el daño y que entre los dos exista una relación etiológica para que surja la responsabilidad del demandado”. No se crea, agregó, “que se trata de un sistema en que la culpa se presume y lo que corresponde es desvirtuar tal presunción, ese sistema no se da para las actividades peligrosas sino para otro tipo de hechos perjudiciales como es el caso de la responsabilidad de los padres por los hechos de sus hijos”(fl.38).

2. Añadió el fallador que en la objetiva procede la exoneración de responsabilidad únicamente “cuando el hecho se origina en fuerza mayor o caso fortuito, en culpa exclusiva de la víctima o en el hecho exclusivo de un tercero” (fl.38), y como en ella “la culpa no es elemento de la responsabilidad” porque ésta “se presume, no la culpa, la carga de la prueba se reparte” de tal manera que a “la víctima le corresponde demostrar los elementos de la responsabilidad objetiva, esto es el hecho, el daño y la relación de causalidad”, de tal suerte que al demandado le toca probar, “si pretende exonerarse, que el accidente se debió a fuerza mayor o caso fortuito o a culpa exclusiva de la víctima o al hecho exclusivo del tercero”, esto es, que ese sujeto procesal debe acreditar “que la imputación estuvo errada porque la causa del accidente no lo fue su conducta sino la fuerza mayor o el caso fortuito o el hecho del tercero que igualmente debe ser exclusivo pues compartido no exonera ni

reduce la indemnización o a la culpa exclusiva de la víctima, compartida hay lugar a reducción en los términos del artículo 2357”(fl.39).

3. Con ese soporte conceptual el *ad-quem* predicó que las escasas pruebas recaudadas en todo caso permitían demostrar los “elementos relacionados con la producción del hecho perjudicial, el daño y la relación de causalidad”, en cuanto se refieren al “impacto violento del automotor cuando se desplazaba sobre una avenida de la ciudad chocando contra la integridad física” de Acosta Álvarez, ocasionándole su deceso; acontecimiento del que, aseveró, tuvo “por causa las graves heridas producidas por el golpe”(fl.40), para seguidamente comentar que lo anterior y la relación de causalidad surge de las siguientes probanzas:

a) Del informe de los agentes de tránsito que se ocuparon del accidente, al referir que las condiciones de visibilidad eran normales, se trataba de una recta, la velocidad máxima permitida en el sector era de 40 kilómetros por hora y que el “código 110”, señalado como causa probable de la colisión, traduce que Castañeda Camargo “no está pendiente de la vía y las acciones de los demás”.

b) Del examen de alcoholemia practicado por Medicina Legal a la víctima, que dio como resultado positivo.

c) De la indagatoria rendida por el conductor en el proceso penal que por razón del referido accidente se le siguió, cuyas manifestaciones fueron ratificadas en el interrogatorio de parte

que aquí absolvió, donde relató las circunstancias en que tuvieron lugar los hechos investigados.

d) De la providencia de 15 de septiembre de 1994 mediante la cual el fiscal que conoció de la investigación penal dispuso su preclusión, basado en que fue “causa generadora del accidente la conducta imprudente de la víctima al atravesarse en la vía que correspondía al vehículo”(fl.41).

4. Anotó el fallador, de un lado, que las relacionadas pruebas permiten demostrar que José Isaías “fue atropellado violentamente por la parte delantera del bus en momentos en que cruzaba la avenida y que en concepto de los agentes de tránsito según quedara consignado en el croquis tuvo por causas posibles tanto la imprudencia del peatón como la negligencia del conductor”; de otro, que sobre ese acervo probatorio “se puede perfectamente dar resolución al conflicto ya que la parte demandante logra demostrar los elementos de la responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito, esto es, el hecho, el resultado perjudicial y la relación de causalidad”, y, en relación con este último, que conocida la forma como se produjo “la muerte de la víctima, el impacto del automotor que se encontraba en movimiento, contra la humanidad del occiso”, el hecho tuvo “por causa la conducción de automotores de modo que surge la presunción de responsabilidad en contra de los demandados”(fl.41).

5. En torno de las defensas alegadas, estimó el juez de segundo grado que la contraparte no demostró circunstancias que constituyeran “la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho exclusivo de un tercero o la culpa exclusiva de la víctima”, y en cuanto hace a esta

última, apuntó que no se probó, como quiera que para ello se requería acreditar el “comportamiento diligente y prudente del automovilista” y que la muerte de José Isaías se debió a que “resolvió lanzarse al paso del automotor”(fl.42).

El susodicho deceso, adujo el juzgador, “tiene una causa preponderante, fundamental, mecánica si se quiere y es el impacto del bus que se movilizaba y choca contra su humanidad”, puesto que la presencia de quien luego falleciera y “su estado inconsciente producto de la bebida etílica ingerida” se constituye “en aspectos circunstanciales, meras condiciones si se quiere, pero jamás en factor de impunidad”.

6. En armonía con lo precedente el sentenciador afirmó la responsabilidad de los accionados así: del conductor, porque “según lo muestran los agentes de tránsito, manejaba distraído, de modo que aunque sea cierta la tesis del estado de inconsciencia de la víctima de la cual se tratará en oportunidad, también es igualmente cierto, al menos obra el indicio, el conductor, tenía perfectamente la posibilidad de evitar el resultado si hubiere conducido a velocidad mínima, manejaba a una velocidad superior a la normal porque confiaba en que podía desarrollarla aprovechando la recta de una autopista con buenas condiciones de visibilidad y en altas horas de la noche. Indicios hay sobre esos aspectos como nos lo cuentan los agentes cuando hablan de las posibles causas y aunque no necesitamos demostrar la culpa del conductor, desde todo punto de vista resulta inaceptable su tesis de la ausencia de culpa o lo que es igualmente trascendental que el hecho se originó en culpa exclusiva de la víctima”(fl.43); del propietario, en razón a que “el derecho de dominio que tiene sobre su vehículo le permite en virtud

de los atributos de la propiedad el poder de usar y gozar, esto es derivar toda suerte de provecho económico pero esos privilegios tienen una limitante como lo define el derecho de propiedad, ‘no siendo contra la ley o derecho ajeno’”, por lo que estimó que violó “una obligación de resultado, consistente en guardar las cosas de tal manera que no causen atentado al derecho de los demás, ese resultado no se dio porque por medio del carro atentó contra el derecho a la vida”; y de BERLINASTUR S. A., debido a que “obtiene provecho económico desarrollando la actividad de la conducción. Es así mismo responsable porque causó daños en el ejercicio de una actividad peligrosa”(fl.43 y 44).

7. En lo tocante con el preciso punto de la preclusión de la investigación penal seguida con ocasión del mencionado accidente, el tribunal argumentó que como “la responsabilidad civil, especialmente la que se deriva de daños causados en ejercicio de actividades peligrosas no tiene por fundamento la culpa”, no podía “aceptarse la tesis conforme a la cual aquel fallo produce efectos frente al Juez Civil”, recordando al respecto que la sentencia absolutoria del juez penal tiene efectos de cosa juzgada solamente “cuando su fundamento recae en que el sindicado no cometió el hecho u obró en legítima defensa o en cumplimiento de una orden de autoridad”, toda vez que en penal se responde por la culpa o por el dolo, y aquí “por el daño sin consideración a circunstancias internas”(fl.44).

8. Aplicó al asunto el artículo 2357 del Código Civil para “reconocer una disminución de la indemnizaciónapenas de un veinte por ciento”(fl.45).

III. LA DEMANDA DE CASACIÓN

Con apoyo en la causal primera del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, dos cargos se proponen contra la sentencia, los que serán estudiados en el orden propuesto.

