



JESUS HERNEY QUICENO RIOS

ABOGADO

ESPECIALISTA EN DERECHO ADMINISTRATIVO

UNIVERSIDAD DEL CAUCA

Calle 4 No. 17-49, 2º piso. Email: itherneyqr@hotmail.com o itherneyqr@gmail.com Cell: 3218123373. Popayán – Colombia

Popayán, 16 de diciembre de 2022.

Honorable Magistrada:

DORIS YOLANDA RODRIGUEZ CHACON

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYAN

SALA CIVIL – FAMILIA

E. S. D.

Proceso: DECLARATIVO – RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRACONTRACTUAL.

Demandantes: **JOSE MIGUEL CHAGUENDO CHAGUENDO** – DIEGO
ANDRES CASTRO CHAGUENDO – ARNULFO
CHAGUENDO CHAGUENDO – DARLY ROCIO LOPEZ –
BALVINA CHAGUENDO CHAGUENDO – JOSE ALEJANDRO
MUÑOZ CHAGUENDO – JHON ALEJANDRO MUÑOZ
COLLAZOS – LUIS FELIPE CHAGUENDO CHAGUENDO –
SHERYL CATALINA CHAGUENDO SANDOVAL – MARIA DE
LOS ANGELES CHAGUENDO SANDOVAL.

Demandados: **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO
TAMBO “TRANSTAMBO”** – LA EQUIDAD SEGUROS
GENERALES O.C. DUBERNEY ARDILA RODRIGUEZ –
ROBERT ALEXANDER DELGADO MARTINEZ – LISNEY
HURTADO.

Radicación: 19-001-31-03-004-2021-00078-01.

Asunto: **SUSTENTACION RECURSO DE APELACION**

JESUS HERNEY QUICENO RIOS, abogado en ejercicio e identificado con cedula de ciudadanía No. 76.312.248 de Popayán, con Tarjeta Profesional No. 97390 del Consejo Superior de la Judicatura, correo electrónico itherneyqr@hotmail.com o itherneyqr@gmail.com actuando en mi calidad de apoderado judicial de la **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO TAMBO “TRANSTAMBO”**, e igualmente en calidad de apoderado judicial de **ROBERT DELGADO, DUBERNEY ARDILA RODRIGUEZ** y **LISNEY HURTADO**; en condición de **DEMANDADOS** en el asunto de la referencia, por medio del presente escrito y dentro de los términos legales de conformidad con el artículo 327 del C.G.P. en concordancia con el decreto 806 del 04 de junio de 2020 y la ley 2213 de 2022, me permito SUSTENTAR y desarrollar los REPAROS CONCRETOS realizados en contra de la sentencia proferida el cuatro (04) de

noviembre de 2022, por el JUZGADO CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE POPAYAN - ORALIDAD, la cual fue desfavorable a los intereses de mis mandantes, y su sentencia complementaria, en virtud del **RECURSO DE APELACION** debida y oportunamente interpuesto, los cuales preciso de la siguiente manera:

LOS REPAROS CONCRETOS Y LAS RAZONES DE INCONFORMIDAD CON EL FALLO RECURRIDO

1. **En primer lugar**, erra la señora Juez de instancia al **NO DECLARAR LA PROSPERIDAD DE LAS EXCEPCIONES DE MERITO** presentadas por la parte demandada **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE RAPIDO TAMBO "TRANSTAMBO", ROBERT DELGADO** y como consecuencia de ello establecer la existencia de **Responsabilidad Civil Extracontractual de los demandados**; al evidenciarse que omitió el estudio integral del material probatorio allegado oportunamente al proceso y de otro lado, al hacer una indebida valoración probatoria de algunas de ellas, a saber:

1.1. Si bien la señora Juez menciona en su análisis probatorio el haber tenido en cuenta el estudio de DOCUMENTOS tales como el INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO (IPAT) No. A001044206, con su respectivo CROQUIS, el cual fue elaborado por el agente de la Policía Nacional CARLOS CABALLERO SEPULVEDA adscrito a la seccional de Tránsito y Transporte quien atendió el caso, quien además del IPAT elaboró el INFORME EJECUTIVO y aportó ALBUM FOTOGRAFICO, erra la señora Juez en su raciocinio y análisis probatorio al establecer que la causa probable mencionada en dicho informe e imputable al CONDUCTOR del vehículo automotor y que fue relacionada con el código 157 (OTRA) y que conforme a la resolución 11268 de 2012 (Ministerio de Transporte) equivale a "**esquivar obstáculos en la vía sin las debidas precauciones al tránsito de peatones**", es la causa eficiente y determinante en este hecho de tránsito.

- Con ello, desconoce la señora Juez, que sobre ese sector de la vía donde ocurre el accidente para ese momento era de características especiales, diferentes o anormales en relación a otros tramos de vía. En este caso había escombros disminuyendo el ángulo de giro de la buseta en la vía, lo cual hacía que no hubiera mucho margen de maniobra para ese costado (**Ver fotos aportadas por los demandados y obrantes en el expediente**), lo que obligaba a los conductores a no pasar muy cerca o pegados del andén, por la posibilidad inminente de voltearse por la presencia de esos escombros ubicados en toda la esquina; y considerando la amplitud de la buseta (2.10 mts) y el ancho del carril y el inicio de la deformidad del pavimento (entre 60-80 cms) al interior del carril de desplazamiento de la buseta, se tiene debidamente demostrado que el conductor de la buseta debía abrirse un poco hacia su derecha, por ende, desconoce la señora Juez en el fallo recurrido las circunstancias específicas y particulares que imperaban en el momento justo del accidente para el señor DUBERNEY ARDILA RODRIGUEZ, quien estaba atento y concentrado hacia adelante donde circular los demás vehículos en la vía y solo al tomar el giro a su izquierda es sorprendido por la peatón que se desplaza al interior del carril, en esa vía.

- En ese sentido se equivoca la señora Juez en sus apreciaciones del material probatorio al mencionar que si bien la velocidad de la buseta no fue factor determinante en el insuceso (con lo cual descarta todo el análisis físico realizado por el señor perito ANDRES MANUEL PINZON, perito que basó todos sus análisis y estudio en el **exceso de velocidad del microbús** al momento del accidente y es esa su conclusión para atribuir responsabilidad a los demandados) si lo fue la no observancia de la peatón por parte del conductor de la buseta al momento de tomar la curva, pues dice que la señora LUZ ELVIRA CHAGUENDO ya había avanzado una buena parte de la vía (Aquí sí le da credibilidad al peritaje del señor ANDRES MANUEL PINZON, quien en sus análisis respecto del trayecto recorrido infiere que había atravesado cerca del 53 % del carril de la vía) y que por ello debió ser vista por el señor DUBERNEY ARDILA; pero recuérdese que esos análisis parten de unas fotos tomadas a su vez de un video, **cuyas deficiencias en la medición quedaron al descubierto de manera concreta y puntual con la refutación que de ello hace el peritaje aportado por la parte demandada de MAURICIO VEGA RENGIFO en su folio 72, este si perito físico experto. Luego entonces, basa la señora Juez su decisión en un documento cuyo contenido fue desvirtuado, por lo que la decisión es infundada.**
- NO le asista razón a la señora Juez al decir que en esa intersección debió detenerse la buseta. Aquí hay que entender el contexto del lugar, ya que la buseta no iba a continuar su marcha o a pasar derecho hacia el centro de la ciudad, sino que debía cruzar a la izquierda y por las particularidades de la vía existentes en ese momento debidamente graficadas y documentadas, sobre ese sector no había ninguna posibilidad de colisionar con los vehículos que subían de la calle 1N, luego esa no es una intersección para la buseta. Desconoce la señora Juez las precisiones conceptuales de que es y cómo funciona realmente una intersección vial (**Ver Dictamen pericial de MAURICIO VEGA RENGIFO, folio 65 y 66**)
- Igualmente, desconoce la señora Juez, que instantes previos al accidente, el conductor de la buseta debía ir concentrado en su labor, fijando su atención a lo que ocurra en la parte delantera del vehículo, para evitar colisionar con otros vehículos por alcance y este no podía distraerse con situaciones que ocurrieran a los laterales, contrario a la posibilidad que tenían los pasajeros de ver a sus costados, ya que ellos no llevan la responsabilidad de la conducción del vehículo. Critica la señora Juez, de qué cómo es posible que si los pasajeros de la buseta vieron previamente a la peatón, el conductor no la haya visto antes de iniciar el cruce de la vía?. La respuesta es simple, como hemos advertido el conductor va concentrado hacia la parte de delante de su vehículo y no hacia los lados de este, sino hasta el momento justo del giro, momento para el cual la peatón ya había iniciado su maniobra de paso. **Luego, NO fue este factor humano imputable al conductor del microbús, la causa eficiente y determinante de este accidente.**
- Ahora, la señora Juez, en la motivación de la sentencia, de un lado dice que no fue determinante la velocidad de la buseta, pero a renglón seguido indica que... *Si en realidad hubiera ido a menos de 30 kms/h hubiera podido reaccionar y evitar la colisión, siendo que a esa velocidad las lesiones no son mortales*, luego si infiere que para ella sí fue determinante la velocidad. Pero es que, de un lado, **está demostrado que la buseta no iba a más de 24 kms/h (Ver los dos dictámenes periciales aportados por los demandados, que son coincidentes en afirmar que la buseta no**

