

Magistrado
HOMERO MORA INSUASTY
JUEZ OCTAVO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
E.S.D.

Referencia: Proceso de responsabilidad civil extracontractual iniciado por JOSÉ RAMÓN LOAIZA y otros vs. MARTÍN PÉREZ RESTREPO y otros.

Radicación: 2019-273

Asunto: Sustentación de apelación contra sentencia de primera instancia.

FRANCISCO J. HURTADO LANGER y ORLANDO ARANGO LAGOS, identificados como aparece al pie de nuestras firmas, obrando calidad de apoderados judiciales de la parte demandante, dentro de la oportunidad legal consagrada en el artículo 14, inciso 3, del Decreto Legislativo 806 de 2020¹, nos dirigimos a usted y su sala, de la manera más respetuosa, con el fin de sustentar el recurso de apelación en contra de la sentencia notificada por estrados el día 03 de junio de 2021 (la “Sentencia”) y que corresponde a la primera instancia de este proceso. A continuación, allegamos ante su despacho los REPAROS CONCRETOS hacia la providencia y su respectiva SUSTENTACIÓN:

I. REPAROS CONCRETOS EN CONTRA DE LA SENTENCIA

El recurso de apelación presentado en contra de la sentencia de primera instancia se dividió en dos grupos de reparos: el primero de ellos relacionado con el estudio de los elementos de la responsabilidad civil efectuado por el *a quo*, y el segundo sobre la decisión de no valorar algunas de las pruebas que se practicaron durante el proceso.

En el primero de este grupo de reparos se puso en evidencia que hubo un equivocado análisis de la imputación fáctica – conocida como nexos causal – en atención a que realmente el tránsito de las peatonas no fue la causa eficiente del daño sufrido por ellas; por otro lado, si se llega a considerar que sí participaron causalmente – analizado desde un punto de vista jurídico –, la participación dada

¹ “El recurso de apelación contra sentencia en los procesos civiles y de familia, se tramitará así: (...) Ejecutoriado el auto que admite el recurso o el que niega la solicitud de pruebas, el apelante deberá sustentar el recurso a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes. De la sustentación se correrá traslado a la parte contraria por el término de cinco (5) días. Vencido el término de traslado se proferirá sentencia escrita que se notificará por estado. Si no se sustenta oportunamente el recurso, se declarará desierto.”

por al juez de instancia a la conducta del conductor del vehículo automotor que, además de ejercer la actividad peligrosa, iba distraído y a exceso de velocidad, fue sumamente irrisoria; adicionalmente, se demostró, respecto a este punto, que existió un desconocimiento del precedente del mismo despacho, que merece su corrección en sede de segunda instancia; y, finalmente, se desconoció el precedente vertical en lo que a la liquidación de perjuicios inmateriales se refiere.

Por otro lado, en el grupo de reparos sobre el análisis de pruebas, se busca que el *ad quem* valore el dictamen pericial elaborado por la firma Cesvi, y los videos que se aportaron con la demanda.

Así pues, se sustentan todos estos reparos, de la siguiente manera:

II. SUSTENTACIÓN DE LOS REPAROS CONCRETOS EN CONTRA DE LA SENTENCIA

2.1. Frente al estudio de los elementos de la responsabilidad hecho por el juez de primera instancia

2.1.1. El tránsito de las peatonas sobre la Calle 10 no fue causa eficiente ni concurrente de su propio daño. Error en el análisis causal.

Argumenta el despacho de primera instancia que las víctimas crearon su propio riesgo y ocasionaron parcialmente su daño al cruzar la Calle 10 por un paso no permitido para peatones y sin usar un puente peatonal que se encontraba a un poco más de 200 metros. Para tal conclusión, parece soportarse el despacho – porque no es del todo claro – en que el accidente era inevitable conforme lo determinó el perito de IRS Vial. No obstante, tal posición es, por un lado, errada y, por el otro, contradictoria.

En primer lugar, luce errada tal postura porque se confunde un concepto fundamental y es que la noción de *evitabilidad* no se analiza desde el hecho como tal, sino desde el daño que se alega en un juicio de responsabilidad civil. En otras palabras, lo que debió preguntarse el despacho era si el joven Martín Pérez hubiese conducido el vehículo a velocidad reglamentaria, el fallecimiento de las dos peatonas era o no evitable y no, como lo hizo, si el accidente lo era.

Sin perjuicio de ello, se demostrará por qué tanto el accidente como el daño eran plenamente evitables. Si bien es cierto que los peritos – de Cesvi e IRS Vial – coincidieron en que el accidente era inevitable, ello atendió a unos cálculos físico-forenses que se realizan teniendo en cuenta un único factor: la velocidad, tiempo de reacción y frenado del conductor del vehículo, sin consideración del movimiento de las peatonas. No obstante, los mismos datos arrojados por estos peritos permiten concluir, con suma facilidad, que el accidente como tal no se hubiera producido. Veamos:

2.1.1.1. *El accidente no se hubiera producido, conforme a los datos arrojados por el dictamen de Cesvi:*

- **Velocidad vehículo** = 99km/h = (99.000 m / 3.600 s) = 27,5 m/s
- **Velocidad de peatonas** = 3,6 km/h = (3.600 m / 3.600 s) = 1 m/s
- **Ancho de la Autopista** en la calzada donde ocurrió el accidente: 9,55 m

- **Tiempo requerido por las peatonas para cruzar toda la autopista** = 9,55 s (9,55 m / 1 m/s)
- **Lugar donde ocurrió el accidente:** centro del carril izquierdo, a 7,95 m del lugar de partida y 1,59 m de la acera final
- **El tiempo transcurrido entre el inicio del cruce de las peatonas y el accidente** fue de 7,95 segundos (7,95 m / 1 m/s)
- Así pues, si **el vehículo** iba a 99 km/h, éste **se encontraba a 218,62 metros** (27,5 m/s * 7,95 s) cuando las peatonas emprendieron su marcha

Escenario simulado basado en una conducción conforme a las normas de tránsito

- **Velocidad vehículo a 60 km/h** = 60.000 m / 3.600 s = 16,667 m/s
- Si cuando las peatonas empezaron a cruzar, el vehículo estaba a 218,62 m, eso quiere decir que **hubiere tardado 13,11 segundos para llegar a la zona de impacto** (218,62 m / 16,667 m/s)
- A las peatonas les bastaban 9,5 segundos para cruzar toda la autopista

CONCLUSIÓN: Hubieran podido cruzar toda la autopista y les sobraba un poco más de 4 segundos

2.1.1.2. El accidente no se hubiera producido, conforme a los datos arrojados por el dictamen de IRS Vial:

- **Velocidad promedio del vehículo** = 89,5km/h = (89.500 m / 3.600 s) = 24,86 m/s
- **Velocidad de peatonas "corriendo"** = 2,5 m/s
- **Ancho de la Autopista en la calzada donde ocurrió el accidente:** 9,3 m
- **Tiempo requerido por las peatonas para cruzar toda la autopista** = 3,72 s (9,3 m / 2,5 m/s)
- **Lugar donde ocurrió el accidente:** centro del carril izquierdo, a 7,5 m del lugar de partida y 1,8 m de la acera final
- **El tiempo transcurrido entre el inicio del cruce y el accidente** fue de 3 segundos (7,5 m / 2,5 m/s)
- Así pues, si **el vehículo iba** a 89,5 km/h, éste **se encontraba a 74,58 metros** (24,86 m/s * 3 s) cuando las peatonas emprendieron su marcha

Escenario simulado

- **Velocidad vehículo a 60 km/h** = 60.000 m / 3.600 s = 16,667 m/s
- Si cuando las peatonas empezaron a cruzar, el vehículo estaba a 74,58 m, eso quiere decir que **hubiere tardado 4,47 segundos para llegar a la zona de impacto** (74,58 m / 16,667 m/s)

CONCLUSIÓN: A las peatonas les bastaban 3,72 segundos para cruzar toda la autopista

Como puede observarse, el accidente como evento fenomenológico era sumamente evitable si simplemente el conductor del vehículo hubiese ejercido su actividad peligrosa de manera prudente (60 km/h máximo), como la normatividad se le exige.