CARGO PRIMERO

Acusan el fallo de ser indirectamente violatorio de los artículos 2341, 2343, 2344, 2345, 2347, 2349, 2352, 2356 y 2357 del Código Civil y 109, 120, 121, 122, 123 y 148 del Código Nacional de Tránsito, por aplicación indebida, y de los artículos 332 del Código de Procedimiento Civil, 9º del Código Penal y 15 y 57 del Código de Procedimiento Penal, por falta de aplicación, a consecuencia de los errores de hecho en que incurrió el *ad-quem* “en la apreciación de las pruebas que valoró, y en las que al punto dejó de considerar, para derivar la responsabilidad” de los demandados.

1. Tres yerros fácticos, en concreto, le enrostran los recurrentes a la sentencia enjuiciada.

2. En el primero, le achacan al fallador haber cometido error de hecho en la apreciación del proceso penal que la Fiscalía 12 Especializada de Tunja siguió contra el chofer, en el que se decretó la preclusión de la instrucción, pues, no obstante haberse incorporado copia de ese asunto y de la providencia con la que se dispuso la preclusión de esa investigación, el juez de segundo grado “pretirió por completo las evidencias que allí obran”, contrarias a las conclusiones que extrajo.

Destacan los acusadores que en ese asunto criminal se practicaron varias pruebas, entre las que cita el acta de levantamiento del cadáver, la necropsia y su álbum fotográfico, la indagatoria del procesado, el croquis y las declaraciones de los agentes de la Policía Vial Oswaldo Soler Arias y Francisco Velasco Correa, la inspección judicial al vehículo, el dictamen de alcoholemia que la Seccional de Tunja del Instituto de Medicina Legal le practicó al occiso, las declaraciones de José Daniel Acosta Álvarez, Evangelina Fuquen, Marleny Hernandez Aguilar y Jorge Alirio Verdugo, quienes no son “testigos presenciales de los hechos”(fl.23).

Advierten que la nombrada fiscalía, al resolver la investigación que allí se originó por los mismos hechos que son objeto de este proceso, por proveído de 15 de septiembre de 1994 decretó la preclusion de esa instrucción en favor de Castañeda Camargo, determinación esa que, de conformidad con las razones allí expuestas, de las cuales transcriben las que consideran pertinentes, es demostrativa de que el accidente fue causado únicamente por culpa de la víctima, de donde le reprochan al juzgador, de un lado, que no haya dado por probada esa culpabilidad exclusiva de José Isaías y, de otro, que hubiese atribuido carácter meramente circunstancial al estado de ebriedad en que el mismo se hallaba, citando los apartes inherentes del fallo.

Seguidamente los casacionistas transcriben decisiones de esta Corporación concernientes al sentido y alcance del artículo 2356 del Código Civil y sobre el influjo de las decisiones

penales frente a las civiles, tras lo cual explican que en “lo dicho anteriormente se observa a simple vista, sin mayor esfuerzo ni raciocinio, el manifiesto, grave y notorio yerro en que incurrió” el sentenciador “al no apreciar en toda su dimensión” el referido proceso penal “que contiene un fallo *erga omnes* por el cual se decretó la preclusión de la instrucción seguida” contra Castañeda Camargo, y en el que se indicó que el accidente “fue producido por la culpa exclusiva de la víctima ... quien lamentablemente murió por su propia culpa. Culpa exclusiva de la víctima que, como nos lo ha enseñado la jurisprudencia y la doctrina, constituye causal que rompe la presunción de culpa o de responsabilidad, contenida en el artículo 2356 del C.C.”(fl.28).

3. En el segundo, le atribuyen al tribunal equivocación de esa misma índole al haber dejado de apreciar los interrogatorios de parte absueltos por los demandados, concretamente la versión juramentada del conductor, respecto del cual indican los censores el sentenciador se refirió apenas indirectamente al enunciar los diferentes medios acopiados, confundiendo así lo que se entiende por prueba directa con testigos presenciales; asimismo manifiestan que dicho interrogatorio se convirtió en el único “testimonio” por tratarse de la persona que “vio lo acaecido”(fl.30), significando con ello que no es cierto que faltara prueba directa; para precisar seguidamente que si esas probanza no le merecía credibilidad, el juez de segundo grado así debió manifestarlo, cosa que no hizo porque “su fallo fue en conciencia”(fl.31).

4. Alrededor del tercero, en el que le endilgan al sentenciador error de hecho “en la determinación de indicios de

culpa”, puntualizan los impugnadores que para atribuirle la culpa al chofer, el tribunal tuvo como prueba el croquis del accidente, del que derivó el indicio del exceso de velocidad pues conducía a una “superior a la normal porque confiaba en que podía desarrollarla aprovechando la recta de una autopista con buenas condiciones de visibilidad” y a altas horas de la noche(fl.31), para tras ello manifestar que el artículo 250 del Código de Procedimiento Civil establece que para atribuir eficacia probatoria a los indicios, éstos deben apreciarse en conjunto teniendo en cuenta su gravedad, concordancia y convergencia y su relación con las demás pruebas, para inmediatamente señalar, con base en el artículo 248 *ibídem*, que para que un hecho pueda considerarse como tal deberá estar probado, lo que no sucedió con los indicios que el *ad-quem* dijo haber hallado. En este asunto no hay un solo indicio de culpa de Castañeda Camargo, ni un hecho probado del cual se puedan inferir los señalados por el fallador.

Acotan que el indicio de exceso de velocidad aducido por el fallador, teniendo en cuenta los requisitos exigidos, no “podría calificársele como tal” en tanto se trata de una afirmación carente de sustento, es decir, de una “elucubración desarrollada por haber sucedido el accidente” en la “recta de una autopista con buenas condiciones de visibilidad” y a altas horas de la noche, pues al confrontarse esa aseveración con otras pruebas, como “la inspección judicial practicada al vehículo, el croquis que da cuenta del sitio en que quedó el automotor y la correspondiente mancha de sangre de la víctima, el interrogatorio del conductor” (fl.33) e incluso por las diligencias de levantamiento del cadáver y de necropsia, resulta contraevidenciada. Contrario a lo estimado por el juzgador, sí se probaron los hechos indicadores de la culpa exclusiva del peatón,

los que aquél no vio, como lo son “su estado de ebriedad”, “la parte del bus que sufrió el impacto y la distancia a que quedó la mancha de sangre”(fl.33).

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

1. Toda demanda de casación debe reunir los requisitos formales que exige el artículo 374 del Código de Procedimiento Civil, entre los cuales fulgura el de que los cargos deben formularse por separado y en forma “clara y precisa”, con exposición de los motivos en que se apoyan; y si ellos se proponen dentro del ámbito de la causal primera de casación y se alega la violación de norma sustancial como consecuencia de error de hecho manifiesto en la apreciación de la demanda o de su contestación, o de determinada prueba, “es necesario que el recurrente lo demuestre”, lo cual exige que éste, “ante todo, puntualice o singularice cuáles son los medios persuasivos en que recayeron los desaciertos del fallador, y después, claro está, adelantar la labor dialéctica que implica la confrontación entre lo que realmente fluye de la probanza respectiva y la conclusión que de ella derivó el sentenciador, pues que sólo así podrá la Corte, dentro de los confines exactos de la acusación, ver de establecer si se presentó el desatino que con ribetes de protuberancia le endilga el casacionista”(G. J., t. CCXLVI, pag.272).