superaba este límite de velocidad) y que el no poder evitar impactar a la peatón depende de varias situaciones tales como; que el conductor antes del accidente va por la carrera 7 y nada indica que hubiera ido conduciendo de manera irregular; que el accidente se da cuando la buseta gira a la izquierda para tomar la calle 1N, momento para el cual se sorprende por la presencia de la peatón atravesando la vía, quien pasa de manera apresurada la vía (*Según dicho de los testigos presenciales del hecho Olga Rosa Angulo, Sirley Alexandra Muñoz, Rosa Helena Imbachi, y cuyas declaraciones reposan en el expediente, ello no implica que ese paso de la vía haya sido necesariamente corriendo, pero si en clara señal de una persona que teme hacer esa maniobra y que intelectivamente comprende que es arriesgada, pero que aun así se atreve a hacerla y la hace*), sin percatarse de la presencia de vehículos y que hay evidencia suficiente de una maniobra defensiva y que incluso con velocidades de 20 kms/h se puede generar las lesiones graves que sufrió la peatón que la condujeron a su muerte, porque estas no se le produjeron con el impacto de la buseta o LESIONES PRIMARIAS, sino por el movimiento del cuerpo en evolución espacio-tiempo rotando y trasladándose y su posterior impacto con el suelo, es decir, por las LESIONES SECUNDARIAS (**ver Dictamen pericial de MAURICIO VEGA RENGIFO, folio 73, 89**). Luego no es fundado el raciocinio de la señora Juez.

- **La reacción del conductor de la buseta que está debidamente documentada en el proceso, fue acertada**, pues está demostrado que no iba en exceso de velocidad (*ver dictámenes aportados por la parte demandada que indican que iba entre 21 y 24 kms por hora, siendo lo permitido 30 kms/h*), que toma la curva a la izquierda, pero abriéndose un poco a la derecha por las posibilidades que le ofrecía ese punto debido a la presencia de escombros (*ver fotografías*), que una vez observa el peligro representado por la peatón en la vía inicia su maniobra defensiva de enfrenamiento del vehículo y que por la poca velocidad lo detiene a escasos 2.5 mts; que por ello no le propinó lesiones de consideración a la peatón en el contacto inicial, ya que las lesiones graves fueron al caer esta al piso (LESIONES SECUNDARIAS), debido a su fisonomía, y falta de reacción o de reflejos debido a su edad. Luego ningún reproche se le puede hacer al señor conductor de la buseta, raciocinios estos que no fueron tenidos en cuenta por la señora Juez.
- Aquí se equivoca la señora Juez al decir que “entiende el despacho que la huella de frenada dejada por el microbús de 2.50 mts, y documentada en la imagen digitalizada 27 del Dictamen de MAURICIO VEGA RENGIFO, y que empieza a 0.60 mts del primer tubo anaranjado es igual a la distancia de arrastre que sufrió la peatón y que ésta estaba pasando por un lugar permitido considerando que la huella de frenado está a 0.60 mts de donde está ubicado el tubo anaranjado y donde no hay cinta amarilla. (Audio audiencia del 04 de noviembre de 2022, sentencia, minuto 29:20 sgd). **Esto claramente es una gran equivocación del juzgado por cuanto LA PEATON NO FUE ARRASTRADA después del impacto con el microbús en ninguna proporción o distancia y porque la huella de frenada documentada es previa al contacto con la peatón y denota la maniobra de acertada reacción del conductor del microbús tendiente a evitar el impacto, lo cual fue imposible dada la inminencia de la presencia de la señora CHAGUENDO en la vía o carril de desplazamiento del microbús. Esta situación fue mal entendida por la señora Juez y de ahí su fallo adverso a los demandados.**

- La huella de frenado del vehículo obviamente es previa por cuanto ahí inicia la reacción del conductor y la huella termina con el impacto a la peatón, es por eso que la peatón cae a un metro de dónde quedó el vehículo (Testimonio de los declarantes testigos presenciales del accidente), si ello no fuera así tendríamos que se debería sumar los 2.50 mts de la huella, más el metro de distancia donde finalmente el cuerpo de la peatón. El correcto análisis a esta situación es que la peatón se desplazaba por donde estaba la cinta amarilla entre los tubos anaranjados que dividían los carriles y que le impedía pasar directamente de un lado a otro, para lo cual hay que considerar esas mismas medidas, esto es, los 0.60 mts después del tubo anaranjado, menos los 2.50 mts, lo que indicaría que la peaton iba a 1.90 mts antes del primer tubo anaranjado, es decir, en medio de las cintas amarillas.
- De otro lado, en el **Audío audiencia del 04 de noviembre de 2022, sentencia, minuto 30:25 sgds**, la señora Juez hace un juicio de valor infundado el concluir que por haber pasado tres (3) meses desde el inicio de la obra en la Glorieta de la Lotería del Cauca, ello *per se* hacía improbable la presencia de un paletero para regular el tráfico en la zona al momento del accidente, desconociendo la señora Juez que ninguna norma indica que solo se debe tener regulador de tráfico por tres meses y que las circunstancias que dieron origen al desvío de tráfico vehicular y con ello el peligro y caos representado por la presencia de materiales en esa esquina subsistían en ese momento, por ende, especula la señora Juez sobre la no necesidad del paletero; pero las condiciones registradas y debidamente documentadas, además de la exigencia que la misma norma trae sobre estos aspectos, hace que si fuera necesaria la presencia del regulador del tráfico, situación que no entendió la señora Juez y por ello el fallo en contra de los demandados.
- En el **Audío audiencia del 04 de noviembre de 2022, sentencia, minuto 31:25 sgds** la señora Juez toma un aparte de la afirmación del conductor del microbús rendida en “declaración informal” para establecer que el señor DUBERNEY ARDILA no hizo ninguna maniobra para evitar el accidente y por eso le atribuye responsabilidad, pero desconoce la Juez de instancia la demás evidencia recaudada que indica que si hubo una reacción previa del conductor al impacto con la peatón, como fue frenar el vehículo, y es previa porque está demostrado que no hubo arrastre de la víctima sobre el pavimento, en ninguna proporción, pues las mismas declaraciones de los testigos dicen que la señora cayó a una distancia de un metro después del golpe inicial.