Además de ello, el daño también era evitable y es allí donde luce totalmente contradictoria la sentencia del despacho y donde se evidencia que las conclusiones arrojadas se basaron en una lectura superficial del concepto “evitabilidad del accidente”, puesto que el mismo despacho consideró y encontró probado que el accidente, a pesar de que si se hubiere producido con el vehículo conducido a 60 km/h, teniendo en cuenta la distancia de frenado y demás (aunque dejando estáticas a las peatonas), el fallecimiento – entiéndase éste como el daño alegado – era casi imposible:

en tanto como explicó el perito, existe un rango denominado AIS, construido a partir de múltiples accidentes de tránsito que indican que a una velocidad de 60 kilómetros hora, el porcentaje de fallecimiento por muerte se establece entre un 90 y 100 %, disminuyendo dramáticamente al acercarse a una velocidad entre 40 y 45 k/hora, cercana al 0%, pero que al aumentar hasta una velocidad superior a los 80 kilómetros hora, claramente acerca ese porcentaje a un 100 % de probabilidad de muerte.

Luego, si, el Despacho acepta que atendiendo las condiciones del accidente, aún a 60 Kms /hora, el accidente sí habría ocurrido, como concluyó el perito, toda vez que el conductor se percató de las peatonas, solo cuando las tuvo frente a él, luego esa capacidad de reacción se produjo prácticamente al instante del accidente, no obstante, el porcentaje, la probabilidad de muerte disminuía, pero estadísticamente existía una probabilidad de vida de las víctimas, esto se itera,

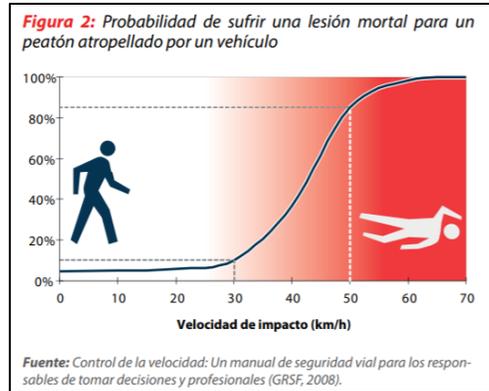
(énfasis propio)

Y tal conclusión se basa en el mismo dictamen pericial aportado por IRS Vial que determina que la velocidad de impacto era, incluso, inferior a 20 km/h, como logra verse de este gráfico:



Velocidad probable de contacto asociada a proceso de desaceleración basada en modelo de aproximación al contacto usando el valor de 60 km/h y tiempo (Autor).

Y ello debía interpretarse armónicamente con las demás pruebas obrantes en el expediente – aspecto que ignoró el fallador – puntualmente con los estudios aportados por el suscrito, que indican que un impacto a menos de 20 km/h no conlleva, o lo hace muy difícilmente, al deceso de un peatón. Por ejemplo, la Organización Panamericana de Salud cita en un estudio suyo, que se aportó cuando se describió traslado de las excepciones de mérito, que un impacto a 20 km/h tiene una probabilidad casi del 0% de ser fatal:



Aspecto corroborado, y nuevamente ignorado por el *a quo*, por parte de Cesvi en su dictamen pericial:

4.3.6 Estudios estadísticos sobre atropellos

El manual de seguridad vial de la organización mundial de la salud señala que la velocidad representa un factor de riesgo importante en lo que se refiere a traumatismos sufridos por los peatones, el riesgo de defunción de un peatón adulto atropellado por un automóvil a una velocidad de 50 km/h es inferior al 20 %, pero es casi del 60 % si el atropello se produce a 80 km/h⁵⁵.

Estadísticas de accidentología vial muestran que a velocidades inferiores a 32 km/h solo fallece uno de cada diez peatones, pero a velocidades superiores a 64 km/h son nueve de cada diez los que mueren^{***}.

Siendo este el escenario, no cabe la menor duda de que, al hacerse un análisis juicioso del concepto de *causalidad adecuada*, se logra corroborar que la única causa eficiente del daño que nos convoca, y que resulta jurídicamente relevante, es la del conductor del automotor pues, si éste hubiese manejado a una velocidad reglamentaria y sin distraerse, Maritza Loaiza y Jenny Narvaez jamás hubieran fallecido, siendo así totalmente inocuo su tránsito como peatonas sobre la Calle 10; ello haciendo un especial énfasis en que el estándar de conducta es, y siempre lo será, mayor para quien crea un riesgo como lo es la conducción de automotores. Esta es la invitación que se le hace al Tribunal: **un análisis acucioso de la causalidad.**

Es un hecho conocido que la jurisprudencia patria ha optado por diversos métodos para el estudio de la causalidad, siendo la predilecta la teoría de la *causalidad adecuada*, análisis que consta de varias etapas, tal como recordó en recentísima sentencia la Corte Suprema de Justicia²:

En el campo jurídico han prevalecido los análisis aristotélicos, y las Cortes en general han aludido a la *conditio sine qua non*, a la equivalencia de condiciones, a la última condición o causa más próxima al resultado, a la condición preponderante o más eficiente (buscando la línea aristotélica), a la teoría de la adecuación, a las probables o probabilísticas, a la conexión probable o proporcional, los deberes de utilización, las reglas *but for test* de la jurisprudencia norteamericana, al balance de probabilidades. Esta Corte, aún cuando con variaciones, por regla general se ha inclinado por la causalidad adecuada.

La búsqueda del responsable reclama una indagación doble. Por una parte, elucidar si un evento ha sido causa de otro (el daño), en últimas, concierne a explicar cómo ocurrió, de dónde salió. Por otra, establecer los criterios valorativos previstos en las normas para determinar la importancia jurídica de la relación de alguien con la cosa, la actividad o la persona generatriz de los perjuicios, todo, a efectos de atribuir o imputar dicho resultado.

La causa, pues, es una cuestión insustituible del perjuicio reclamado. Un ejercicio en principio válido para investigar si determinado evento ocasionó el daño, es suprimirlo mentalmente. Si de todas formas se produce, de ello se vale la teoría de la *conditio sine qua non* para descartar, con ciertas previsiones, antecedentes probables. El ejercicio es permitido y de ahí parte la teoría de la causalidad adecuada, en tanto, eliminado, hipotéticamente, el hecho o la conducta generadora del daño y si éste permanece, se trata de una circunstancia que se puede tener como idónea o apta para causar el resultado.

(...)

La teoría en comento, acogida explícitamente por la Corte, propugna identificar *ex pos facto* las condiciones *sine qua non* en la producción del daño, pero no a todas les atribuye igual importancia. Solo las determinantes son consideradas causas y las demás meras condiciones. Las reglas de la experiencia, de la lógica y de la ciencia, y los juicios de probabilidad y de razonabilidad, sirven a dicho propósito. En últimas, mediante la “lógica de lo razonable”, según frase acuñada por R.S.

(...)

El aspecto material, ya en forma concreta o abstracta, se centra en la ligazón existente entre la acción u omisión y el daño, en orden a determinar cuál fue la contribución positiva en su ocurrencia o cómo la conducta omitida hubiera evitado la afectación o morigerado su efecto. El aspecto jurídico se refiere a la evaluación que debe hacerse sobre la aptitud o incidencia que tuvo el hecho para materializar el perjuicio, en términos de las disposiciones legales en juego o de los títulos de imputación normativa afectados. (*énfasis propio*)

Así pues, se debe iniciar por el ejercicio del método (i) *sine qua non* para desechar antecedentes probables. Efectuado tal análisis y extraídas las causas que **fácticamente tienen relación** con el resultado, se deberá fijar la **determinación** de las causas, siendo las restantes **meras condiciones**, (ii) haciendo uso de las reglas de la experiencia, sentido común y los juicios de probabilidad.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC3460 del 22 de julio de 2021 . M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

Resumida la carta de navegación y haciendo el ejercicio mental de suprimir las dos conductas implicadas en el siniestro que nos ocupa – la conducción de Martín Pérez y el tránsito de las peatonas por la autopista –, podemos concluir que ambas **coincidieron fácticamente** en la generación del fatídico desenlace. No obstante, no por ello se puede concluir con certeza que ambas fueron determinantes – o eficientes – en su materialización.

Sea este el momento oportuno para manifestar que el tránsito de las peatonas por la autopista fue una **mera condición** en el siniestro, siendo la única causa **determinante y eficiente** la conducción de Martín Pérez. Por regla de la experiencia, e incluso por doctrina jurídica, podemos inferir que el solo hecho de conducir un automóvil conlleva la potencialidad connatural de materializar daños; pero, ejecutar tal actividad con un evidente exceso de velocidad y, adicional a ello, distraído, es un factor que incrementa las probabilidades de la generación del daño de forma contundente. Contrario a dicha actividad, transitar por una calle, así sea de alto flujo vehicular, si bien puede ser riesgoso, su sola ejecución no implica la materialización de un daño, pues quienes conducen por las vías deben cumplir con un estándar de conducta respetuoso de los deberes de garantía permanentes de seguridad para con los demás actores viales, hasta el punto de que el mismo Código Nacional de Tránsito en su artículo 63 preceptúa que *“los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía”*.