Quiere decir lo anterior que la demanda de casación no cumplirá los requisitos formales si no contiene censuras precisas y claras, de las cuales aflore su exacta identificación, lo que ocurrirá si en lugar de ello el acusador dedica su labor a hacer comentarios sobre el fallo o alegaciones que son

propias de las instancias, pues, sabido es, en virtud del carácter dispositivo de que se halla impregnado este recurso, que no es a esta Corporación a quien debe dejarse la tarea de encontrar las pruebas mal apreciadas, o de investigar cuáles de sus apartes fueron erróneamente interpretados, supuestos o agregados, como que justamente ello es lo que el cargo debe mostrar y probar. No basta, entonces, que el casacionista se refiera a las probanzas por su mera denominación -testimonial, documentos, inspección judicial, etc.-, ni que se dé únicamente el nombre de los testigos o se efectúen meras consideraciones sobre lo que éstos han dicho, sin efectuarse el contraste entre lo que objetivamente ostenta cada uno de los medios de persuasión cuya apreciación se critica y lo que el fallo dice o deduce de ellos.

Desde otra perspectiva, es palmario que, como de vieja data lo tiene definido la jurisprudencia, la demanda de casación “debe contener una crítica concreta y razonada de las partes de la sentencia que dicho litigante estima equivocadas, señalando asimismo las causas por las cuales ese pronunciamiento material de impugnación resulta ser contrario a la ley. Y para que ese requisito quede satisfecho del modo que es debido, es indispensable que esa crítica guarde adecuada consonancia con lo esencial de la motivación que se pretende descalificar, vale decir que se refiera directamente a las bases en verdad importantes y decisivas en la construcción jurídica sobre la cual se asienta la sentencia, habida cuenta de que si blanco del ataque se hacen los supuestos que delinea a su mejor conveniencia el recurrente y no a los que objetivamente constituyen el fundamento nuclear de la providencia, se configura un notorio defecto técnico por desenfoque que conduce al fracaso del cargo correspondiente”(G.J., t. CCLVIII, pag.294).

2. Pues bien, el cargo objeto de análisis, montado, como se dijo, por la causal primera del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, por manifiestos errores de hecho en la apreciación de las pruebas, no cumple las exigencias expuestas, tanto porque carece de la precisión y claridad requeridas como porque en una de sus acusaciones es desenfocado, situación que inevitablemente conduce a su fracaso, según pasa a verse.

3. En torno de la primera de las anunciadas deficiencias técnicas, ha de verse que, en cuanto toca con el yerro relativo a la apreciación del asunto penal, la acusación es vaga, como que los recurrentes se limitaron a enumerar las pruebas que integraron esa investigación, sin puntualizar a cabalidad los aspectos de ellas que hubieren sido ignorados por el *ad-quem*, tampoco se ocuparon de indicar el sentido objetivo de tales probanzas, al tiempo que omitieron realizar la labor de parangón entre lo que de esos medios realmente surge y las conclusiones del juez de segundo grado; estas falencias se hacen más evidentes si se tiene en cuenta que para la debida estructuración del cargo no era suficiente que los censores, de manera general, se apartaran de las conclusiones que, acerca de la causa eficiente del suceso en que se produjo el deceso, extrajo el juzgador.

En cuanto tiene que ver con la crítica referida a que el fallador pretermitió los interrogatorios de parte que absolvieron los demandados, cabe anotar que aun cuando los inconformes transcriben parte de la declaración de Luis Eduardo Castañeda y protestan que el juez de segundo grado, de un lado, hubiese confundido la prueba directa con la demostración de los hechos mediante testigos presenciales y, de otro, que pese a tal

exposición juramentada, la que califican de responsiva, exacta y completa, el juzgador hubiese optado por condenar a los accionados, es lo cierto que el cuestionamiento no satisface las exigencias ya comentadas en la medida que no concreta, y menos acredita, en qué consistió el error de hecho que pretenden achacarle al sentenciador. Además, siendo que éste no ignoró el señalado interrogatorio y en cambio sí lo apreció para desestimarlos en lo inherente a la posición que ese accionado asumió de ubicar la causa del accidente en la culpa exclusiva de Acosta Álvarez, los recurrentes han debido acreditar que el tribunal le dio a esa probanza un sentido diferente al que en realidad le correspondía y que, por ende, sus conclusiones sobre el particular le eran extrañas, lo que no hicieron, pues en la sustentación del cargo se echa de menos demostración en tal dirección. Adicionalmente, pese a que los acusadores aducen la pretermisión de los tres interrogatorios, es lo cierto que finalmente la circunscribieron a la versión recibida a Castañeda Camargo, como quiera que, según lo dicen los mismos casacionistas, el “interrogatorio al dueño del bus y al representante de la empresa transportadora..., como es apenas obvio, nada aportan sobre el accidente”.

Finalmente, las imputaciones que se hacen alrededor de la prueba indicaria, tanto en lo que se refiere a la apreciada por el juez de segundo grado para, supuestamente, deducir la responsabilidad del conductor, como a la dejada de valorar, y de la que podía inferirse la culpa exclusiva de la víctima, obsérvese que corresponden a verdaderos errores de derecho, pues aluden a las exigencias previstas en los artículos 248 y 250 del Código de Procedimiento Civil para que por el fallador puedan ponderarse los indicios, de donde propio es colegir que fue

equivocada la vía escogida por los censores para cuestionar la conducta que sobre el particular asumió el juzgador.

4. En relación con la segunda de las anunciadas anomalías de carácter técnico del recurso de casación, es de advertirse que el cargo, en una de sus acusaciones, es desenfocado por cuanto pone de presente un error sobre un aspecto que el sentenciador no adoptó como determinante de la decisión que lo condujo a acceder a las súplicas demandadas, pues la dispuso con base en unos totalmente distintos.

Efectivamente, para determinar que la contraparte era responsable de los perjuicios causados a las promotoras de este proceso, con ocasión de la comisión del hecho dañino, a raíz del cual perdió la vida José Isaías Acosta Álvarez, y que la participación de éste en dicho acontecimiento fue mínima, el tribunal consideró, en síntesis, que la responsabilidad aplicable era la objetiva prevista en el artículo 2356 del Código Civil, en el cual la culpa del agente era indiferente, sin que importara, por tanto, si el autor del daño actuó o no con imprudencia, negligencia, impericia o desconocimiento de los reglamentos, es decir, que no dedujo la responsabilidad de los demandados de la culpa del chofer sino del hecho en sí mismo considerado; dijo al efecto que las “escasas pruebas que obran en el proceso permiten en todo caso demostrar aquellos elementos relacionados con la producción del hecho perjudicial, el daño y la relación de causalidad”, puesto que “hablan de la producción del impacto violento del automotor cuando se desplazaba sobre una avenida de la ciudad chocando contra la integridad física” de José Isaías, “la muerte del mismo y la relación de causalidad pues su deceso tiene por causa las graves heridas

producidas por el golpe”, añadiendo que con base en aquellas pruebas podía “dar resolución al conflicto ya que la parte demandante logra demostrar los elementos de la responsabilidad civil en el caso de accidente de tránsito, esto es, el hecho, el resultado perjudicial y la relación de causalidad”, para agregar, en relación con este último elemento, que llegaba “a la convicción acerca de la forma como se produce la muerte de la víctima, el impacto del automotor que se encontraba en movimiento, contra la humanidad del occiso, es decir el hecho tiene por causa la conducción de automotores de modo que surge la presunción de responsabilidad en contra de los demandados”.

A partir de esa cardinal consideración halló acreditados los elementos estructurales de la responsabilidad objetiva que aplicó, como son el hecho perjudicial, el daño y la relación de causalidad, lo que le permitió presumir la responsabilidad de Castañeda Camargo y, por consiguiente, de los otros accionados.

Los casacionistas, sin embargo, reprochan unas conclusiones que, en su sentir, fueron las fundamentales del fallador, consistentes esencialmente en que el susodicho accidente obedeció a la culpa de Luis Eduardo Castañeda y no a la exclusiva de la víctima, vale precisar, que para ellos el fundamento de la sentencia radicó en que el juez de segunda instancia estimó que el mentado suceso se realizó por culpa de Castañeda Camargo y no de la única de Acosta Álvarez, cuando la verdad es que el juzgador no consideró el aspecto de la culpa para deducir la responsabilidad civil de ese demandado e imponerles a los convocados el deber de resarcir los perjuicios ocasionados a las aquí demandantes.