1.2. De otro lado, es un desacierto de la señora Juez no haber considerado que igualmente en dicho informe IPAT se mencionaron dos (2) causas probables más, entre ellas, una para la PEATON LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D.) con el **código 409: “CRUZAR SIN OBSERVAR. No mirar a lado y lado de la vía para atravesarla”**. Lo anterior, por considerar el funcionario de tránsito que dicha persona **SI** incurrió en violación de las normas de comportamiento que rigen el tránsito y que su conducta estuvo revestida de IMPRUDENCIA y que pudo ser un factor determinante o causa probable de este hecho. Situación que se respalda y refuerza con las declaraciones extrajuicio de las señoras OLGA ROSA ANGULO DE CHAGUENDO, ROSA HELENA IMBACHI

Y SIRLEY ALEXANDRA MUÑOZ, aportadas y no controvertidas, ni cuestionadas por los demandantes, personas que son testigos directos y presenciales del hecho y que por su ubicación al interior de la buseta tenían la posibilidad de ver la situación antes del accidente e indican que la peatón ubicada desde el andén de la vía, intentó pasar de manera rápida la calle, esto no significa corriendo, sino con paso apresurado, sin haber mirado previamente para ambos lados y sin hacer ninguna señal de advertencia sobre su intención de cruzar. (NO hay ningún elemento que permita dudar de la veracidad del contenido de estas declaraciones y por ende debe conservar toda su fuerza probatoria.)

- Se advierte que los análisis y la conclusión del AGENTE DE TRANSITO mencionado en el IPAT y en los demás informes, no son para nada caprichosos e infundados, ya que están en perfecta consonancia con lo establecido en el Artículo 57 de la ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), el cual a la letra dice: **“Art. 57.- El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”**. Resaltados fuera de texto.
- De la misma manera, están en concordancia con en el artículo 58 ibídem, que menciona: **“Art. 58.- Modificado. Ley 1811 de 2016, art. 8. Los peatones no podrán: 1.... 2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril. 3... 4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. 5... 6... 7... 8... Parágrafo 1... Parágrafo 2... Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”**. Resaltados fuera de texto.
- Normas de tránsito concretas y específicas que debieron ser tenidas en cuenta para el estudio, análisis y decisión de este caso, pero cuyo contenido fue omitido por la señora Juez y que de haberlas considerado su conclusión y decisión hubiera sido diferente.

En igual sentido, también omitió considerar la señora Juez aspectos importantes como estos:

- A. Que el hecho se presenta al interior de la calzada y no por fuera de ella (*zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. Art. 2, ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito*), es decir, que no fue el microbús el que se salió de su vía y fue a atropellar a la peatón en la zona destinada para estos, esto es, la acera o andén, sino que fue la peatón la que invade la vía al momento del accidente.
- B. Que si la peatón iba a realizar la maniobra de cruce de la calle, debió cerciorarse de que no viniera vehículo alguno hacia ese sector, ya que de acuerdo a las normas antes citadas ERA SU OBLIGACION LEGAL para no poner en peligro su humanidad y al realizar la maniobra es evidente de que no observó, configurándose una OMISION en su comportamiento, asumiendo con ello una conducta temeraria y colocando en peligro su propia integridad (AUTOPUESTA EN PELIGRO), que resultó relevante en el proceso causal.

- C. Que la señora LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D) violó el PRINCIPIO DE AUTOCUIDADO, pues ella debió extremar los cuidados y medidas para realizar la maniobra de atravesar la vía de manera segura, ya que siendo una peatón habitual de ese sector y que en ese momento debió percatarse no estaba el agente regulador del paso de peatones (*Paletero. Persona encargada de dar paso de manera segura a los peatones de un lado a otro*) en el sitio por donde iba a pasar la calle.
- D. Desconoce el fallo que las ACCIONES A PROPIO RIESGO – AUTOPUESTA EN PELIGRO ejecutadas por la víctima fueron decisivas para el resultado final, (C.S.J., CP. Casación No. 36842 M.P. María del Rosario González Muñoz, Sentencia del veintisiete (27) de noviembre de dos mil trece (2013)., toda vez que la Sala (C.S.J.) reiteradamente ha señalado los presupuestos para pregonar la configuración de una acción a propio riesgo, así:

“Uno. *En el caso concreto, **tenga el poder de decidir si asume el riesgo y el resultado.***

Dos. *Que sea autorresponsable, es decir, que conozca o tenga posibilidad de conocer el peligro que afronta con su actuar. Con otras palabras, que la acompañe capacidad para discernir sobre el alcance del riesgo.*

Tres. *Que el actor no tenga posición de garante respecto de ella”¹.*

Así mismo, la DOCTRINA considera que el resultado lesivo debe ser consecuencia del riesgo asumido y no de acciones adicionales no asumidas por la víctima, pues, si concurren otros factores, el daño se concreta en razón a éstos y no exclusivamente al peligro aceptado. Así,

“En primer lugar, el daño ha de ser la consecuencia del riesgo corrido y no de otros fallos adicionales, y el sujeto puesto en peligro ha de tener la misma responsabilidad por la actuación común que quien le pone en peligro. Y además aquél, al igual que la autopuesta en peligro, ha de ser consciente del riesgo en la misma medida que quien le pone en peligro. Si se dan estos dos supuestos habrá “asumido” el riesgo. ... en cambio, debería tener lugar la imputación si el conductor persuade al pasajero que vacila con buenos motivos, o si le hubiera ocultado o minimizado los riesgos o si el accidente se debió a fallos en la conducción independientes del riesgo aceptado”².

- E. Es por ello que la señora Juez debió tener por acreditado que la peatón LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D) SI debió advertir a los conductores sobre la maniobra que iba o pretendía realizar, porque era la única persona capaz de ver el peligro desde su ubicación privilegiada en la escena de los hechos y de AUTODETERMINARSE conforme a las circunstancias imperantes en ese momento, y que aun así no hizo nada para evitar correr riesgos.
- F. Que la posición final del microbús sobre la vía indica que el conductor de este automotor DUBERNEY ARDILA RODRIGUEZ, se abre hacia la derecha

¹ Sentencia de 20 de mayo de 2003, Rad. No. 16636

² Cfr. ROXIN, Ob cit. Página 395.

sorteando la presencia de escombros en ese punto exacto (Hecho probado) y que realizó una maniobra defensiva hacia la derecha, tratando de evitar impactar a la peatón, en clara señal de su pericia, habilidad y de que iba concentrado en su actividad. La huella de frenada así lo indica (Hecho probado).