Igualmente, haciendo uso de juicios de probabilidad que obran en el proceso gracias a las pruebas periciales practicadas, podemos concluir que, con el simple hecho de haber conducido a una velocidad reglamentaria – 60 km/h –, el accidente no se hubiese presentado y aún menos el deceso de las peatonas. A esto, súmesele que, si Martín Pérez hubiese estado atento a la vía, la cual era recta y libre de obstáculos visuales, con gran antelación pudo haber visto a las peatonas y, por simple lógica e incluso por presunción de buena fe, el implicado hubiese mermado la velocidad o desviado su curso, conducta que habría morigerado de manera determinante el daño.

Para resumir, en una sentencia confusa, el juzgado considera que las víctimas participaron causalmente en su propio fallecimiento por el simple hecho de cruzar una calle por un paso no permitido teniendo a algunos cientos de metros un puente peatonal y, al parecer, porque uno de los peritos dijo que el accidente era inevitable. Sin embargo, un análisis juicioso del concepto de causalidad adecuada y de las pruebas obrantes al expediente, permiten concluir que, no sólo el daño – muerte – era inevitable si el conductor ejercía su actividad peligrosa como la norma se lo ordena, sino que el accidente mismo también lo era, pues las peatonas hubiesen podido cruzar la calle antes de que se encontraran en el punto de impacto. Ello conlleva, sin dudar, a que, si bien las víctimas participaron físicamente en su daño, ello hubiese sido relevante en una teoría de *equivalencia de las condiciones*, pero bajo la doctrina de *causalidad adecuada*, su participación no es más que inocua. Por ello, la condena debió haber sido plena para el conductor demandado y los demás guardianes.

2.1.2. Adjudicación irrisoria a la incidencia causal de Martín Pérez Restrepo

Sin perjuicio de que el daño sólo puede ser atribuido jurídicamente a los demandados, de considerarse una participación causal de las víctimas, el porcentaje determinado por el *a quo* resulta alejado de la realidad probatoria y jurídica. Como se verá más adelante, la sentencia resulta desconcertante, pues el estándar de conducta propuesto por el despacho fue mucho mayor para unas peatonas que para un conductor evidente y probadamente irresponsable.

El *a quo* después de desplegar un *análisis* de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el lamentable siniestro, definió que la presente *litis* se encontraba permeada de una “*conurrencia de culpas*”, procediendo a adjudicar unos porcentajes; veamos:

Para el Despacho, la mayor exposición al riesgo de las víctimas se debe estimar en un setenta por ciento (70%) de la creación del riesgo y por ende en la ocurrencia del daño, esto es, su lamentable óbito, en tanto estaba en su conducta en un mayor porcentaje evitar la decisión que finalmente generó el daño, sin desconocer, que el conductor del vehículo, superó ampliamente la velocidad del rodante, aumentando a un 100% la probabilidad de fallecimiento de las víctimas, esa es la razón por la que se concluye que la actuación del conductor, tuvo un treinta por ciento (30%) de participación en la creación del riesgo y consecuente ocurrencia del daño, toda vez, se itera, a menor velocidad a la legalmente

(página 20 de la sentencia, énfasis propio)

De manera sucinta, se extrae que las premisas que sustentan la anterior decisión del operador judicial son que (i) las occisas **crearon** el riesgo al atravesar la autopista suroriental por un segmento no destinado para el tránsito peatonal; (ii) la conducción de Martín Pérez, incluso con exceso de velocidad, en principio no es un riesgo para las personas que transiten por un puente peatonal o pasos semaforizados. Como prueba de estas premisas se exponen los párrafos en los cuales se plasma tal raciocinio:

claramente estaban en la posibilidad de prever, en tanto debían observar la vía a efectos de cruzarla, y podían evitarla, estaba en su conducta, detenerse y acudir a los pasos peatonales establecidos para realizar el paso al carril extremo o, como en efecto ocurrió, tomar la decisión de atravesar la vía, aquí no hay discusión respecto a que ese riesgo, al que se expusieron estas personas, fue creado por ellas, no fueron obligadas, o lanzadas por una fuerza externa como otra persona u otro vehículo previo al incidente, riesgo que a todas luces emerge mayúsculo en tanto como se explicó por el agente de tránsito y el perito Alejandro Rico, los transeúntes ubicados sobre el sector occidental de la autopista en el sentido norte sur, a efectos de cambiar al carril oriental, no están obligados a transitar sobre la autopista vehicular.

El riesgo creado es efectivamente un factor incidente en la causación del daño, en tanto y en cuanto, el conductor del vehículo, Martín Pérez, ejercía una actividad peligrosa, esta en principio no significa un riesgo para las personas que utilizan el puente peatonal o el paso semaforizado sobre la calle 56, solo que se atravesara el vehículo con el semáforo en rojo.

(página 19 de la sentencia, énfasis propio)

Así pues, de la parte considerativa de la providencia judicial apelada se extrae que el *a quo* consideró que las transeúntes fallecidas ejecutaron una acción riesgosa al atravesar una autopista por un espacio no destinado para el paso peatonal. Y a pesar de que en efecto las peatonas transitaban por ese lugar, el juzgado erró en considerar que el riesgo fue creado por ellas y al no

desplegar un análisis minucioso sobre la concurrencia de dicha actividad con la conducción de Martín Pérez, tal como lo ha exigido el máximo superior jerárquico³:

“La (...) graduación de ‘culpas’ en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al (...) juez [el deber] de (...) **examinar a plenitud** la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.

Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.” (*subrayado y negrita propia*)

Análisis que deberá ir acompasado de otras circunstancias para poder determinar de forma certera la incidencia de los agentes inmersos en el siniestro:

“En tal caso, entonces, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico. Como se dijo en el precedente antes citado, valorar la “(...) conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, estable[cer] su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal”⁴ (*énfasis propio*).

Claro está que los anteriores precedentes se circunscriben a la **concurrencia de actividades peligrosas o riesgosas**; no obstante, esto no era óbice para que el juzgado no desplegara dicho análisis, pues la Corte Suprema de Justicia ha adoctrinado en providencia judicial igualmente estudiada por el *a quo* cuando expuso el ejemplo didáctico de esta autoridad en la página 18 de su sentencia, veamos:

En esa línea, cuando el daño es consecuencia de la convergencia de roles riesgosos realizados por víctima y agente, el cálculo de la contribución de cada uno en la producción del menoscabo atiende, si bien al arbitrio iuris del juez, su análisis no debe ser desmesurado ni subjetivo, pues debe tener en cuenta la circunstancia incidental que corresponda en cada caso.

(...)

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC2107 de 12 de junio de 2018 citada por la sentencia SC4420-2020 del 03 de septiembre del 2020. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC4420-2020 del 03 de septiembre del 2020. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

Sin embargo, aun cuando la entidad causal, tratándose de la convergencia de actividades peligrosas, es determinante para establecer el grado de participación de la víctima en el siniestro, y por esa línea calcular la deducción del quantum resarcitorio, tal elemento de análisis no es exclusivo para ese tipo de eventos concurrentes, pues resulta igual de preponderante en situaciones donde el lesionado, pese a no desarrollar una labor riesgosa, pero actuando de manera culposa, contribuye efectivamente en la coproducción del daño.⁵(*énfasis propio*).

Resulta bastante cuestionable que, a pesar de haber evidenciado el nivel de rigurosidad en el análisis causal que exige la Corte Suprema de Justicia, el *a quo* se haya limitado afirmar que la participación de las occisas es mayor por, supuestamente, haber creado un riesgo al intentar a travesar una autopista de alto flujo vehicular y que la conducción de Martín Pérez, a pesar de haberse probado su exceso de velocidad y distracción, en principio no supusiera un riesgo para quienes transitaran por los espacios peatonales.

Es que resulta lejos de toda lógica jurídica equiparar la peligrosidad que genera la conducción de un automotor y la del tránsito de un peatón; pero, peor aún, resulta totalmente reprochable que no sólo se hayan equiparado, sino que se le haya exigido un mayor estándar de conducta a las peatonas, a tal punto de afirmarse que las víctimas **crearon el riesgo** y que el conductor – distraído y a exceso de velocidad – sólo fue una causa accesoria del suceso.