Ha de verse, entonces, que el cargo, en el aspecto que se comenta, es desenfocado, como quiera que se ocupa de controvertir unos fundamentos extraños al fallo, pues si el argumento toral del sentenciador consistió en que en actividades peligrosas, como lo es la conducción de vehículos automotores, se aplica la responsabilidad “objetiva” en la que la culpa del agente no es elemento estructural, por lo que no interesaba si el autor actuó con imprudencia, negligencia, impericia o desconocimiento de los reglamentos, era deber de los impugnadores combatir esa precisa y puntual argumentación, lo que no hicieron en tanto, como ya se dijo, dedicaron sus fuerzas a cuestionar un aspecto que el tribunal dejó al margen de los presupuestos axiológicos con base en los cuales aplicó la responsabilidad a cuyo amparo dispuso las condenas, dando lugar a que por esa sola circunstancia, la sentencia siga enhiesta, toda vez que aquellos pilares que la sostienen no fueron tocados en casación, permitiéndole seguir gozando de la presunción de acierto.

5. Con todo, resulta determinante para la Corte resaltar cómo, dejando de lado los defectos técnicos que aparecen en el cargo, si pudiera entender que, aunque apenas tangencialmente, lo que la censura pretende cuestionar es lo atinente a la fuerza vinculante de las providencias dictadas por la jurisdicción penal frente a la civil, entonces, por cuanto la equivocación del juzgador vendría a ser estrictamente jurídica, cualquier cargo ha debido formularse por la vía pertinente, esto es, por la directa y no por la indirecta, como en este asunto con notoria desviación se ha procedido.

Evidentemente, siendo así que, de cara a la resolución de 15 de septiembre de 1994, mediante la cual se dispuso la preclusión de la investigación penal, si el tribunal desconoció el hecho relativo a que el accidente tuviera como causa la culpa exclusiva de la víctima, debe advertir la Corporación que si aquél no dejó de ver y apreciar dicha providencia sino que se sustrajo de reconocer los efectos de la cosa juzgada previstos en el artículo 57 del Código de Procedimiento Penal, modificado por el artículo 8 de la ley 81 de 1993 -norma que corresponde al artículo 57 del Estatuto Procesal de la materia actualmente vigente-, al considerar que esa decisión no lo ataba o condicionaba frente a la responsabilidad civil que dedujo, ha de seguirse que al razonar de esta manera no fue porque hubiese pretermitido la prueba de la existencia del fallo penal, con lo que se descarta la violación indirecta por error de hecho, ni porque quebrase alguna de las reglas de disciplina probatoria, ya que ni siquiera desconoció el valor de las copias que del mismo se allegaron, con lo que se excluye que por esta misma vía se hubiera cometido error de derecho; de suerte que, valga repetirlo, si el razonamiento del *ad quem* fue de orden jurídico, en cuanto fijó su posición acerca de cómo aquella providencia carecía de injerencia en este asunto, resulta claro que cualquier ataque contra este pensamiento debió encaminarse por la vía directa, tendiente a rescatar el alcance jurídico de este precepto, y no por la indirecta como inapropiadamente lo efectuaron los recurrentes.

6. Por otro lado, como quiera que el sentenciador erró al determinar la incidencia que aquí podía tener la resolución de 15 de septiembre de 1994, en cuanto apuntó que como la responsabilidad que dijo aplicar no tenía por fundamento la culpa, no

aceptaba que esa decisión criminal produjera efectos en este pleito, puesto que fallos de esa especialidad generaban cosa juzgada solamente “cuando su fundamento recae en que el sindicato no cometió el hecho u obró en legítima defensa o en cumplimiento de una orden de autoridad”, porque en esa jurisdicción se responde por la culpa o por el dolo, y en civil “por el daño sin consideración a circunstancias internas”(fl.44), se impone a la Corte, en acatamiento de las previsiones del artículo 365 del Código de Procedimiento Civil, hacer la correspondiente corrección doctrinaria.

En esta dirección, ha de notarse que la doctrina jurisprudencial de la Corporación tiene sentado que cuando el artículo 57 del Código de Procedimiento Penal, modificado por el artículo 8º de la ley 81 de 1993 -norma contenida en el artículo 57 del Estatuto Procesal de la materia hoy vigente-, señala que la acción civil no podrá iniciarse ni proseguirse cuando se haya declarado, por providencia en firme, entre otros eventos, que el hecho causante del perjuicio el sindicato no lo cometió, necesariamente está abarcando “todas las hipótesis en que la absolución penal se debió al reconocimiento de un hecho que rompe el nexo causal indispensable para la configuración de la responsabilidad civil; en reducidas cuentas, quedan comprendidas allí todas las hipótesis que caen bajo el denominador común de ‘causa extraña’”, por lo que cuando en la acción penal se absuelve al sindicato, que en la civil es demandado, porque “medió el caso fortuito o la fuerza mayor, o el hecho de un tercero, o la culpa exclusiva de la víctima, es tanto como asegurar que el hecho generador de la responsabilidad que se imputa al procesado no lo cometió éste”(G. J., t. CCLXI, pag.835).

Como una misma conducta puede generar consecuencias jurídicas de diversa índole, tal cual acontece con aquellas tipificadas como delitos, que no solo comprometen al autor desde la perspectiva penal sino que además le pueden acarrear responsabilidad de tipo patrimonial, uno de los propósitos de los preceptos normativos citados es, precisamente, evitar la producción de decisiones judiciales contradictorias, como cuando el juez de la especialidad penal absuelve al reo porque halló que fue la víctima el culpable del hecho allí investigado y el civil, al juzgar sobre las mismas circunstancias fácticas, dijera que esa culpabilidad radicó en aquél, pues es claro que al ser el Estado uno solo, sea a éste a quien le corresponda propender porque no se produzcan fallos disímiles, puesto que, como lo expresó la Corporación en la sentencia citada atrás, por esta particular consideración el Estado, “a través de todas sus autoridades, incluidas como es obvio las jurisdiccionales..., así sea de otra especialidad, debe corearla a una, y vedada se encuentra por tanto para tocar de nuevo el preciso punto que así ha sido definido, pues ya es cosa juzgada, con efectos universales”.

Lo dicho precedentemente ha de observarse sin perjuicio de que corresponda al juez del asunto civil establecer si la decisión mediante la cual el penal absolvió al procesado, tiene por causa el motivo arriba particularizado, o cualquiera de los otros contenidos en los citados preceptos, en orden a lo cual debe “indagar si del proveído mismo surge de manera inequívoca y por demás clara, que fue la razón de la decisión que contiene, la presencia de uno de tales eventos, porque de no ser así, no podrá tal autoridad, entonces, impedir el gestionamiento de la acción intentada, ni provocar la parálisis, o la terminación, del proceso que se esté adelantando”; es decir, que la aplicación de la cosa juzgada a partir de la providencia judicial de la que se viene hablando, no

debe cumplirse en forma “automática o ilimitadamente, ni puede conducir a hacer tabla rasa de la función atribuída por la Constitución y la ley mismas a los jueces civiles, para que sean ellos quienes, previa la tramitación del proceso correspondiente, decidan las controversias entre particulares que no están atribuidas a otras autoridades, como son aquellas en que se discute la responsabilidad civil del ‘que ha cometido delito o culpa, que ha inferido daño a otro’ (art. 2341 C.C.)”(sentencia número 249 de 13 de diciembre de 2000, no publicada aún oficialmente); desde luego que ello es así, pues una de las finalidades de esos mandatos no es establecer la supremacía de una determinada especialidad de la administración de justicia sobre otra sino implementar herramientas jurídicas para hacer realidad la unidad de jurisdicción, como así lo ha sostenido la Corte, entre otros, en el citado fallo de 12 de octubre de 1999 (exp.#5253).