- G. Que el microbús quedó a muy poca distancia del lugar del accidente (Hecho probado). Señal indicativa de que no hizo una maniobra abrupta o irregular en su recorrido que incidiera en el accidente y de que no iba excediendo la velocidad, como equivocadamente lo planteó el DICTAMEN PERICIAL de los demandantes. **(Ver IPAT y su CROQUIS, Fotografías, etc.)**
- H. Que el microbús no presentó ningún tipo de huella o evidencia de daños en su estructura frontal (*Hundimiento de latas, Parabrisas quebrado, espejo retrovisor hacia atrás, persiana fragmentada o hundida, luces o bombillos quebrados, Bomper hundido, etc*) (Hecho probado), lo que indica que el impacto entre el microbús y la peatón no fue fuerte (Hecho primario) y demuestra que las lesiones sufridas por la peatón producto del contacto con el microbús no fueron de consideración o mortales.
- I. Que las lesiones de gravedad a la peatón se le generan al caer al piso y golpear su cabeza con el pavimento (Hecho secundario), atribuibles más a su condición física y edad (**Proceso físico de la caída de la peatón explicado en detalle por el PERITO FISICO MAURICIO VEGA, ver folio 73, 89, 90 de su informe**).
- J. Que el microbús iba a menos de 30 kms por hora (entre 21 y 24 k/h) al momento del accidente. Ello se infiere de las huellas de frenada registradas por este automotor, por lo tanto, el factor velocidad no fue determinante en este hecho. Aspecto este que fue demostrado por los medios técnicos que se aportaron oportunamente (**DICTAMENES PERICIALES DE MAURICIO VEGA RENGIFO Y DIEGO MANUEL LOPEZ de la firma IRSVIAL**).
- K. Todo lo anterior, de haber sido considerado y tenido en cuenta por la señora Juez de instancia, se hubiera llegado a la conclusión de que la conducta desplegada por la peatón LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D.) SI estuvo revestida de graves errores en su comportamiento que implican IMPRUDENCIA, NEGLIGENCIA, VIOLACION DE REGLAMENTOS DE TRANSITO, denotando una gran incidencia o participación activa en el proceso causal del accidente, de magnitud suficiente para constituirse en la causa eficiente y determinante del mismo, lo que hace que exista, al menos, una CAUSA EXTRAÑA como causal de exoneración de responsabilidad denominada CULPA O HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA.
- 1.3. Igualmente, desconoce el fallo recurrido que en el IPAT se codificó a LA VIA con el **código 302**: "AUSENCIA EN DEMARCACION". Lo que en sentir del funcionario de Policía o AGENTE DE TRANSITO si fue un factor determinante para que la peatón tomara la decisión de bajarse a la calzada omitiendo el deber de verificar la presencia de vehículos, por lo que debió declararse la prosperidad de la excepción denominada **HECHO DE UN TERCERO MUNICIPIO DE POPAYAN y/o SUS CONTRATISTAS POR DESARROLLO Y EJECUCION DE OBRA EN VIA PUBLICA SIN GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN LA MISMA.**

- A esta conclusión se debió llegar en este asunto, por cuanto la vía si tiene una relación directa con el hecho de tránsito objeto de estudio en este proceso, porque justamente en ese sector se estaba desarrollando y ejecutando una obra pública en la Glorieta de la Lotería del Cauca y sus vías adyacentes, que obligaba a desviar el tráfico a trayectos alternos y dar la vuelta por detrás del edificio Negret y salir de nuevo al Barrio Bolívar, ya que esa no es la ruta habitual del vehículo; y además, justo delante por donde se ubicó la peatón para cruzar la calle había escombros depositados en ese punto (montículos de grava, arena, los cuales no debían estar ahí y que fueron registrados en las fotografías); es por esa razón que en ese punto debía haber no solo unos elementos de seguridad que demarcaran la separación de los dos carriles denominados señalizadores tubulares, de color naranja y cinta amarilla, que permitieran el tránsito vehicular en ambos sentidos, sino los que garantizaran el paso seguro de los peatones, pero que en el momento justo del accidente no estaba el personal encargado denominado REGULADOR DE TRAFICO o conocido como BANDERERO o PALETERO, que es la persona encargada de dar paso de manera segura a los peatones de un lado a otro. Esta persona que regula el tráfico es responsabilidad de los ejecutores de la obra. El accidente se presentó entre las 12:30 y 1:00 p.m., momento en el cual el palettero estaba almorzando y no en su puesto de trabajo, según dijo después a los testigos presenciales del hecho (Hecho probado con las declaraciones de los testigos presenciales y con el video aportado por los demandantes); pero nada de ello es imputable a los demandados, por lo tanto, opera esta CAUSA EXTRAÑA en su favor.

- Aquí OMITIO la señora Juez considerar que se infringió por parte de la persona publica MUNICIPIO DE POPAYAN y/o SUS CONTRATISTAS lo establecido en el Capítulo VIII de la ley 769 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) que habla de TRABAJOS EVENTUALES EN VIA PUBLICA y menciona las NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VIA PUBLICA, específicamente el artículo 101 señala: *“Art. 101.- Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.*

.....

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar

junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción”.

- Igualmente; el “**Art. 110.- Clasificación y definición de las señales de tránsito:**

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

PARÁGRAFO 1o. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

PARÁGRAFO 2o. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo. Resaltado fuera de texto.

- **Desacierta la señora Juez al considerar que no era obligación del responsable de la vía tener al paletero o regulador de tráfico**, pues – *argumenta la señora Juez* - que ya habían pasado tres (3) meses desde el inicio de la obra y que por ello este mecanismo de seguridad en el tráfico en ese sector no era obligatorio, lo cual es errado planteamiento por cuanto la necesidad de regular este tipo de situaciones depende del riesgo que se genere y como efectivamente sucedió, el riesgo estaba presente no solo durante tres meses, sino por el tiempo de duración de intervención de la vía adyacente. *Prueba de la necesidad de regular el tráfico, aun después de los tres meses, es que en las fotos aportadas y que fueron tomadas después del accidente, SE APRECIA LA PRESENCIA DEL PALETERO, en clara señal de que si el riesgo persiste en el tráfico, es deber del responsable de la vía garantizar la seguridad de los actores de la misma. (Ver Dictamen pericial de MAURICIO VEGA RENGIFO, folios 10 y 11)*

- Por ello, considero un error de la señora Juez establecer que no era obligatorio o necesario el hecho de que no estuviera presente al momento del accidente el regulador del tráfico o comúnmente denominado BANDERERO o PALETERO, ya que como vimos resultó siendo relevante, pues ello permitió que la peatón LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D) tomará la decisión de cruzar la calle en ese sitio con el riesgo y peligro que ello representaba en virtud de que por ahí estaban desviándose los vehículos (particulares y de servicio público) sin que nadie estuviera regulando el paso de los peatones de manera segura, por lo que para ella le era más exigible incrementar y extremar los cuidados para hacerlo, pero que evidentemente no hizo y se generó el accidente que hoy nos ocupa.

Con certeza se puede afirmar que si el regulador del tráfico o paletero, hubiera estado presente en ese momento, el peatón tiene la confianza y seguridad de que puede o no puede pasar, según sea la indicación de este y no se pasa sin su autorización. Esta es una clara relación de CAUSA A EFECTO ENTRE LA OMISION DEL CONTRATISTA Y EL ACCIDENTE PRESENTADO. Es que no es posible que a la hora de mayor exigencia (Hora pico) abandonen su función y dejen su cargo para realizar actividades personales (Almorzar), ello debió preverse y por lo menos dejar un reemplazo que hiciera esa labor, pero no dejar a los usuarios de la vía a su suerte. **(Ver foto imagen 13, folio 18, del Dictamen pericial de ANDRES MANUEL PINZON)** En esta foto donde se menciona el momento en que la peatón va a cruzar la vía, NO SE OBSERVA EN ESA TOMA EL REGULADOR DEL TRAFICO O PALETERO. Pero en otras tomas, fotos aportadas por la parte demandada, ya aparece el REGULADOR DEL TRAFICO O PALETERO, PRUEBA DE ELLO ES QUE INSTANTES DESPUES DE OCURRIDO EL ACCIDENTE LLEGO Y SE HIZO PRESENTE EL PALETERO.