Así pues, el análisis del juzgado de primera instancia no solo terminó considerando como un riesgo mayor el caminar – que ni siquiera es una actividad riesgosa – que el conducir un vehículo, sino que dejó de lado aspectos totalmente determinantes en la generación del daño que impactaban de manera contundente en los porcentajes de participación. Se tiene como un hecho probado dos aspectos culposos, que lógicamente incrementan o crean el riesgo y que determinaban una mayor incidencia causal: (i) el exceso de velocidad de Martín Pérez y, que (ii) el conductor en ningún momento visualizó a las dos occisas por su distracción. Pues, a pesar de tener ambas situaciones como probadas, no las tuvo en cuenta para su valoración causal. Sobre el exceso de velocidad se dijo:

Luego la norma que regula la velocidad máxima permitida, es el Artículo 106 de la Ley 769 de 2.002, que prevé que en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente, que conforme se explicó para el lugar de los hechos **la velocidad máxima era de 60 Kms hora**, implicando que el señor Martín Pérez no podía exceder esa velocidad, en tanto, existía para el momento de los hechos una señal que fijaba ese limite, así, al encontrarse demostrado conforme prueba que aportó la propia parte demandada, mediante estudio físico que el Despacho ha acogido en plenitud, **cuya conclusión es que el rodante se movilizaba entre 85 a 92 kilómetros hora**, con una franja muy limitada entre esos dos extremos, pero abiertamente superior a la legalmente permitida, **y ese factor sí tuvo influencia**,

(*página 20 de la sentencia, énfasis propio*)

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC2107-2018 del 21 de febrero del 2018. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

Y acerca de la distracción del joven Pérez, se entendió tal hecho como confesado:

Para el Despacho, esta prueba denominada “dictamen pericial”, no puede tenerse en cuenta por varias razones, como pasa a explicarse, la principal, es que al momento del interrogatorio de parte del demandado, al indagar en qué momento observó a las transeúntes señaló que solo las observó cuando ya estaban frente al vehículo y no tenía nada que hacer, agregando posteriormente que “*frene apenas sentí el impacto*”, luego se presenta una confesión, al tenor de lo dispuesto por el Artículo 191 del C. G. P., esto es, 1) Que el confesante tenga capacidad para hacerla, 2) que verse sobre hechos que produzcan consecuencias jurídicas adversas al confesante o que favorezcan a la parte contraria, 3) que recaiga sobre hechos respecto de los cuales la ley no exija otro medio de prueba 4) que sea expresa, consciente y libre. 5) que verse sobre hechos personales del confesante y 6) que se encuentre debidamente probada, si fuere extrajudicial o judicial trasladada. **Luego, si a la parte actora le interesaba acreditar que el conductor del vehículo no frenó de manera previa a la ocurrencia de la colisión, esto quedó acreditado con el interrogatorio de parte del Martín Pérez rendido el 2 de agosto de 2021.**

(página 12 de la sentencia, énfasis propio)

Y ello debería analizarse con lo dicho, entre otros, por el dictamen pericial de IRS Vial, respecto a que no es cierto, como lo adujo el mismo demandado, que hubiese existido alguna obstrucción vial:

g) **En el registro de video de cámara de seguridad del lugar de los hechos no se identifican elementos o vehículos de dimensiones significativas que influyeran en la visibilidad del conductor del vehículo No.1, de la misma manera tampoco hay influencia en la visibilidad que tenían los peatones sobre los vehículos que circulaban sobre la calle 10, es decir que era posible para los peatones identificar la aproximación del vehículo No.1.**

Y en idéntico sentido la perito de Cesvi:

De acuerdo a lo establecido, se evidencia que los involucrados se encontraban en el campo visual de su contrario 1.5 s antes de presentarse la colisión, sin obstáculos visuales entre estos con base a video aportado.

Ello llevaba a concluir la segunda culpa: distracción del conductor que, pudiendo evidenciar a las peatonas y ejercer alguna maniobra de frenado o esquite, no lo hizo por encontrarse distraído, pues sólo frenó al momento del impacto.

A pesar de tal raciocinio que, en efecto, estaba probado y así lo determinó el despacho, concluyó el mismo juez de manera inexplicable que el simple hecho de que el conductor transitara con exceso de velocidad no suponía, *per se*, un riesgo para las peatonas. No obstante, en este punto se discrepa, pues el simple hecho de ejecutar la conducción de un automóvil y aún más con exceso de velocidad, conlleva la **potencialidad natural de materializar daños**, tal como siempre lo ha recordado la Corte Suprema de Justicia:

Para dar cuenta cabal de la orientación seguida por el legislador, las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas.

En esta materia, el ordenamiento jurídico impone una obligación permanente de garantía mínima respecto de las “óptimas condiciones mecánicas y de seguridad” del automotor a quien ejerce esta actividad peligrosa (artículos 28 y 50 Ley 769 de 2002) y un deber de seguridad apreciable en su conducta en “forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás” (artículo 55), justificado por la peligrosidad y el riesgo inherente.

(..)

La responsabilidad recae en quien desarrolla una actividad que pueda estimarse como generadora de riesgos o peligros para la comunidad, en cuanto con la misma se incrementan aquellos a los que normalmente las personas se encuentran expuestas y, por ende, será responsable quien la ejerza, de hecho o de derecho, o esté bajo su dirección, manejo o control⁶. (*énfasis propio*)

Por ende, no se puede mermar o menospreciar el riesgo que implica la conducción de un automóvil por la presencia de un puente peatonal o un paso semaforizado, pues el despliegue de tal actividad ya conlleva el riesgo de materializar daños a cualquier actor vial cercano, con independencia de la presencia de dichos elementos destinados al paso peatonal. Es por ello que ni siquiera es dable afirmar, tal como lo hizo el *a quo*, que el riesgo haya sido creado por las occisas, cuando este se circunscribe en la conducción de Martín Pérez por la potencialidad dañina de la actividad, la cual incluso fue abruptamente aumentada al realizarla con exceso de velocidad y sin estar atento a la vía.

Aunado a lo anterior, la potencialidad del daño intrínseca a la conducción de automóviles implica para sus actores un mayor estándar de conducta que se encuentra sometida a ciertos **deberes permanentes de garantía y seguridad** por la connotación de la actividad, veamos⁷:

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia Rad. No. 2001-01054 del 24 de agosto del 2009. M.P. William Namén Vargas.

⁷ Ibidem

Conformemente, tratándose de los daños originados en esta modalidad de actividad peligrosa, en adición al régimen general a ella atinente, la responsabilidad se fundamenta y deriva, en concreto, del riesgo apreciable que le es consustancial, en particular de los deberes de garantía y seguridad exigibles cuya connotación trasciende a la esfera estrictamente subjetiva. (*énfasis propio*).

Posición igualmente reiterada en precedentes posteriores, evidenciamos⁸:

De este modo, la responsabilidad civil por los daños del tránsito automotriz, la circulación y conducción de vehículos, encuentra también sustento normativo en preceptos singulares "de especial alcance y aplicación" (cas.civ. sentencia de 22 de mayo de 2000, exp. 6264, CCLXIV, 2503). En particular, a más del régimen de las actividades peligrosas previsto en el artículo 2356 del Código Civil, prescindiendo de la problemática planteada respecto del entendimiento genuino de esta norma, su notable aptitud potencial, natural e intrínseca característica de causar daños, impone a quienes la ejercen significativos deberes legales permanentes de seguridad y garantía mínima proyectados además en una conducta "que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás" (artículo 55, *ejusdem*), en no realizar o adelantar acción alguna que afecte la conducción del vehículo en movimiento (artículo 61, *ibídem*) y garantizar en todo tiempo las "óptimas condiciones mecánicas y de seguridad" del automotor

Por ello, se insiste, no se ajusta a la realidad jurídica la posición del juez de primera instancia, de determinar que el riesgo fue creado por las víctimas y que la actividad peligrosa y ejercida sin prudencia sólo fue algo accidental. Este estándar de conducta e infracción al deber de garantía y seguridad no solo se infringió al conducir con un notable exceso de velocidad – igualmente constatado por el despacho con los dictámenes periciales –, sino también con el despliegue de la actividad de forma descuidada. Tal como se confirmó en el interrogatorio realizado a Martín Pérez, este solo se percató de la presencia de las transeúntes cuando había colisionado contra ellas, lo cual indica un elemento gravísimo que debía ser tenido en cuenta por el *a quo*, pero que igualmente ni fue estudiado aun cuando se probó a través de una **confesión**.