En este orden de ideas, si en la identificada providencia la Fiscalía determinó que el causante del suceso fue la propia víctima, como ciertamente así lo describió, por corresponder tal circunstancia a uno de los eventos previstos en las normas mentadas, el sentenciador de segundo grado no podía menos que atender los naturales efectos que de la cosa juzgada se imponían, y no proceder, de la manera como lo hizo en el fallo en el apartado denominado “de los efectos de la cosa juzgada”, a limitar el alcance de esa figura jurídica.

7. No prospera, pues, el cargo.

CARGO SEGUNDO

Lo presentan por vía indirecta, acusando el fallo de violar los artículos 2341, 2343, 2344, 2345, 2347, 2349, 2352, 2356 y 2357 del Código Civil y 109, 120, 121, 122, 123 y 148 del Código Nacional de Tránsito, por aplicación indebida, y de los artículos 332 del Código de Procedimiento Civil, 9º del Código Penal y 15 y 57 del Código de Procedimiento Penal, por falta de aplicación, a consecuencia de error de derecho por la inaplicación del artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, al no haber apreciado en conjunto los pruebas de que disponía.

1. Parten los acusadores apuntando que el juzgador valoró las escasas pruebas existentes en el proceso “en forma aislada, sin relacionarlas entre sí”, pues “no las comparó, ni las confrontó, a fin de realizar su apreciación en conjunto y aplicarles los principios de la sana crítica”, como que de haberlo hecho habría encontrado “probada la culpa exclusiva de la víctima”.

2. Traen a colación los casacionistas los apartes del fallo donde el sentenciador pone de presente que son escasos los medios de certeza y que no existía prueba directa del accidente, sosteniendo que éste, “sin hacer ninguna comparación” ni “análisis en conjunto” de las probanzas, y en contraevidencia a lo que ellas muestran, después de enunciarlas afirmó que con base en las así relacionadas podía “perfectamente dar resolución al conflicto ya que la parte demandante” demostró “los elementos de la responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito, esto es, el hecho, el resultado perjudicial” y la relación de causalidad (fl.36).

3. Aseveran los censores que en relación con el nexo de causalidad el tribunal desestimó que la contraparte acreditó su rompimiento, punto en torno del cual comentan que no “se requiere hacer mayor esfuerzo para comprender que el *ad quem* falló en conciencia” y, con el pretexto de aplicar las reglas probatorias con todo su rigor, violó la obligación que tenía de hacer la valoración “en conjunto y de exponer razonadamente el mérito que le asigna a cada”(fl.37).

4. Si el fallador hubiese efectuado un análisis comparativo entre la declaración del chofer, “único presencial de los hechos”, el croquis de los agentes de tránsito, “que además de detallar el sitio en que quedó el vehículo y la mancha de sangre de la víctima, señala como causa probable del accidente la embriaguez” de José Isaías Acosta “y el descuido del conductor”, el dictamen de alcoholemia practicado a aquél, la inspección judicial llevada a cabo sobre el rodante, que muestra el sitio donde “se golpeó la víctima y los daños sufridos por el automotor”, el fallo penal que declaró la culpa exclusiva de aquél y los indicios probados en el proceso, tales como que el peatón invadió la vía al momento del accidente, que él estaba ebrio y deambulaba a altas horas de la noche por una avenida de bastante flujo, y que Luis Eduardo no transitaba con exceso de velocidad, hubiera absuelto a los demandados por estar desvirtuada la presunción, y en tal supuesto no habría dicho “que es un hecho circunstancial la embriaguez de la víctima, pues tal estado fue sin duda determinante del fatal accidente”(fl.37).

CONSIDERACIONES DE LA CORTE

1. Sobre la apreciación de las pruebas en conjunto y la exposición razonada que se le debe dar a cada una de ellas, exigencias impuestas al sentenciador por el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, ha expuesto la Corte que como de “conformidad con la presunción legal de acierto en la estimativa probatoria de un fallo que llega en casación, se entiende que el fallador da cumplimiento al deber de apreciar en conjunto o globalmente (integración mediante la relación o causación de similitud, disimilitud, oposición, convergencia, etc.) todas las pruebas que se dan por existentes en el proceso sometiéndose en ello a las reglas de la sana crítica y sus limitaciones (las solemnidades esenciales y de validez de los actos), dando la razón del mérito de cada prueba (art. 187 del C. de P. C.), es menester concluir que su impugnación en casación por error de derecho no queda ajustada del todo a la técnica por la indicación abstracta de la violación de la citada preceptiva, sino que además, es indispensable, entre otros, que el defecto sea en la apreciación normativa de la prueba y no se sustente en deficiencia fáctica, como la preterición de la prueba, porque el yerro que debe endilgarse debió ser el de hecho y no el de derecho. Además, es imperativo, por lo arriba expuesto, que la indicación de tal yerro de derecho, a pesar de referirse a falta de apreciación global, debe ir acompañada de la determinación o singularización (como lo exigen los artículos 368, num.1, y 374, num.3, C. de P. C.) de todas y cada una de las pruebas, que a juicio del recurrente no fueron objeto de apreciación conjunta; indicación ésta que, por lo demás, debe ser completa en el sentido que abarque la apreciación en conjunto de todo (y no de una parte o grupo) el acervo probatorio que sostiene el fallo, la que debe ir acompañada de su comprobación con la indicación de los pasajes donde quede

demostrada completamente la falta absoluta de la mencionada integración y estimativa global, pues no apareciendo de esta manera, se mantiene la presunción de acierto en esta materia, que, por lo tanto, deja invulnerable el fallo por ese motivo”(sentencia número 103 de 6 de mayo de 1991, no publicada aún oficialmente).

Y también ha sostenido que, por cuanto el artículo 187 *ibídem* exige la apreciación de los elementos de certeza en conjunto, “el desconocimiento de tal mandato por parte del fallador da lugar a un error de derecho”, porque en tal supuesto “se desconocería una prescripción de la ley instituida para evaluar las pruebas”, por lo que, con el propósito de que ese dislate aflore, debe el impugnador “demostrar que la tarea evaluativa de las distintas probanzas cumplida por el sentenciador se llevó a cabo al margen del análisis de conjunto pedido en el artículo 187, o sea, poniendo de manifiesto cómo la apreciación de los diversos medios lo fue de manera separada o aislada, sin buscar sus puntos de enlace o de coincidencia. Ese y no otro debe ser el criterio a seguirse cuando de individualizar este tipo de yerro se trata. En consecuencia, si, con prescindencia de las conclusiones obtenidas en el campo de los resultados de la prueba, pues es asunto que cae en el terreno rigurosamente fáctico, la referida tarea valorativa se ciñó a la norma citada, no será admisible la prédica del error cuando bajo el pretexto de su demostración, lo que persigue es la sustitución del examen de conjunto realizado por el sentenciador por el que proponga el recurrente. Expresado de otra manera, se debe tener un cuidado sumo para que el planteamiento no derive hacia el aspecto de la objetividad de los hechos pues en éste la cuestión queda ya bajo el influjo del error de hecho que, como se sabe, tiene una naturaleza distinta a la del error de derecho”(G. J, t. CCVIII, pags.151 y 152).