- También Afirma la señora Juez, que los demandados debieron vincular al responsable de la obra al proceso si queríamos liberarnos de responsabilidad, lo cual NO ES CIERTO, ya que el derecho de acción lo tiene la parte demandante quien debió enderezar su acción en contra de las autoridades administrativas o los particulares que ejerzan funciones o trabajos u obras públicas, para que en ejercicio de la ACCION DE REPARACION DIRECTA ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo hubieran sido condenados por su OMISION y si así no lo hicieron y consideraron irrelevante este aspecto y decidieron entablar este proceso de responsabilidad civil ante la jurisdicción ordinaria en contra de los particulares aquí vinculados, lo que en derecho correspondía a los demandados era demostrar la existencia de una CAUSA EXTRAÑA, como efectivamente ha quedado demostrado para exonerarse o excluirse de responsabilidad alguna.
- Nótese que no se tuvo en cuenta por parte de la señora Juez, los documentos obrantes en el proceso relacionados como PLAN DE MANEJO DE TRANSITO en el CONTRATO DE OBRA No. 080 de 2019, cuyo objeto es rehabilitación vial y construcción del espacio público para el SETP del tramo 7 A y tramo 9 de la ciudad de Popayán, celebrado con el contratista CIUDAD MOVIL de junio de 2019. (69 folios); Igualmente desconoció el contenido de la Resolución 20191500099104 del 15 de noviembre de 2019, expedida por la secretaria de tránsito de Popayán, donde se aprueba la modificación al plan de manejo de tránsito del contrato 080 de 2019. (7 folios) y tampoco se tuvo en cuenta el CONTRATO DE INTERVENTORIA No. 086 del 30 de abril de 2019, suscrito entre el Gerente de Movilidad futura S.A.S y el contratista el CONSORCIO SETP

POPAYAN, para la obra en cuyo tramo ocurrió el accidente de tránsito objeto de este proceso. (98 folios)

- Con todo lo anterior, desconoció la señora Juez que la VIA si tuvo una relación directa con el hecho de tránsito objeto de estudio en este proceso, justamente porque ahí había irregularidades ostensibles en ella, (las cuales fueron documentadas en los registros fotográficos y demás evidencia), por lo que un factor humano imputable al conductor del microbús no es la causa eficiente y determinante de este accidente de tránsito, ya que es más relevante en el proceso causal, la deficiencia de la vía, pues ante las circunstancias obrantes en ese preciso lugar, dejaba sin margen de actuación diversa a como actuó el conductor del rodante, ES DECIR, NO SE LE PODIA EXIGIR NADA DISTINTO A COMO ACTUO.

1.4. Desconoció la señora Juez todo el análisis y las conclusiones de los DICTAMENES PERICIALES elaborados por los peritos físicos MAURICIO VEGA RENGIFO y el de la firma IRSVIAL suscrito por DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES, personas de las más altas calidades profesionales, EXPERTOS EN FISICA FORENSE y que fueron aportados por la parte demandada, donde de manera detallada y fundada concluyen que la causa eficiente y determinante del accidente si fue el comportamiento de la peatón, e incluso MAURICIO VEGA RENGIFO considera que las deficiencias de la vía son ostensibles y determinantes al momento de dilucidar el proceso causal y establecer las posibles causas del accidente, quienes descartan como una de ellas el exceso de velocidad en la buseta, contrario a lo establecido por el señor ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ perito de la parte demandante, quien dicho sea de paso este último NO ES FISICO, sino técnico y tecnólogo en reconstrucción de accidentes, por ende su cualificación como profesional es mucho menor.

1.5. **La decisión de la señora Juez se basa en lo mencionado en el DICTAMEN PERICIAL del señor ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ.**

El perito PINZON MENDEZ en sus análisis y cálculos establece que el accidente se produce por el exceso de velocidad de la buseta al momento del accidente y para ello menciona que el automotor iba entre 41 y 44 kms/h. Pero, claramente la señora juez se aparta del exceso de velocidad en el desplazamiento de la buseta como un factor importante a considerar en la realización de este accidente y menciona que lo determinante fue que el conductor de la buseta no vio, debiendo verla, a la señora LUZ ELVIRA que estaba cruzando la calle y quien ya había avanzado un 53% de la vía, que como es posible que no la viera y que por ello la arrolla.

El señor ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ elaboró un INFORME DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTE DE TRANSITO IRAC No. 40-2019 aportado como prueba por la parte demandante, donde le imputa al conductor del microbús que iba en exceso de velocidad, esto es entre 41 y 44 k/h y que debió haberse percatado de la presencia de la peatón y haber realizado alguna maniobra para evitar el accidente. Aquí se deben analizar en detalle las especificas circunstancias en que se encontraban ambas partes en ese justo

momento para poder autodeterminarse y tomar las decisiones que les correspondían (PRINCIPIO DE AUTOCUIDADO) a fin de evitar el accidente; **pero al analizar los elementos tenidos en cuenta en su estudio, sus fundamentos técnico-científicos, su idoneidad e imparcialidad y las conclusiones a las que llegó, e igualmente la sustentación que hizo, se advierten las siguientes deficiencias en su DICTAMEN:**

- A. La base de sus análisis y por ende de sus conclusiones es únicamente UN VIDEO tomado desde una cámara distante una cuadra del lugar de los hechos, el cual fraccionó en fotos y del cual tomó el tiempo de la secuencia de los hechos para establecer distancias y con ello la velocidad del microbús desde que aparece en la escena hasta el sitio probable del impacto, arrojándole un resultado de 41 a 44 kms por hora de velocidad al momento del accidente. LOS OTROS DOS DICTAMENES O PERITAJES DESMIENTEN ESTA CONCLUSION, ya que la velocidad probable en ambos peritajes no superan los 25 k/h. Entonces hay que remitirse a la información que vierten cada uno de los dictámenes, la idoneidad y experiencia de los peritos, etc. para dirimir este punto.
- B. Este PERITO NO encontró de su interés hacer el mismo análisis a EL PEATON y a la VIA. Desconociendo con ello que los factores a estudiar en un accidente de tránsito son varios, EL CONDUCTOR, EL VEHICULO Y LA VIA y en este caso también EL PEATON. **Esto demuestra desde el principio una posición sesgada, parcializada y con falta de objetividad, contrariando el artículo 235 del C.G.P.** en este tipo de estudios.
- C. Un perito no puede establecer responsabilidades en sus estudios, ya que ello es exclusivo del juzgador.
- D. Este peritaje insiste en que el conductor del microbús debió haber visto a la peatón que atravesaba la calle y que por la velocidad que llevaba no lo hizo (41 a 44 Kms/H).

Aquí lo primero que se advierte es que hay errores en el cálculo de la velocidad por el perito de los demandantes, ya que se evidencia un desfase en las medidas tenidas en cuenta para ello, por cuanto no es posible que haya una distancia de 14,37 metros desde que aparece el vehículo en las fotos hasta el lugar del accidente, porque a simple vista se ve que en esas fotos (**IMAGEN 19 FOLIO 23 e IMAGEN 20 FOLIO 24 del dictamen de MANUEL PINZON MENDEZ**) y considerando la medida del largo del vehículo 5.40 mts, que esa distancia no corresponde a más de dos veces la medida de la estructura del microbús, esto sería máximo de 10.80 mts. Y ese desfase lleva necesariamente a cambiar todos los datos y los cálculos para hallar tanto la velocidad de desplazamiento del microbús, como la supuesta distancia desde donde observa el conductor de la buseta a la peatón, situaciones que no son detalles menores, pues su error o desfase en esos cálculos hace que pierda credibilidad su estudio, pues no es preciso y contundente. Al ser cuestionado por el suscrito por este desfase, el PERITO en audiencia de sustentación justifica diciendo que ello se presenta por la posición de la cámara y dice que es un fenómeno de retrospectiva, PERO NADA DE ELLO SE EXPLICA O DOCUMENTA EN EL INFORME PERICIAL EN DATOS CIENTIFICOS COMPROBABLES POR LAS PARTES, por lo tanto, es una especulación y por el

contrario, esta afirmación es desmentida por el PERITO FISICO FORENSE MAURICIO VEGA RENGIFO en su dictamen (Ver folio 72).