Las dos infracciones ya mencionadas eran más que suficientes para extraer una incidencia causal, si no total, mucho mayor en cabeza de Martín Pérez, pues, se itera por su importancia, además de que el riesgo fue creado por él al desplegar una actividad que lleva inherente a sí misma tal connotación, aumentó su potencial dañino al desplegarla con un exceso de velocidad y sin una plena atención al panorama vial, en especial cuando se encontraba **probando** un vehículo **deportivo** que no era de su propiedad con el fin de exponer su experiencia en una página web⁹.

⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia Rad. No. 2005-00345 del 17 de mayo del 2011. M.P. William Namén Vargas.

⁹ Aspecto que igualmente consta en la página 22 de la sentencia.

Ahora bien, si estos dos elementos subjetivos, acompañados con las circunstancias viales, no son suficientes para irrogar una mayor incidencia causal por parte de Martín Pérez en la causación del daño, el *a quo* contaba con otros elementos, igualmente trascendentes y obrantes en el plenario, para llegar a tal conclusión.

Por un lado, las acciones riesgosas que supuestamente concurren – aunque se insiste que la de las peatonas no puede ser considerada como tal – están permeadas de una total asimetría, pues las reglas de la experiencia nos indican que la conducción de un automóvil, en especial el implicado en este siniestro, conlleva un riesgo de **mayor magnitud** que atravesar una autopista a pie. Es un hecho conocido en nuestra profesión que las actividades riesgosas que concurren no siempre conllevan el riesgo en el mismo nivel, tal como de antaño lo ha precisado la Corte Suprema de Justicia¹⁰ al cotejar la concurrencia de un automotor con la conducción de una bicicleta:

b) El Tribunal en el tratamiento de la concurrencia de las actividades peligrosas, no acertó al equiparar, pues no hizo distinción alguna, la derivada de la conducción de un vehículo automotor (bus) y la de conducción de una bicicleta, en contravía de tesis jurisprudencial de esta Corporación que de antiguo ha estimado que si bien la última es actividad de esa índole lo es menos que la de automotores, como explicó en

(énfasis propio)

Análisis igualmente aplicable en otros precedentes¹¹, evidenciamos:

Amparada pues la Corte en esta facultad discrecional que al efecto le defiere implícitamente el legislador, y considerando el grado de peligrosidad de la actividad ejercida por las partes, que es mayor la de la demandada por la potencialidad del peligro, no pueden, en estricta juridicidad, estimarse como igualmente trascendentes o determinantes en la producción del perjuicio cuya indemnización se suplica aquí, cree que lo indicado por la equidad, es la de que el daño sea reducido en un 30%. O sea que la aquí demandada solamente debe pagar el 70% del monto de la indemnización.

Y por qué no tenerlo más aún en cuenta en un caso medianamente análogo en el cual dos peatones **en altas horas de la noche y en estado de embriaguez se sientan en la mitad de una autopista** en la ciudad de Medellín y resultan arrollados por un **vehículo que sin conducir con exceso de velocidad y con la visión reducida**, terminó impactándolos, veamos:

¹⁰ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia Rad. No. 6.427 del 16 de marzo del 2001. M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno.

¹¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 17 de julio de 1985. M.P. Humberto Murcia Ballén.

y del interrogatorio de parte,
 "c) Que el insuceso se presentó cuando el vehículo era maniobrado a velocidad aceptable, en horas de la noche, bajo fenómenos de lluvia y neblina. Esto lo exteriorizan los testimonios de Luciano Rúa, Tulio Vargas y Alfonso Sánchez;
 "d) Que las víctimas habían ingerido licor. De esto da fé la prueba practicada en el proceso penal e incorporada al proceso civil (fls. 10 a 58 cuaderno número 4);
 "e) Que las víctimas, vencidas por los efectos del licor se acomodaron, o mejor, se sentaron sobre el piso de la autopista, poniendo en peligro sus vidas, a pesar de estarles prohibida semejante conducta por el Código Nacional de Tránsito Terrestre

(énfasis propio)

Al respecto, estableció la Corte¹²:

... dio fincapie;
 h) Pero como está demostrado con la misma declaración de Tulio Vargas que las víctimas se expusieron imprudentemente a recibir el daño, pues se situaron en mitad de una vía destinada especialmente al tránsito de automotores, sólo se condenará al demandado a pagar el 30% del daño;

(énfasis propio)

Teniendo en cuenta los anteriores precedentes, en especial el último donde la imprudencia de las víctimas como contribución causal realmente fue mayor, resulta cuestionable los porcentajes infundados y adjudicados por *a quo*, en especial con las circunstancias que permearon la actividad de Martín Pérez – exceso de velocidad y conducción sin plena atención a la vía – que, de haberse ejecutado con sujeción al límite de velocidad y sin distracciones, no se hubiese materializado el daño ni el accidente. Es totalmente ilógico que se haya determinado un porcentaje idéntico en el proceso de la referencia y el citado previamente donde la imprudencia de las víctimas fue mucho mayor y la conducción del automotor fue perita – aunque riesgosa por su naturaleza –.

En síntesis, sin perjuicio de que el tránsito de las peatonas se trató de una causa inocua en la producción del daño, en el evento que se le llegue a considerar eficiente porcentualmente en su daño, erró el juzgado al otorgarle un 70% de participación, pues exigió una conducta más prudente a unas peatonas que a un joven de escasos 18 años que conducía un vehículo deportivo de alta gama por primera vez, a una velocidad abrupta y totalmente distraído. Por ende, de llegarse a considerar la concurrencia de causas, el porcentaje, sin duda, debió haber sido superior para el demandado frente a las víctimas y así se solicitará al *ad quem* que lo declare.

¹² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 09 de febrero de 1976. M.P. Germán Giraldo Zuluaga.

De hecho, en una sentencia que, si bien no es análoga al caso del asunto, sí guarda algunas similitudes, el Tribunal Superior de Cali, a través de su sala civil, siendo ponente igualmente el doctor Homero Mora, otorgó una responsabilidad del 60% para un conductor distraído y bajo efectos de alcohol, por atropellar a dos peatonas que, a pesar de tener un paso peatonal a pocos metros, decidieron cruzar una vía principal por un paso no permitido. Se cita contexto y *ratio decidendi* de la sentencia por su pertinencia:

(...) demandan a los señores R.C.O. y L.G.M., para que se los declare civil, extracontractual y solidariamente responsables y en consecuencia se los condene al resarcimiento de los daños y perjuicios de orden tanto material como inmaterial causados con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 19 de junio de 2014 aproximadamente a las 10:00 PM en la carrera 66 con calle 13, cuando las demandantes “se disponían a cruzar la calle, cuando de repente de manera intempestiva son arrolladas por el vehículo de placas RMV-318”, ocasionándoles graves lesiones.

(...)

Sea del caso resaltar, que los preceptos 57 y 58 del Código Nacional de Tránsito en lo basilar establecen que los transeúntes deben recorrer por fuera de las zonas destinadas al tránsito vehicular, que cuando el peatón requiera cruzar esta clase de vías, debe hacerlo respetando las señales de tránsito o cerciorándose que no existe peligro, al igual que se tiene establecido como prohibición, cruzar las vías atravesando el tráfico vehicular en lugares donde existen pasos peatonales.

A pesar de las expresas prohibiciones legales anunciadas, las mismas demandantes confiesan que al momento de presentarse el accidente estaban atravesándose la vía vehicular agarradas de la mano por una zona prohibida cuando a poca distancia existía un paso a nivel (cebra) con semaforización, es decir, había en el lugar de los hechos una alta probabilidad de evitarse el accidente en caso de que aquellas acataran las normas de tránsito que disciplinan a los peatones, dicho que encuentra eco en el único testimonio que evidenció el momento del impacto, el señor E.A.D.C., quien afirma en lo pertinente que observó que las demandantes estaban cruzándose la vía vehicular y que antes de que éstas llegaran a la “bahía de estacionamiento de carros”, el vehículo que estaba siendo conducido por la parte demandada, las arrolló de forma intempestiva, y que luego se dio a la marcha.

Además, es un hecho admitido por las mismas partes, como ya se mencionó líneas atrás, que el impacto entre el rodante y las demandantes se presentó el 19 de junio de 2014, en la carrera 66 con calle 13, sentido sur-norte, aproximadamente a las 10:00 PM, cuando aquellas estaban atravesando la Calle 13 y antes de llegar a la “bahía de estacionamiento de vehículos” fueron embestidas de manera sorpresiva por el automotor que era conducido por la parte demandada.

Ahora, conforme a lo consignado en el informe de tránsito que en lo relevante indica que las condiciones ambientales eran normales, la vía era recta, de un solo sentido, una calzada con más de tres carriles, de material asfalto en buenas condiciones, visibilidad normal y se estableció como hipótesis del accidente “embriaguez aparente” y la de “arrancar sin precaución” por parte del conductor del automotor, descripción del lugar donde se presentaron los hechos que fue ratificada por el mismo agente de tránsito en la etapa instructiva del proceso.