2. Es indiscutible entonces que el incumplimiento del juez de segunda instancia del deber de valorar en conjunto todas los medios de convicción llegadas al proceso, genera un error de derecho que hace atacable la sentencia de conformidad con la causal primera de casación, solo que no es suficiente que tal cosa simplemente se afirme sino que es imperativo que, además de la individualización de cada elemento no estimado globalmente, se indiquen los apartes de cada uno de ellos que demuestren de modo completo la falta total de dicha integración, a consecuencia de la cual se produce el quebranto de norma de derecho sustancial, so pena de que, como secuela de no hacerse así, permanezca inalterable la presunción de acierto que cobija toda decisión judicial y, por lo mismo, incólume el fallo atacado.

3. En el caso presente salta a la vista que las nociones precedentes no se acataron en el cargo de que tratan estas consideraciones, toda vez que los impugnadores se limitaron a individualizar y determinar los medios probatorios obrantes en el expediente que consideran no fueron valorados en conjunto, tales como el interrogatorio de parte absuelto por Castañeda Camargo, el informe de tránsito y los testimonios rendidos por los agentes que se ocuparon del accidente, el dictamen de alcoholemia practicado por Medicina Legal al occiso y la prueba indicaria, dejando de relacionar y destacar los aspectos de cada uno de ellos que sirvan de puntal a la integración que echa de menos; es decir, que por esas omisiones el cargo así planteado carece, necesariamente, de los mínimos requisitos técnicos que exige el legislador en tratándose de ataques por error de derecho y, por ende, la presunción de acierto de la decisión cuestionada no ofrece discusión posible.

4. Haciendo abstracción de la deficiencia técnica advertida, es de verse que no tienen razón los inconformes cuando aseguran que no se hizo el examen conjunto de las pruebas recaudadas ni se expuso respecto de cada una de ellas el mérito otorgado, puesto que del análisis integral de la sentencia se advierte que el juzgador sí le dio cumplimiento al aludido mandato, si bien no de manera suficientemente explícita sí en forma tácita, como así se desprende de las conclusiones a través de las cuales, con apoyo en el particularizado haz probatorio, manifestó haber encontrado demostrados los elementos estructurales de la responsabilidad que aplicó al caso, no hallar evidenciado que la parte accionada hubiese acreditado que el tan mencionado accidente se debió a culpa exclusiva de la víctima, que la participación de ésta en la producción de resultado dañoso fue mínima y que, consecuentemente, procedía la reducción de la indemnización en un 20%.

Al haber razonado de esa manera, ha de entenderse que ninguna de las probanzas, ya individual ora conjuntamente consideradas, le suministró la presencia de un motivo que eximiera a los demandados de responder, por lo que no puede hablarse de que el sentenciador dejó de apreciarlas en conjunto.

5. No prospera el cargo.

DECISIÓN:

En armonía con lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, administrando justicia en nombre

de la República, y por autoridad de la ley, **NO CASA** la sentencia de 9 de septiembre de 1998, pronunciada por la Sala Civil-Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Tunja, dentro del proceso ordinario identificado en esta providencia.

Condénase a la parte recurrente al pago de las costas causadas en el recurso extraordinario. Tásense.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, Y OPORTUNAMENTE DEVUÉLVASE
EL EXPEDIENTE AL TRIBUNAL DE ORIGEN.**

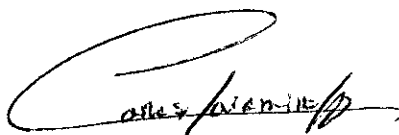


PEDRO OCTAVIO MUNAR CADENA

MANUEL ISIDRO ARDILA VELÁSQUEZ
En Permiso



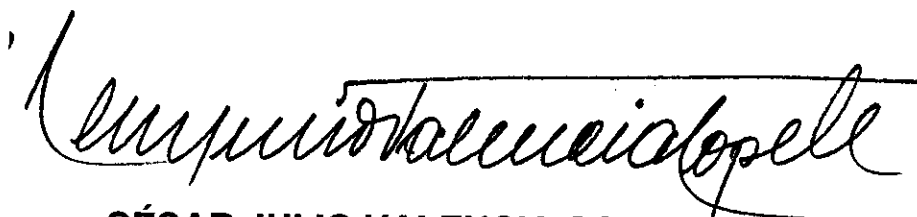
JAIME ALBERTO ARRUBLA PAUCAR



CARLOS IGNACIO JARAMILLO JARAMILLO

SILVIO FERNANDO TREJOS BUENO

En Permiso



CÉSAR JULIO VALENCIA COPETE



EDGARDO VILLAMIL PORTILLA



LA VELOCIDAD Y LOS SINIESTROS VIALES

El exceso de velocidad, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial.

Entre todos los factores de riesgo relacionados con los siniestros viales, el exceso de velocidad está considerado casi de forma unánime como el más importante.

» La velocidad, factor de riesgo crítico

La velocidad es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Además, la velocidad “engaña”, ya que en su percepción como factor de riesgo influyen muchas circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones climáticas o el diseño y el estado de la vía por la que se circula.

Cuando se conduce a velocidad excesiva aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto.

» ¿Cómo incide la velocidad en los siniestros?

En la relación entre la velocidad y los siniestros viales deben considerarse varios aspectos. Uno de los más importantes es que con la velocidad aumenta la distancia que recorre un vehículo mientras su conductor reacciona ante la percepción de un obstáculo y toma la decisión de esquivarlo o frenar; en este sentido, también disminuyen las posibilidades de recuperar el control del vehículo en caso de que se pierda al haber menos margen de actuación. Por otra parte, a mayor velocidad aumenta la inseguridad y el riesgo en la

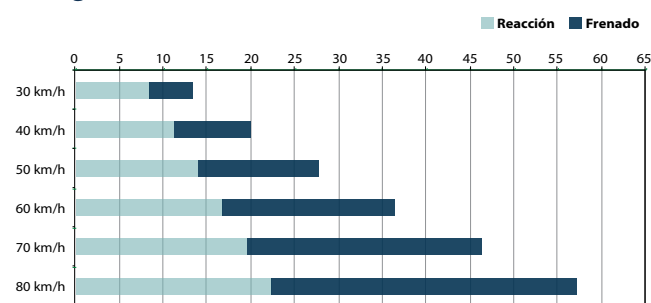
aproximación a una curva, y en una intersección se reduce la posibilidad de realizar maniobras evasivas de urgencia en caso de que otro vehículo se interponga. Y a todo esto hay que sumar que la gravedad de un siniestro y sus consecuencias aumentan con la velocidad debido a que las colisiones se producen a energías más altas.

En relación con el tiempo de respuesta de un conductor, aunque varios estudios han demostrado que puede llegar a ser de apenas un segundo, la mayoría de las veces se sitúa entre 1,5 y 4 segundos. Las implicaciones de tener que contar con este tiempo de respuesta se pueden observar en la figura 1, donde se muestra la distancia recorrida durante el tiempo de reacción del conductor y el frenado del vehículo en función de la velocidad a la que se circula.

Como ejemplo de lo anterior, si un niño cruza frente a un automóvil a 13 metros de distancia cuando el automóvil transita a 30 km/h, este puede detenerse justo antes de atropellar al niño. Pero si la velocidad del automóvil es de 50 km/h o más, el niño será atropellado y las posibilidades de que sobreviva serán pocas.

Figura 1: Ilustración de la distancia de detención en un frenado de emergencia

Distancia que recorre un vehículo en función de su velocidad antes de detenerse por un frenado de emergencia



Fuente: Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008).

» Desproporción de fuerzas

En un choque con un vehículo la fuerza a la que se ve sometido el tejido humano en el impacto es el producto de la masa y la velocidad. Así, la energía cinética que se debe absorber es igual a la mitad de la masa multiplicada por el cuadrado de la velocidad, lo que demuestra que el efecto de la velocidad se ve extremadamente intensificado a medida que esta aumenta. El daño corporal dependerá también de la forma y la rigidez de la superficie o el objeto sobre el que se produzca el impacto, pero por lo general la velocidad es el factor que juega el papel más importante.