- E. EI DICTAMEN PERICIAL DE LOS DEMANDANTES carece de mención y por lo tanto de análisis a el amplio ALBUM FOTOGRAFICO tomado en el lugar de los hechos, momentos después de ocurrido el accidente, donde se evidencian las HUELLAS DE FRENADA (No son largas, no son profundas o nítidas, es decir, indican que el microbús no iba en exceso de velocidad, no superando los 30 kms/h). Elemento de convicción importante para los estudios análisis y conclusiones del mismo que sí tuvieron en cuenta los otros dos peritajes de los demandados y el hecho de que el policía no haya documentado esas huellas de frenada no indican que no hayan existido, pues esa evidencia fotográfica existió, fue registrada por medio técnico y por ende, no miente. Es bien sabido que las huellas de frenado, aunados a otros aspectos, si son elementos que suministran datos e información importante para establecer la velocidad de un vehículo; pero en este caso el señor PERITO PINZON MENDEZ sin ver esa evidencia, afirma que igual hubiera llegado a la misma conclusión, en clara evidencia de falta de rigor científico, desechando por completo esta evidencia que si fue tenida en cuenta por los otros dos peritos.

Este PERITO tampoco encontró de su interés realizar un análisis minucioso o detallado a las **circunstancias especiales y específicas que había en ese momento en el sitio del accidente y que tienen que ver con la VIA.** Concretamente las deficiencias presentes en su demarcación, señalización y control del tráfico, ya que siendo intervenido por el consorcio constructor, por ley debían tener el control o plan de manejo del tráfico sobre el sector, tal y como se ha demostrado con todos los elementos de prueba allegados por los demandados. La vía no tiene cebras para el paso de peatones; no había demarcado un sendero exclusivo de peatones; **no había en ese momento un regulador del tráfico o paletero dando paso a los vehículos o a los peatones,** circunstancias que tienen una relación causal directa con este accidente, porque de haber un PALETERO REGULANDO EL TRAFICO Y DANDO VIA, el peatón no se pasa de manera imprevista o el vehículo espera la señal para pasar (La ausencia del paletero es un hecho probado con el video, con las fotos tomadas del video, las declaraciones extrajuicio de los testigos presenciales del hecho OLGA ROSA ANGULO DE CHAGUENDO; ROSA HELENA IMBACHI; SIRLEY ALEXANDRA MUÑOZ.), elementos de prueba que no fueron desvirtuados; **donde no se ve el PALETERO**). Igualmente, la "AUSENCIA EN DEMARCACION", fue un factor determinante para que la peatón tomara la decisión de bajarse a la calzada para pasar de un lado a otro, además de omitir el deber de verificar la presencia de vehículos.

Esta OMISION del dictamen de los demandantes deja entrever que solo estudió el comportamiento del CONDUCTOR DEL MICROBUS, dejando de lado los otros factores a estudiar en un accidente de tránsito (CONDUCTOR, VEHICULO, VIA, PEATONES, etc), notándose con ello un afán exclusivo en responsabilizarlo a él de estos hechos, perdiendo credibilidad su estudio.

- F. De manera ligera e infundada menciona este perito que el señor DUBERNEY ARDILA estaba en la posición de haber visto a la peatón 37 metros antes y de haber realizado una maniobra distinta a la que realizó para evitar el accidente;

pero nótese que antes de llegar el microbús a la esquina no había visibilidad de este automotor en el video y por lo tanto, el perito no podía calcular esa distancia y como hemos dicho, este perito ha incurrido en errores en los cálculos de la velocidad y de la distancia de observación de la peatón previa al accidente. (**Hecho probado en el DICTAMEN FISICO FORENSE de MAURICIO VEGA RENGIFO, folio 71 y 72**)

- G. Este PERITO tampoco consideró importante en sus estudios y análisis la presencia de ESCOMBROS EN LA ESQUINA DE LA VIA. Ello es importante por que exigía al conductor del microbús hacer una maniobra de giro distinta, con un ángulo más abierto a su derecha, lo que implicaba acercarse más a la derecha de su carril y con ello amplió el campo de trayectoria alcanzado por la peatón.
- H. Al haber unos elementos de seguridad que demarcaban la separación de los dos carriles sobre la calle 1 N (señalizadores tubulares de color naranja y cinta amarilla) la peatón no debía y no podía pasar de un lado al otro de esa calle, pues de hacerlo lo debía hacer en medio de las cintas y al llegar al otro carril de esa vía, debía estar atenta a que los vehículos que suben por la calle 1 N no la atropellen, aun así prefirió pasarse por ese lado.
- I. Es contradictorio el PERITO PINZON MENDEZ en sus afirmaciones al decir en un momento dado en audiencia de sustentación de su DICTAMEN, que las lesiones de la señora LUZ ELVIRA fueron graves (fractura craneal por golpe contundente) y que fueron producidas con el golpe propinado por el microbús, pero al cuestionarle porque entonces no tenía el microbús ninguna evidencia de daño en su estructura (Parabrisas partido, latas hundidas, fragmentos de vidrios o cualquier evidencia de un golpe fuerte de la señora con el microbús, etc) cambia su afirmación y habla de que probablemente estas se produjeron en la caída de la señora con el suelo (LESIONES SECUNDARIAS de las que ha hablado el PERITO FISICO MAURICIO VEGA RENGIFO). Aquí se evidencia que a todas luces el perito de los demandantes intenta decir que el microbús la impactó con tal fuerza y energía que en ese contacto primario se le generaron las lesiones graves, pero ante la falta de evidencia que respalde su dicho, cambia su posición y dice entonces que fue al caer al piso. Es decir, no tiene certeza de su dicho.
- J. El perito dice que si los testigos al interior del vehículo observaron a la peatón previamente al accidente, dice en un 100% que EL CONDUCTOR DEBIO OBSERVARLA. Olvida el perito que el conductor va concentrado en su labor hacia adelante, ese sector le exigía estar pendiente de la parte delantera hasta antes de tomar la curva, prueba de que lo hizo bien es que sorteó bien los escombros es decir si iba concentrado en su labor, toma bien la curva de acuerdo a la geometría de ese tramo de vía, solo que es sorprendido en un momento por la presencia de la peatón que estaba pasando por un lugar no autorizado. Frena acertadamente y detiene el vehículo.
- K. En el **Audio audiencia del 04 de noviembre de 2022, sentencia, minuto 35:12 sgds**, la señora Juez da credibilidad al perito PINZON en el sentido de tener por acreditado que la peatón al momento del accidente ya había avanzado el **53.53 % de la calzada** distancia suficiente para ser vista por el conductor de la buseta; pero si ello fuera verdad tendríamos que el 53.53% es más de la mitad de la calzada, por lo tanto con esa medida debería de haber estado del otro lado de los separadores tubulares de color naranja que dividían la calzada al momento de los hechos, pero

sabemos que eso no fue así, pues la peatón estaba aún en la mitad del carril por donde debería transitar el microbús (**Ver dictámenes periciales de los demandados**), luego, NO ES ACERTADA LA PREMISA, NI LA CONCLUSION DE LA SEÑORA JUEZ para atribuir responsabilidad a los demandados, resolviendo el problema jurídico en favor de los demandantes.