En este sentido, refulge manifiesto para la Sala que el comportamiento de las demandantes tuvo incidencia en la consumación de los daños al aventurarse a atravesar una vía que se sabe es de alta circulación vehicular, de más de tres carriles, marginándose de cruzar la calle por el paso peatonal que estaba a pocos metros del sitio de impacto, más cuando eran horas de la noche, el sardinel que separa la vía sentido sur-norte y norte-sur existen arboles de gran tamaño que dificultan visualizar la presencia de personas dispuestas a cruzar la vía imprudentemente, como aflora de la apreciación del croquis y las fotografías abonadas al expediente, pasándose por alto normas mínimas de diligencia y cuidado y exponiéndose de manera injustificada a un riesgo previsible, y de

paso incumpliendo normas generales y de obligatorio acatamiento, no solo para los conductores, sino también para los peatones

Es irrecusable, entonces, que las víctimas tuvieron participación en la causación de los daños, no obstante esta circunstancia, es dable colegir que esta no reviste las características de haber sido la única y eficiente para liberar a la parte demandada del débito que se le imputa, sino que es concurrente con la de este mismo extremo procesal, debiéndose resaltar que acorde al acontecer fáctico, es indubitable que el actuar de éste último tuvo mayor influencia que el de las primeras, pues no pasa inadvertido que, conforme al propio testimonio del agente de tránsito, según la apariencia del conductor y de cómo éste olía, era claro que aquel había ingerido alcohol, versión que es admitida por la misma parte demandada, quien cuando se le interrogó al respecto, indicó que había tomado bebidas embriagantes momentos antes de ocurrir el accidente, y que cuando arrolló a las demandantes él no estaba pendiente de la vía sino del retrovisor, al punto que afirmó no haberse dado cuenta en el mismo instante en qué momento atropelló a las demandantes.

(...)

Así las cosas y, teniendo en cuenta la incidencia de las víctimas en la producción de sus propios daños, que valga decir, fue menor a la del agente, deba acudirse a la preceptiva legislativa del (sic) artículo 2357 del C.C., que a la letra gobierna que “la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”, que para el caso en concreto, luego de valorar y asignarle el mérito probatorio a los elementos de convicción aportados a la foliatura, se establece que en la materialización de los daños, la influencia de la parte demandada fue en un 60% y en ese porcentaje debe responder¹³ (énfasis propio)

Como logra observarse, se trata de un accidente de vehículo en contra de peatonas que cruzan una vía de tres carriles por un paso no permitido, donde el conductor se encontraba distraído y afirma no haber visto a las peatonas sino cuando las arrolló: en ese caso por estado de embriaguez y por observar el retrovisor, y en el de la referencia por causas desconocidas. A pesar de esas similitudes, existen situaciones particulares del presente caso que merecen una participación mayor por parte del conductor del vehículo y demás demandadas:

1. Existe prueba técnica que demuestra que, si el conductor hubiese conducido de manera diligente, el accidente nunca se hubiera presentado y el tránsito de las peatonas resultaría causalmente inocuo.
2. En el caso de la referencia existe un abrupto exceso de velocidad por parte del conductor del vehículo, situación que no se presentaba en el caso de la sentencia bajo análisis.
3. El paso peatonal (semáforo) se encontraba a pocos metros, no como el caso bajo análisis donde el puente peatonal más cercano estaba a un poco más de 200 metros.
4. La vía por donde transitaban las peatonas no tenía ningún obstáculo visual y era a plena luz del día. Obsérvese que el Tribunal en su sentencia echó de menos la prudencia de la víctima al cruzar una vía en horas de la noche y con árboles que podían impedir la visual de los conductores.
5. En el caso de la referencia, el conductor tenía 18 años de edad.
6. Asimismo, era la primera vez que manejaba el vehículo de alta gama con el que ocasionó el accidente.

¹³ Tribunal Superior de Cali, Sala Civil, sentencia del 5 de agosto de 2020, radicación 76001-31-03-016-2018-00128-01, M.P.: Homero Mora Insuasty.

Con base en ello, de considerarse eficiente la participación de las víctimas en su propio daño, le ruego al Tribunal, que, en su apreciación probatoria, otorgue al conductor del vehículo una participación mayor, cercana al 80% o, como mínimo, del 60%, conforme a los fundamentos aquí expuestos.

2.1.3. Desconocimiento del precedente horizontal

El *a quo* había estudiado y fallado un caso **totalmente análogo** el 14 de mayo del 2021 en el proceso con radicado No. **2019-00609**, dentro del cual se puede extraer el siguiente fragmento donde se permite evidenciar la similitud de los litigios:

Para el caso concreto, la lectura de la decisión de la Fiscalía no tiene en cuenta un elemento fundamental para este Despacho y es el punto de impacto, elemento toral a tener en cuenta, comoquiera que la tesis del agente de tránsito parte de suponer que la víctima atravesó el separador vial por la parte posterior de una figura religiosa que dificulta la visibilidad, no obstante, esa tesis tendría respaldo por este censor, si el golpe se produce en la parte izquierda del vehículo, toda vez que según lo expuesto por el conductor del vehículo, la persona se movilizaba de izquierda a derecha, consecuentemente no puede sostenerse que la víctima sorprendió al conductor del vehículo si el golpe se produjo cuando aquella ya finalizaba su arribó al siguiente separador vial. Para este Despacho, la tesis propuesta no encuentra respaldo puesto que no existe una huella de frenado que indique que el conductor, al observar a la señora al movilizarse desde el inicio de la acera izquierda intentó detener el vehículo para golpearla con la parte derecha del mismo, indica contrario sensu, que pese a la posibilidad de observarla y detener su recorrido, no frenó y se produjo el golpe, en absolutamente nada incide el hecho que la víctima saliera de la parte posterior de la figura religiosa si el golpe se produjo con el extremo contrario del bus, pues todo ese trayecto pudo ser visualizado por el conductor e intentar frenar el vehículo. Se echa de menos entonces el estudio pericial anunciado por la parte

(énfasis propio)

Ahora bien, el *a quo* decidió apartarse de su precedente, argumentando que ambos casos no eran similares por las siguientes razones:

Ahora bien, se invocó por la parte actora y desde el principio del litigio, la necesidad de sostener la postura del Despacho frente a eventos similares y concretamente frente a la sentencia de segunda instancia con radicación 2019-00609 de mayo de este año; en el que se determinó que la responsabilidad recaía exclusivamente en el conductor del vehículo, no obstante, como bien lo explicó la apoderada de la aseguradora Seguros Generales Suramericana en etapa de alegatos, esta postura no es contraria a la vertida en esa providencia, al contrario, la mantiene, en tanto aquí no se ha modificado la responsabilidad objetiva derivada de las actividades peligrosas, no obstante, se trata de casos completamente disímiles, en tanto en ese asunto se trataba de una vía de una sola calzada, no existía puente peatonal, luego no se le podía exigir al peatón, otra conducta diferente a atravesar la vía, el denominado punto de impacto es completamente diferente, en ese caso, la persona prácticamente llegaba al carril, para el sub lite, los estudios determinaron que el golpe se produjo con una variación hacia el lado del acompañante; aspectos que ameritan un estudio individual por parte del Despacho, en tanto, no todos los accidentes de tránsito puede catalogarse de forma maquinal e inconsciente, debe analizarse el caso concreto a partir de los postulados legales y jurisprudenciales sobre el tema, luego se itera, aquí no se ha presentado una modificación a nuestra postura jurisprudencial respecto a la responsabilidad civil aquiliana por accidente de tránsito.

(página 21 de la sentencia, énfasis propio)

Desde la percepción del juzgado, los casos son disimiles por las siguientes premisas: (i) el caso análogo se trata de un accidente en una vía de una sola calzada; (ii) no tenía puente peatonal y no le era exigible otra conducta al peatón; (iii) el golpe se produjo en un área distinta. Sin embargo, tales premisas realmente no eran las determinantes para la aplicación de una analogía, pues poco o nada importa que la vía fuera de una sola calzada o que el golpe en el caso *sub judice* estuviese preponderante hacía el lado del copiloto, mientras que en el caso análogo se ejecutara cuando la persona estaba cerca de llegar al carril – algo que incluso se asemeja al *sub lite* –, pues lo realmente importante eran las conductas ejecutadas por los implicados.