La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil aumenta drásticamente con la velocidad.

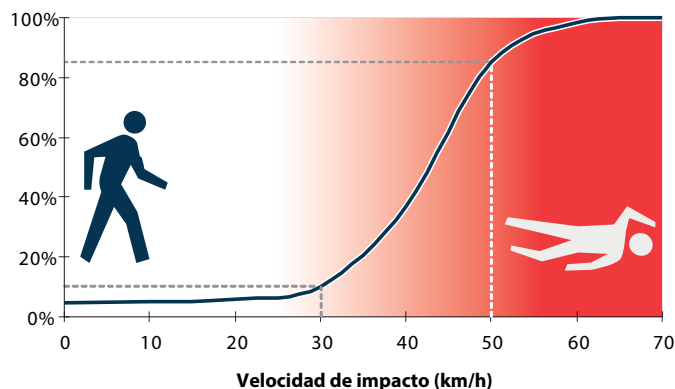
En una colisión, es físicamente imposible para cualquier ocupante del auto implicado sostener de modo seguro un cuerpo u objeto que no se encuentre asegurado por algún medio. Menos aún, un niño sin cinturón: en una colisión a tan solo 50 km/h, el peso del niño aumentará 20 veces,

por lo que un bebé de 5 kg pasará a pesar 100 kg en una fracción de segundo.

Por otra parte, los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los conductores de motocicletas, tienen un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles chocan contra ellos. La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil también aumenta drásticamente con la velocidad.

En la figura 2 se ilustra la probabilidad para un peatón de sufrir una lesión mortal en caso de ser atropellado por un vehículo. Las investigaciones han demostrado que una gran parte de los peatones sobreviven si son atropellados por

Figura 2: Probabilidad de sufrir una lesión mortal para un peatón atropellado por un vehículo



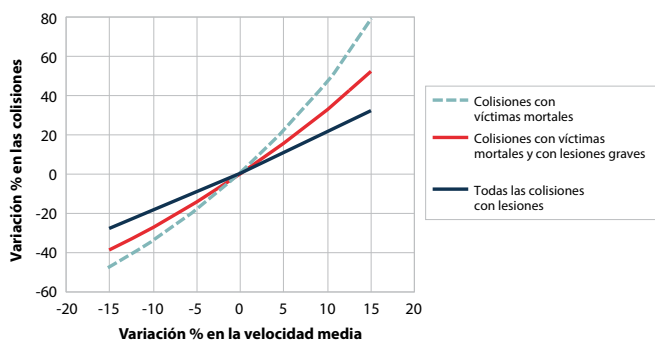
Fuente: Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008).

un automóvil que se desplaza a 30 km/h, pero la mayoría mueren si la velocidad es de 50 km/h o más.

» La importancia controlar la velocidad, incluso en los excesos “moderados”

Convencer a los conductores de que conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos no siempre es fácil, pero es un desafío que debe enfrentarse, pues se ha comprobado que las velocidades elevadas aumentan el número de siniestros viales y, por lo tanto, de lesionados y fallecidos, y que la disminución de la velocidad los reduce.

Figura 3: Ilustración del modelo de energía y la relación entre la variación del porcentaje de la velocidad y la variación en el porcentaje de los siniestros viales



Fuente: Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008).

Los estudios indican que nada menos que un tercio de los siniestros con víctimas mortales están relacionados con la velocidad excesiva. La velocidad es un factor agravante en todos los casos y es importante tener en cuenta que incluso pequeños aumentos en la velocidad producen incrementos pronunciados del riesgo de sufrir un percance.

Un aumento del 5% en la velocidad promedio conlleva un aumento aproximado del 20% en el número de siniestros con víctimas mortales.

Como se muestra en la figura 3, un aumento del 5% en la velocidad promedio conlleva un aumento aproximado del 10% en los choques con víctimas que sufren lesiones, pero un aumento del 20% en los que producen víctimas mortales. Es decir, el exceso de velocidad “moderado” (dentro de un margen de unos 10-15 km/h con respecto al límite



El control de la velocidad en un “sistema seguro”

Los desplazamientos sencillos, rápidos y de costo relativamente bajo son importantes para el trabajo y otras actividades cotidianas en nuestras sociedades. También son un aspecto clave para el crecimiento económico. No obstante, no debe favorecerse la movilidad a costa de la seguridad.

El control de la velocidad abarca una variedad de medidas cuyo objetivo es alcanzar un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia en los desplazamientos de los vehículos en una red vial. El enfoque de “sistema seguro” para la seguridad vial (figura 5) garantiza que, en una colisión, la energía del impacto se mantiene por debajo del umbral de probabilidad para causar la muerte o lesiones graves. No obstante, va más allá de establecer los límites de velocidad, ya que también se tiene en cuenta la gestión de las interacciones entre el vehículo, el medio ambiente, la infraestructura y la vulnerabilidad física de las personas.

Sin el compromiso firme y continuo de los ciudadanos para que el gobierno aplique una sólida vigilancia y control de las velocidades en la red vial es poco probable que los programas de control de velocidad sean eficaces.

Según este enfoque, los límites de velocidad son una intervención complementaria a la creación de vías de tránsito, bordes de caminos y vehículos más seguros, que en conjunto ayudan a compensar los errores de los conductores. Todas las partes del sistema deben reforzarse, de modo que, si una parte del sistema falla, otras seguirán protegiendo a las personas involucradas.

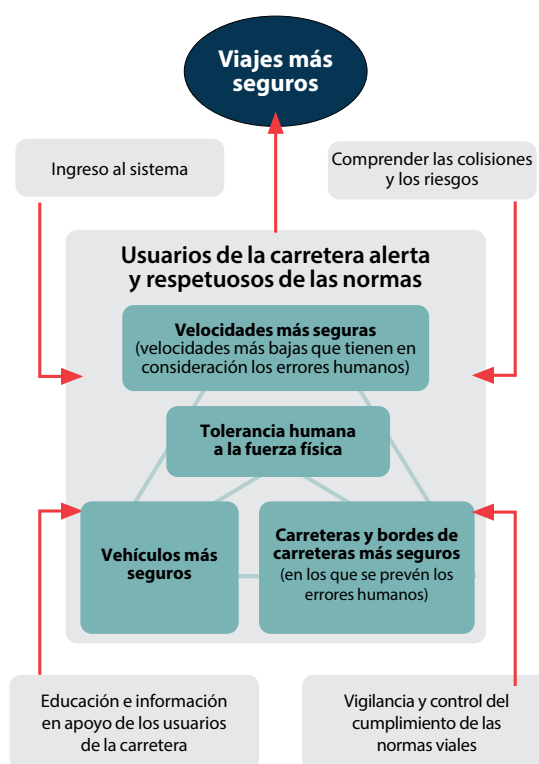
Una velocidad apropiada, en el contexto de un sistema seguro, es un nivel de velocidad que considera la seguridad vial como el principal objetivo, en función de las condiciones del entorno: las características de los bordes del camino, los usuarios presentes a lo largo de las vías, la frecuencia del acceso a la carretera (incluidas las intersecciones), el volumen y la diversidad del

tránsito, el interés por el medioambiente y la calidad de vida de los residentes que viven en las cercanías de las vías.

El control de la velocidad es una pieza central de un sistema seguro que, además de establecer la vigilancia y el control de los límites de velocidad apropiados, también busca convencer a los conductores de elegir velocidades adecuadas para cada circunstancia mediante la educación y la publicidad. Junto a estas medidas, se recomienda igualmente el uso selectivo de las intervenciones de ingeniería en las vías.

En cualquier caso, hay que tener en cuenta que sin el compromiso firme y continuo de los ciudadanos para que el gobierno aplique una sólida vigilancia y control de las velocidades en la red vial es poco probable que los programas de control de velocidad sean efectivos.