- L. El dicho de este perito y que fue acogido plenamente por la señora Juez es que un peatón por costumbre pasa por la esquina de una calle y que por eso la señora LUZ MARINA lo hizo bien (**Audio audiencia del 04 de noviembre de 2022, sentencia, minuto 33:35 sgds**). Ello NO ES CIERTO y con ello desconoce flagrantemente la normatividad de tránsito antes referida, porque es claro que la costumbre o actividades reiterativas no hacen ley, por ende, no reemplazan la obligación legal que tenía la peatón de observar, acatar y respetar las normas de tránsito.
- M. Informó este perito que los escombros pueden incidir en la maniobra de frenado, dado que puede ver residuos, arenilla que impide que la frenada sea más efectiva. Pero ello no depende del conductor de la buseta, sino de los responsables de dejar esos escombros ahí, lo que toma más fuerza la causa eficiente para la VIA responsabilidad del consorcio; situación desconocida por la señora Juez al momento de decidir el asunto y considerar que hubo un error humano en el conductor del microbús.
- 1.6. Con todo esto, desconoció la señora Juez en su fallo, que en nuestro medio y en estos asuntos impera la TEORIA DE LA CAUSALIDAD ADECUADA, donde no todos los acontecimientos que concurren a la producción del daño constituyen su causa y se tendrán en cuenta solamente aquellas que normalmente sean aptas para producirlo. Que hay que eliminar las circunstancias, fenómenos o hechos que no tienen carácter causal, aunque sean condiciones sin las cuales no se habría producido el daño y escoger aquellos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado y quienes hayan originado esas causas son responsables civilmente.
- En ese sentido, anteponer una presunta conducta omisiva del conductor de la buseta (FALLA HUMANA) al supuestamente NO ADVERTIR LA PRESENCIA DE LA PEATON, justo en el momento del accidente y establecer esa como su causa eficiente y determinante, es en mi sentir un análisis o raciocinio equivocado de la situación fáctica realizado por Señora Juez de instancia y por el contrario, no darle la importancia, trascendencia y relevancia a las IMPRUDENCIAS, NEGLIGENCIAS Y VIOLACION DE REGLAMENTOS DE TRANSITO DE LA PEATON LUZ ELVIRA CHAGUENDO, así como a las OMISIONES de los responsables de la vía (FALLA EN LA VIA) que tienen un nexo causal directo con el acaecimiento del accidente, asunto que encuentra respaldo desde la física donde se explicó cómo se produjo el arribo del vehículo a la escena de los hechos. Al punto que, si la VICTIMA toma las precauciones necesarias para el paso de la calle y la VIA hubiera estado perfectamente señalizada, demarcada o con el personal requerido para regular el tránsito de manera segura, el accidente con certeza no se produce; por lo que no es viable trasladarle cargas u obligaciones al conductor de la buseta que no dependen de él y exonerar sin ningún miramiento de esas cargas a los realmente obligados, en lo que se

constituye en un claro desacierto de la señora Juez, susceptible de ser corregido en esta instancia

La conclusión de este primer reparo, es que de las tres causas probables que pudieron incidir en su realización, correspondía al despacho evaluar cuál de ellas fue o fueron las EFICIENTES Y DETERMINANTES en la realización de este insuceso, y que como hemos visto, de haberse tenido en cuenta todo el material probatorio allegado al expediente o de haberse hecho los análisis correctos, considerando que en este caso hubo al menos una causal exonerativa de responsabilidad, que impide imputar determinado daño al conductor de la buseta, era improcedente la declaratoria de responsabilidad de los demandados y así debió declararse en el fallo recurrido, en tanto que, aún en los casos de presunción de culpa, se exige prueba del elemento objetivo de responsabilidad denominado NEXO CAUSAL que es totalmente autónomo de la culpa y que no resiste presunción alguna y en este caso es inexistente el NEXO DE CAUSALIDAD, ya que las imprudencias de la propia víctima (CULPA O HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA) y las omisiones de los encargados del mantenimiento de la vía (HECHO DE UN TERCERO) que como excepciones de fondo se plantearon en este asunto, son de mayor envergadura e importancia fáctica y jurídica al momento de sopesar todas las circunstancias antecedentes al hecho, que constituyen la causa eficiente y determinante, hechos externos, imprevisibles e irresistibles para el señor DUBERNEY ARDILA RODRIGUEZ.

Es que La RELACION O NEXO CAUSAL es exigida como requisito esencial para determinar el vínculo entre el hecho dañino y el daño. Dicha relación causal debe ser probada en todos los casos por el actor si se tiene en cuenta que no existen presunciones del nexo causal; porque además del HECHO y el DAÑO, el accionante también tiene que demostrar en juicio la **causalidad adecuada** entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al DEMANDADO mediante prueba directa o indirecta, ya que, tratándose de la relación de causalidad, no se plantea la inversión –ni siquiera eventual – del deber probatorio, que sigue estando, en todos los casos, en cabeza del demandante; por lo que también debió declararse probada la excepción de INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

Por lo anterior, este reparo está llamado a prosperar.

2. **El segundo reparo y en subsidio de lo anterior**, tiene relación con el reconocimiento que se hace en la sentencia de la CUANTIA O MAGNITUD DE LOS PERJUICIOS dentro del ELEMENTO DAÑO, concretamente de los perjuicios MORALES para los demandantes, sin reconocer la señora Juez o dar aplicación al fenómeno jurídico de la COMPENSACION O CONCURRENCIA DE CULPAS (artículo 2357 del C.C.), que conllevaría a la reducción de hasta un 50% de esos montos.

Lo anterior, por cuanto está demostrado en el proceso con todos los argumentos expuestos a lo largo de este escrito, que la peatón al realizar la maniobra de cruce de la calle, no se cercioró de que no viniera vehículo alguno hacia ese sector, y que de acuerdo a las normas antes citadas ERA SU OBLIGACION LEGAL hacerlo

para no poner en peligro su humanidad y al realizar la maniobra es evidente de que no observó, configurándose una OMISION en su comportamiento, asumiendo con ello una conducta temeraria y colocando en peligro su propia integridad (AUTOPUESTA EN PELIGRO), que resultó relevante en el proceso causal.

Está acreditado que la señora LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D) violó el PRINCIPIO DE AUTOCUIDADO, pues debió extremar los cuidados y medidas para realizar la maniobra de atravesar la vía de manera segura, ya que siendo una peatón habitual de ese sector y que en ese momento debió percatarse no estaba el agente regulador del paso de peatones (*Paletero. Persona encargada de dar paso de manera segura a los peatones de un lado a otro*) en el sitio por donde iba a pasar la calle.

Que la peatón LUZ ELVIRA CHAGUENDO CHAGUENDO (Q.E.P.D) SI debió advertir a los conductores sobre la maniobra que iba o pretendía realizar, porque era la única persona capaz de ver el peligro desde su ubicación privilegiada en la escena de los hechos y de AUTODETERMINARSE conforme a las circunstancias imperantes en ese momento, y que aun así no hizo nada para evitar correr riesgos.

Es por ello que las omisiones, negligencias e imprudencias de la víctima que fueron determinantes en el proceso causal del accidente dan para reconocer que hay una CONCURRENCIA O COMPENSACION DE CULPAS, por lo que considero se debe declarar su existencia y consecuencia de ello MODIFICAR el fallo recurrido para reducir a la mitad el valor de las condenas impuestas y especialmente las referentes a los perjuicios MORALES a favor de los demandantes, la cual estimo debe reducirse en hasta un 50%.

Por lo anterior, este reparo está llamado a prosperar.