En la plataforma fáctica del proceso con radicado No. **2019-00609** el *a quo* verificó que (i) la persona se movilizaba de izquierda a derecha, es decir, estaba intentando atravesar una vía, tal cual como las transeúntes del *sub judice*; (ii) el peatón estaba por arribar al siguiente separador vial, de igual forma como las occisas del presente caso que fueron colisionadas *ad portas* de llegar al separador vial; (iii) el conductor, pese a la posibilidad de visualizar al peatón, no intentó detener el vehículo, suceso que igualmente se presentó en el *sub judice* e igualmente fue probado con el dictamen pericial aportado por SURA, veamos:

g) En el registro de video de cámara de seguridad del lugar de los hechos no se identifican elementos o vehículos de dimensiones significativas que influyeran en la visibilidad del conductor del vehículo No.1, de la misma manera tampoco hay influencia en la visibilidad que tenían los peatones sobre los vehículos que circulaban sobre la calle 10, es decir que era posible para los peatones identificar la aproximación del vehículo No.1.

(página 40 del dictamen de IRS Vial, énfasis propio)

Igualmente, existió confesión de Martín Pérez cuando estableció que solo frenó cuando tenía a las dos transeúntes sobre el capó.

Ahora, el hecho de que la vía no sea de un carril, sino de tres, lejos de alejarlo de su precedente, debió haberlo confirmado con mayor razón, pues lo que el despacho quiso significar al decir que las peatonas cruzaban de izquierda a derecha y que el golpe se produjo en el lado del copiloto, era que aquellas caminaron desde su acera y por delante del vehículo antes del impacto, sin que el conductor ejerciera una maniobra para evitarlas, es decir, quiso decir que el lanzamiento de las peatonas en su marcha no era sorpresivo. No obstante, en el proceso de la referencia el hecho de que la vía fuese de tres carriles, quiere decir que las víctimas atravesaron dos de ellos y parcialmente el tercero, antes del impacto, lo que significa que el conductor tuvo aún más tiempo de reacción que en el caso análogo fallado o ¿acaso no hay más tiempo para visibilizar un peatón en la vía cuando éste ha transcurrido 2.5 carriles y no sólo medio o uno de ellos?

Sobre el otro argumento para alejarse del precedente referente a la zona de impacto, resulta totalmente desacertado. El despacho, como se dijo, argumentó que el impacto en el caso análogo se dio en el lado frontal del copiloto, es decir, cuando las víctimas habían cruzado delante de todo el carro y que, en el presente, no fue así. Las pruebas obrantes en el expediente dan cuenta de que,

en efecto, el impacto no se dio en la parte del piloto (más lejana al inicio del cruce de la calzada); no obstante, se presentó en la parte central del vehículo; en otras palabras, las víctimas, no sólo cruzaron previamente 2 carriles, sino que, además, la mitad del automotor, como se ve de estas imágenes del dictamen pericial presentado por Suramericana:



Resulta totalmente ilógico aislarse de un precedente simplemente porque los impactos varían en unos 15 cm o menos de la zona del vehículo y, aún más, ignorando que la vía era amplia y ello significaba mayor tiempo de reacción que fue, en últimas, lo que el despacho echó de menos en su sentencia previa que lamentablemente desconoció – esa fue la *ratio decidendi* –.

Ante este panorama, es evidente que los casos son análogos, pues existe un nivel de incidencia causal bastante semejante y aunque las circunstancias viales y de impacto no son las mismas, esto lejos de alejar del precedente, intensifica más la regla jurisprudencial creada por el mismo despacho

Finalmente, aduce el *a quo* que en el caso análogo no existía puente peatonal y que por lo tanto no le era exigible otra conducta al peatón. Si bien tal supuesto de hecho – la inexistencia del puente peatonal – es cierta, eso no implica que no le fuera exigible otra conducta, pues el mismo juzgado determinó que los peatones solo pueden transitar por espacios destinados para tal fin. Por ende, este aspecto sobre el cual el *a quo* considera que existe divergencia causal, deviene al final en una convergencia entre el caso de autos y el análogo, razón por la cual existe mayores razones para haber extendido su postura.

Además, no es cierto que en el caso análogo analizado no hubiese paso peatonal, pues allí se contó con la declaración de un agente de tránsito que referenció que en la zona había semáforos, sólo que el fallador echó de menos que no se hubiere corroborado que estuvieran funcionales, así como pudo – o debió – echar de menos que el puente peatonal estuviese abierto o en buen estado pues de ello tampoco se allegó prueba al plenario:

Respecto a la declaración del agente de tránsito, si bien no puede calificarse con la mayor claridad testimonial, aquella no resultó contradictoria, en tanto se advierte que los errores fueron producto de una confusión respecto a la comprensión de las preguntas que se le efectuaban, o por la pérdida de señal del internet, pese a ello, si fue contundente en referir que, obviamente no fue un testigo de los hechos, que si bien existía semáforos en la zona, no advirtió ni dejó constancia si aquellos eran funcionales, adicionalmente no estableció la

2.1.4. Inaplicación del precedente vertical sobre los perjuicios inmateriales

Consideró el *a quo* que la solicitud indemnizatoria para el perjuicio moral en el monto de \$72'000.000 amparada en el precedente **SC-5686-2018** no es aplicable porque, según el juzgado, la Corte Suprema de Justicia en providencias posteriores ha establecido que el incremento de dicho fallo – 5686 – atendió a la gravedad del daño ocurrido en un sector de Antioquia.

Si bien esta posición, por demás en un *obiter dicta*, de la Corte Suprema de Justicia contraviene la *ratio decidendi* de la sentencia SC-5686-2018, pues en este último fallo la máxima autoridad en la jurisdicción ordinaria decidió reajustar el rubro concerniente al perjuicio moral generado por el deceso de familiares cercanos más no determinó que correspondía a casos excepcionales, como

pretende argumentarse ahora sino que, es evidente, el razonio de la máxima Corte fue reajustar por equidad un tope indemnizatorio que llevaba varios años sin que se hubiese considerado antes la devaluación del dinero.

Sin perjuicio de lo anterior, de llegarse a considerar que dicho reajuste operaba para casos *sui generis*, la presente *litis* también amerita un trato excepcional con ocasión a la gravedad de los hechos que sustentan la demanda. Por un lado, debe recordarse que el núcleo familiar perdió dos integrantes *ipso facto* como consecuencia de un mismo accidente de tránsito, lo cual de por sí ya genera una congoja mucho mayor que debería ameritar un reconocimiento adicional; pues ello supuso un dolor sumamente significativo para un núcleo familiar que ellas conformaban, como lo expusieron los testigos. Igualmente, el siniestro que nos ocupa fue bastante mediático por las circunstancias del deceso y el vehículo implicado; aspectos que repercutieron con un mayor alcance en la prensa y que devino en una mayor carga emocional para la familia afectada al ver todas las noticias e imágenes donde se exponían los cuerpos y las circunstancias del fatídico desenlace.

En todo caso, si se llegase a considerar que el *sub judice* no se circunscribe en una circunstancia excepcional, el *a quo* igualmente se apartó del precedente que regula el límite indemnizatorio para el perjuicio moral sin siquiera realizar argumentación alguna, pues terminó reconociendo una suma menor a \$60'000.000. Incluso, en la misma sentencia en la cual se reajustó el valor de daño moral en caso de fallecimiento de familiares, se adocina que dichos límites deben respetarse o, al menos, justificarse su aislamiento:

“En lo que si no está de acuerdo este órgano de cierre, y en ello ve un evidente error de hecho del juzgador colegiado, que trascendió a su decisión, es que hubiese considerado, sin ninguna razón valedera esgrimida, distinta del arbitrio judicial, y en contravía de la jurisprudencia para cuya separación debía explicitar razones suficientes, que la suma máxima y a partir de allí las siguientes, fuese la que indicó, a pesar de que para la época, la Corte ya había establecido un tope mucho mayor, cuya aplicación estaba plenamente justificada en este caso, que registra sufrimiento indecible por donde se le mire, algo que el Tribunal constató, pero cercenando sus efectos, y de ahí la comisión del yerro fáctico que se le achaca y la Corte en efecto constata¹⁴”.

(*énfasis propio*)

En este orden de ideas, el *a quo* debió reconocer una indemnización por perjuicio moral ajustada a los baremos máximos que ha establecido la Corte Suprema de Justicia, en especial por las circunstancias fácticas en las cuales se desencadenó el siniestro que no merecen disminución alguna, o, si consideraba que debía ser menor, tal decisión tendría que estar sólidamente fundamentada, aspecto que se encuentra carente en la providencia que se apela.