Figura 6: Modelo de un sistema seguro



Fuente: Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008).

» Elementos que podría incorporar un programa de control de la velocidad

Hay un conjunto de intervenciones que se han identificado como eficaces para el control de la velocidad. En el cuadro siguiente se recopilan muchas de estas acciones, que pueden pasar a formar parte de un programa con este objetivo. Se presentan ordenadas de acuerdo con su prioridad en la planificación o la ejecución, y se añade información sobre la eficacia de cada propuesta, así como los costos para ponerlas en marcha e implementarlas.

En los distintos capítulos y secciones del manual Control de la velocidad se puede encontrar más información sobre cada una de las acciones que se reseñan a continuación.



» Posibles elementos de un programa de control de la velocidad, de acuerdo a su prioridad

	Elemento	Descripción	Efectividad	Costo para emprenderlo	Costo para implementarlo
Prioridad elevada	Evaluación de la seguridad vial/datos de colisiones de vehículos	Realizar un análisis de la situación para definir el problema, establecer un punto de partida para la evaluación y determinar el mejor objetivo de los recursos y las intervenciones.	Alta	Bajo	Bajo
	Definición de las jerarquías viales (rurales y urbanas)	Reexaminar las funciones y las características de la vía, el entorno y las actividades que tienen lugar cerca de ella. Clasificar y establecer las zonas de la vía en consecuencia.	Alta	Medio	Bajo
	Establecimiento de los límites de velocidad	Establecer velocidades máximas de viaje permitidas para vehículos motorizados es una herramienta fundamental del control de la velocidad.	Alta	Medio	Bajo
	Señalización de los límites de velocidad e informar al público	Informar a los conductores acerca de los límites de velocidad mediante carteles, líneas de señalización y otros métodos para poner en práctica los límites de velocidad. Si esto no se lleva a cabo de forma adecuada, el cumplimiento será bajo.	Alta	Bajo	Medio
	Vigilancia y control de los límites de velocidad	Hacer cumplir los límites de velocidad es la manera más efectiva para alentar a los conductores a conducir a velocidades más seguras.	Alta	Bajo	Medio
	Penalizaciones, incluidas las multas y la pérdida de la licencia	Establecer penalizaciones lo suficientemente altas como para disuadir a los conductores de exceder los límites legales de velocidad hará que se incremente el cumplimiento de los límites.	Alta	Bajo	Bajo
	Educación al público con mensajes de vigilancia y control	Realizar campañas de publicidad para informar a los conductores de que habrá altos niveles de vigilancia y control contribuirá a persuadirlos de que es muy probable que sean detectados si exceden los límites de velocidad. La vigilancia y el control son necesarios para hacer efectivo este elemento.	Alta (si está ligada a la vigilancia y el control)	Bajo	Medio
	Intervenciones de ingeniería para reducir la velocidad del tránsito	Es efectivo instalar tratamientos físicos sólidos en las carreteras, que obliguen a los conductores a conducir más despacio.	Alta	Medio	Medio-Alto

	Elemento	Descripción	Efectividad	Costo para emprenderlo	Costo para implementarlo
	Intervenciones de ingeniería para separar a los usuarios vulnerables de la vía pública	Una manera efectiva de prevenir las colisiones de vehículos que causan lesiones graves es instalar vallas físicas para no permitir que los peatones y los ciclistas queden expuestos al tránsito de los vehículos motorizados.	Alta-Media	Bajo	Medio-Alto
	Sistemas de respuesta médica a los traumatismos	Asegurar que los servicios de respuesta médica y de emergencia estén disponibles para reducir el impacto a largo plazo de las lesiones graves producidas por las colisiones a causa del exceso de velocidad.	Alta	Medio	Alto
	Preparar un plan de acción para el control de la velocidad	Planificar y documentar las intervenciones, los beneficios deseados, los recursos necesarios, los organismos de implementación responsables y los procesos de medición del rendimiento.	Alta-Media	Medio	Bajo
	Control y evaluación	Realizar el seguimiento y evaluar el éxito de las intervenciones para asegurar que los recursos para el control de la velocidad se utilizan debidamente.	Alta	Medio-Bajo	Bajo
Prioridad moderada	Vigilancia y control de la velocidad con cámaras	La utilización de cámaras de control de velocidad para detectar a los infractores es un medio efectivo para la vigilancia y el control de los límites de velocidad.	Alta	Medio	Medio
	Restricciones de velocidad escalonadas en la emisión de licencias	Restringir la velocidad a la que pueden conducir los conductores o motociclistas novatos disminuirá la probabilidad y la gravedad de las colisiones de los vehículos causadas por la falta de experiencia.	Media	Medio (pueden presentarse dificultades de vigilancia y control)	Bajo
	Mercadotecnia social y educación del público	Apelar al público para que apoye las acciones de control de velocidad del gobierno ayudará a garantizar la voluntad del poder político para hacer lo que resulte necesario. Para lograr mayor eficacia, esto necesita combinarse con la vigilancia y el control.	Media	Medio	Medio
	Legislación para establecer la responsabilidad del empleador	Alentar a los empleadores a coordinar o influenciar las prácticas de conducción de sus empleados puede producir una reducción de los siniestros viales relacionados con la velocidad.	Media	Bajo	Bajo
	Señales de advertencia de la velocidad	Instalar señales para advertir a los conductores de las velocidades (más bajas) recomendadas para determinadas condiciones del tránsito y de la carretera. Esto puede ser útil, pero en la mayoría de los casos serán los propios conductores, motociclistas y ciclistas quienes juzguen la velocidad que deban seleccionar, a menos que se les pida lo contrario.	Baja	Bajo	Medio
	Establecimiento de un grupo de referencia para consultas	Identificar grupos de partes implicadas con un interés particular en el control de la velocidad (pero no responsables de los resultados) y crear un foro para obtener sus aportes para el programa.	Media	Media	Bajo
	Promover nuevas tecnologías en los vehículos para el control de la velocidad	Aconsejar a las organizaciones con amplios parques automotores el uso de tecnologías como los limitadores de velocidad, los monitores electrónicos de datos y los dispositivos inteligentes de adaptación de la velocidad.	Media	Media	Bajo (para promover) Alto (para implementar)
Prioridad baja	Programas de la comunidad	Las acciones de los miembros de las comunidades para promover las velocidades de tránsito seguras pueden ser muy útiles para complementar las acciones del gobierno.	Baja	Bajo	Bajo
	Educación en las escuelas	Educar adecuadamente a los niños sobre los riesgos del exceso de velocidad puede ser útil para que las nuevas generaciones sean conscientes acerca de los riesgos que implican las velocidades excesivas.	Baja	Bajo	Bajo
	Incentivos	No es usual que los gobiernos ofrezcan incentivos para fomentar el cumplimiento de los límites de velocidad, pero a veces los empleadores y las compañías de seguros pueden hacer esto de manera efectiva.	Baja	Bajo	Bajo

» Documentos relacionados

- [Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales \(GRSF, 2008\).](#)
- [Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas \(OPS, 2016\).](#)
- [Global status report on road safety 2015 \(OMS, 2015\).](#)

La velocidad y los siniestros viales. Washington, D.C. : OPS, 2017.

Numero de documento: OPS/NMH/17-007

© Organización Panamericana de la Salud 2017

Todos los derechos reservados. Las publicaciones de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) están disponibles en su sitio web en (www.paho.org). Las solicitudes de autorización para reproducir o traducir, íntegramente o en parte, alguna de sus publicaciones, deberán dirigirse al Programa de Publicaciones a través de su sitio web (www.paho.org/permissions).

La Organización Panamericana de la Salud ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la Organización Panamericana de la Salud podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.



LA VELOCIDAD Y LOS SINIESTROS VIALES



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
Américas