3. **El tercer reparo** está relacionado con el monto de la condena o pago de que fue objeto la compañía de seguros LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. afectando la póliza de seguros de Responsabilidad Civil Extracontractual No. AA008115 tomada por los demandados COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO TAMBO, siendo asegurado ROBERT DELGADO – LISNEY HURTADO, al considerar la señora Juez de instancia que el monto era de la cobertura era **\$49.686.960.00** por ser los sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de ocurrencia del siniestro (año 2019); pero esa suma debe actualizarse al momento del pago, es decir, los sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales o lo que esté pactado en la póliza mencionada, inclusive si estuviera pactada una segunda capa, deben ser del momento del pago, esto es del año 2022 o del momento en que se haga el desembolso o pago, pues de lo contrario, el paso del tiempo y con ello la desvalorización o depreciación del dinero beneficiaria a la compañía de seguros y perjudicaría a los asegurados, pues a mayor paso del tiempo, menos dinero va a pagar la aseguradora y más tendrían que asumir los demandados.
- En el caso sub examine, es claro que el asegurado la COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO TAMBO y ROBERT DELGADO – LISNEY HURTADO de mantenerse la responsabilidad de estos demandados, deben

indemnizar los perjuicios causados a los demandantes en Responsabilidad Civil Extracontractual que sean producto del hecho dañoso, materiales e inmateriales, por lo tanto, habiendo adquirido este tipo de póliza para amparar los perjuicios causados de manera extracontractual y estando vigente al momento de los hechos, debe operar su afectación en los montos pactados, pero actualizados al momento del pago, por lo que deberá LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. concurrir a la cancelación de los mismos, dentro de la presente acción, resarciendo a los demandantes los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales reconocidos en el presente proveído, y hasta el límite fijado en la respectiva póliza (art. 1079 del C. de Comercio), cuyo valor asegurado en primera capa es de 60 SMLMV.

- A efectos de entender el alcance del concepto de corrección monetaria, consideramos pertinente acercarnos al entendimiento que sobre esta materia ha otorgado la Corte Suprema de Justicia, y particularmente a la posición sentada en Sentencia de 19 de noviembre de 2001 (Exp. 6094. M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo), la cual recogió ampliamente la posición tradicional y ha servido como fundamento para pronunciamientos posteriores. *(Ver entre otras, las citas que se realizan en las siguientes sentencias: i) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 27 de noviembre de 2002. Exp. 7400. M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno; ii) Corte Suprema de Justicia, Sentencia de 18 de mayo de 2005, Expediente No. 0832-01 M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo; iii) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 27 de agosto de 2008 [SC-084-2008], exp. 11001-3103-022-1997-14171-01 M.P. William Namén Vargas; iv) Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 22 de agosto de 2012 Expediente: 42477. M.P. Elsy del Pilar Cuello Calderón).*

Manifiesta en dicha providencia la Corte lo siguiente:

“Es por ello por lo que la Corte ha expresado, que el **pago no será completo**, “especialmente respecto de **deudores morosos de obligaciones de dinero**, cuando éstos pagan con **moneda desvalorizada**, o sea, sin la consiguiente corrección monetaria, pues en tal evento se trata de un pago ilusorio e incompleto, como acertadamente lo sostienen la doctrina y la jurisprudencia, no sólo nacional sino foránea, la cual insiste en que si la obligación no es pagada oportunamente, se impone reajustarla, para representar el valor adeudado, porque esa es la única forma de cumplir con el requisito de la integridad del pago” (se subraya; cas. civ. de 30 de marzo de 1984, CLXXVI, pág. 136. Vid: Sents. de 24 de abril de 1979, CLIX, pág. 107; de 15 de septiembre de 1983, CLXXII, pág. 198; de 19 de marzo de 1986, CLXXXIV, pág. 24; de 12 de agosto de 1988, CXCII, pág. 71 y de 24 de enero de 1990, CC, pág. 20)” (el énfasis es nuestro). **ANDRES ATAHUALPA PEREZ, INDEXACIÓN DE LA SUMA A CARGO DE LA ASEGURADORA EN SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL. -ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL - PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA. FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE SEGUROS. BOGOTÁ D.C. 2014, página 12.**

Por lo anterior, este reparo está llamado a prosperar.

En síntesis, de conformidad con todo lo expuesto a través de este escrito, la señora Juez de instancia omitió el análisis de todo el material probatorio allegado y además erró en las apreciaciones valorativas, análisis y raciocinios al analizar las pruebas aportadas legal y válidamente en su conjunto, pues debió realizar su ponderación de acuerdo a la sana crítica, la experiencia, la lógica y demás aspectos valorativos de las mismas, todo lo cual de haberlo hecho acertada y correctamente debía conducir a negar las pretensiones de la demanda y absolver a los demandados de cualquier responsabilidad por estos hechos; o en su defecto, a imponer unas condenas más reducidas hasta en un 50% en virtud de la aplicación de la COMPENSACION O CONCURRENCIA DE CULPAS, tal como se está solicitando en este recurso.

4. **El cuarto reparo**, hace relación al yerro en que incurre la señora Juez al condenar o imponer sanción a los demandantes en la SENTENCIA COMPLEMENTARIA, aplicando el parágrafo del artículo 206 del C.G.P. la cual estimo solo en un **5%**, del desfase o diferencia entre la cantidad estimada en las pretensiones de la demanda y lo probado o valor de la condena por concepto de perjuicios materiales; por lo que en su lugar solicitamos se modifique e incremente al **10% de la diferencia entre lo solicitado en la demanda y lo probado o condenado por este concepto**, dando perfecta aplicación al inciso 4, del artículo 206 del C.G.P. y no a lo mencionado en el parágrafo de dicha norma, **toda vez que no se negaron o no fueron desestimadas completamente las pretensiones y por el contrario, si hubo condena a pagar perjuicios materiales, solo que en la proporción establecida en el fallo**, por lo que considero se debe aplicar la norma correcta y por ello es viable su modificación para incrementarla la condena al 10% mencionado.

Por lo anterior, este reparo está llamado a prosperar.

PETICIONES

En virtud de lo anterior, solicito comedidamente a los Honorables Magistrados de la Sala Civil – Familia del Tribunal Superior de Distrito Judicial de Popayán, en virtud de lo expuesto, se sirvan:

1. REVOCAR el numeral PRIMERO de la sentencia recurrida y en su lugar DECLARAR PROBADAS las excepciones de mérito propuestas por los demandados y denominadas HECHO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA; RUPTURA DEL NEXO CAUSAL POR CASO FORTUITO Y/O FUERZA MAYOR; HECHO DE UN TERCERO MUNICIPIO DE POPAYAN y/o SUS CONTRATISTAS POR FALTA DE SEÑALIZACION DE LA VIA SIN GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA MISMA; INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL; impetradas por el suscrito.
2. Como consecuencia de lo anterior, MODIFICAR la parte resolutive de la sentencia, NEGANDO las pretensiones de la demanda en mención y eximiendo a mis mandantes del pago de cualquier suma de dinero en favor de los demandantes.

3. **En subsidio de lo anterior**, MODIFICAR la parte resolutive de la sentencia recurrida, para declarar la existencia de una CONCURRENCIA o COMPENSACION DE CULPAS y consecuencia de ello REDUCIR las condenas impuestas, entre ellas al pago de los PERJUICIOS MORALES, hasta un cincuenta por ciento (50%) por no estar acreditados en mayor proporción.
4. Igualmente, MODIFICAR la sentencia para CONDENAR a la demandada y llamada en garantía LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. al pago de los amparos y las coberturas respecto de la póliza No. AA008115 de Responsabilidad Civil Extracontractual tomada por la COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO TAMBO siendo asegurado ROBERT DELGADO – LISNEY HURTADO y beneficiarios los TERCEROS CIVILMENTE AFECTADOS y hasta el límite pactado de sesenta salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento del pago.
5. Así mismo, MODIFICAR la sanción impuesta a los demandantes en la sentencia complementaria que fue solo del 5% por el desfase o diferencia entre la cantidad estimada en las pretensiones de la demanda y el valor de la condena por concepto de perjuicios materiales, e incrementarla al 10% de la diferencia entre lo solicitado en la demanda y lo probado o condenado por este concepto; de conformidad con el inciso 4, del artículo 206 del C.G.P.

Con invariable respeto.



JESUS HERNEY QUICENO RIOS.
C.C. No. 76.312.248 de Popayán.
T.P. No. 97390 del C. Sup. De la Jud.