[espacio en blanco]

¹⁴ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala Civil. Sentencia SC5686-2018 del 19 de diciembre de 2018. Magistrada Ponente: Margarita Cabello Blanco.

2.2. Sobre la valoración de algunas pruebas

2.2.1. Indebido rechazo del dictamen de CESVI

En el plenario obra dictamen pericial realizado por Daniel Labrador Gutiérrez y Ana Isabel Valencia Pérez, profesionales adscritos a **CESVI**, el cual tuvo como conclusión que la velocidad del rodante era, en promedio, **99 km/h**. Ahora, desde la percepción del despacho, este no podía tenerse en cuenta porque no tuvo en cuenta la **huella de frenado**, tal como se refleja en este fragmento de la sentencia apelada:

Ahora bien, respecto al dictamen rendido por Ana Isabel Valencia Pérez, no puede tenerse en cuenta por el Despacho, en tanto, a efecto de contradicción se presentó como prueba de descargo el dictamen de Alejandro Rico, dictamen presentado por la aseguradora Suramericana S. A., ahí explicó que la prueba pericial rendida por Ana Isabel Valencia, si bien parte de similares cálculos periciales, efectuados con similar plataforma digital, ahí no se tuvo en cuenta la huella de frenado que se logró determinar a través de la toma técnica sobre el lugar del accidente de tránsito, con el dispositivo “faro focus 3D”, conforme lo corroboró el testigo y agente adscrito a la Secretaría de Movilidad, Andrés Franco. Y la cual sí se tuvo en cuenta por el perito Alejandro Rico, luego eso permite al Despacho concluir que este último dictamen tiene en cuenta un parámetro total en este tipo de eventos como es la huella de frenado.

(página 13 de la sentencia, énfasis propio)

El no tener en cuenta este elemento – huella de frenado – no atendió a un error o descuido de los profesionales adscritos a CESVI, sino todo lo contrario, ello demostraba lo acertado del cálculo de velocidad hecho, en comparación con el dictamen de IRS Vial. Ello, por cuando al indagar sobre este aspecto en audiencia se estableció de manera contundente y bajo la experticia de la profesional las razones por las cuales este elemento no se incluyó en los cálculos:

-Argumentación de la perita: *“Una huella de frenado puede ser decisiva en otro tipo de accidentes, en este caso no porque la huella de frenado que conocemos deja oscuro desde el momento en que se activa hasta la posición final o que se suelta el freno; en este orden de ideas, un frenado ABS nos va a dejar espacios en que no se marca huella, por lo que el vehículo no se bloquea permanentemente para evitar el bloqueo de la dirección. Al no haber un bloqueo total, tampoco se hace un rozamiento marcado en el asfalto y por eso no se tiene en cuenta¹⁵”*

Posterior a dicha afirmación, se le preguntó a la perita:

¹⁵ Véase la temporalidad 1:27:30 en el siguiente link [Lifesize - Playback](#)

- ¿Esa cifra de huella de frenado en absoluto nos va a servir? A lo cual respondió: “*con este tipo de frenos **no debería tenerse en cuenta**, si se debe tener en cuenta desde el impacto, más espacio en blanco, más energía disipada*”.¹⁶ (negritas propias)

(...)

-¿Usted tendría en cuenta esa huella de frenado entonces? Ante lo cual, la perita expuso: “*no la tendría en cuenta. Uno porque tiene frenos ABS y lo único que indicaría la huella de frenado sería la dirección de la circulación de dirección del vehículo que **solo confirmaría la dirección del vehículo, pero no para la distancia del frenado***”¹⁷ (negritas propias)

(...)

-¿El sistema de frenos ABS imprime huella de frenado? A lo cual se afirmó: “*puede que no imprima huella, puede que sea seccionado, pero no marca una huella a lo largo y no se puede determinar desde qué momento comenzó a frenar*”¹⁸

Así pues, no existía razón alguna para no tener en cuenta este dictamen pericial como lo hizo el *a quo*, pues la ausencia de la huella de frenado en el cálculo de la experta no atendió a ningún error dentro de su concepto, sino que más bien obedeció a una regla técnica y criterio profesional. Igualmente, tal como se consigna en el dictamen pericial de Alejandro Rico, no siempre la huella de frenado en este tipo de vehículos es constatable, pues solo existen **posibilidades** de su presencia y esto dependerá de la actuación del conductor, evidenciamos:

girar; si se elige por la frenada, al actuar los frenos, las llantas disminuyen su velocidad de giro, y si se pisa fuertemente el pedal se pueden bloquear las llantas, por lo que el vehículo finalmente se desplaza un trayecto frenando con llantas a punto de bloquearse o deslizando antes de detenerse totalmente, en este último caso **es posible que quede marcada una huella de frenada**, si se elige la maniobra de giro el vehículo se desviará en la trayectoria que el conductor le dé a la dirección, y dependiendo del ángulo el vehículo solamente cambiará de dirección sin derrapar lateralmente.

(página 36 del dictamen pericial, énfasis propio)

Por ende, mal hizo el despacho en cercenar el dictamen pericial de Ana Isabel Valencia cuando la ausencia de huella de frenado en los cálculos obedeció a las problemáticas que acarrea su inclusión, pues se recuerda que por el sistema de frenos ABS, la huella de frenado no se refleja desde el

¹⁶ Véase la temporalidad 1:30:00 en el siguiente link [Lifeseize - Playback](#)

¹⁷ Véase la temporalidad 1:32:15 en el siguiente link [Lifeseize - Playback](#)

¹⁸ Véase la temporalidad 1:53:52 en el siguiente link [Lifeseize - Playback](#)

momento exacto en que se activa el sistema de frenos y, mucho menos, esta es constante, debido a que este sistema implica un **frenado por pulsaciones**¹⁹.

Por el otro lado, el *a quo* consideró que el dictamen rendido por Alejandro Rico León – perito encargado de realizar el dictamen pericial aportado por la llamada en garantía Suramericana –, era el adecuado por tener en cuenta la huella de frenado. No obstante, esto genera otro error en el que incurrió el juzgador, pues no analizó que al incluir la huella de frenado se podría incurrir en un error de cálculo en la velocidad. Recordemos que la perita Ana Isabel Valencia explicó, tal como se cita con anterioridad, que este sistema de frenos no permite reflejar el momento **exacto** de activación del sistema de frenado y, en todo caso, la huella sería intermitente por el funcionamiento de pulsaciones de este sistema.

Así pues, el perito Rico hizo un cálculo de velocidad como si fuese un vehículo sin frenos ABS y teniendo en cuenta una única variable que no es del todo certera por su alta probabilidad de no marcarse a lo largo de todo el frenado. Por ello, si la huella inició después del proceso de frenado, como es sumamente probable, el cálculo de velocidad será mucho menor. Ello y sólo ello justifica la diferencia de cálculo entre los peritos.

En este orden de ideas, el dictamen realizado por Ana Isabel Valencia debe ser el prevalente, pues la ausencia de esta variable le permitió arrojar un resultado con un menor margen de error. En todo caso, debe enfatizarse en que la ausencia de esta variable no implica que se parta del supuesto de que Martín Pérez nunca frenó, pues si se estudia minuciosamente tal dictamen, se evidencia el siguiente cálculo con sus respectivas variables:

$$v = 3,6\sqrt{2gl\mu}$$

Dónde:

- v = Mínima velocidad de tránsito de la camioneta.
- g = Aceleración gravitacional terrestre. Tomado como 9.8 m/s².
- μ = Factor de desaceleración de la camioneta en proceso de frenado de máxima eficiencia. (Entre 0.77 – 0.93)
- l = Distancia recorrida luego del impacto 46.2 m

A partir de los anteriores argumentos se establece que la velocidad de la camioneta al momento del impacto se encontraba en el orden de **99[±] km/h**.

Por ende, ante este panorama, la velocidad más aproximada a la realidad de los hechos es la expuesta en el anterior fragmento, razón por la cual se tendría una razón de peso para atribuir mayor incidencia causal a Martín Pérez, pues evidentemente ante una mayor velocidad, se eleva el riesgo y se incide más en la causación del daño.

¹⁹ Lo mismo concluyó el agente de tránsito que rindió testimonio.

2.2.2. Los vídeos debían tenerse en cuenta y no fueron analizado bajo el principio de unidad de la prueba o interpretación sistemática de estas

El juzgado de primera instancia decidió no tener en cuenta el único vídeo que refleja el momento **exacto** de la colisión entre la camioneta y las transeúntes aduciendo lo siguiente:

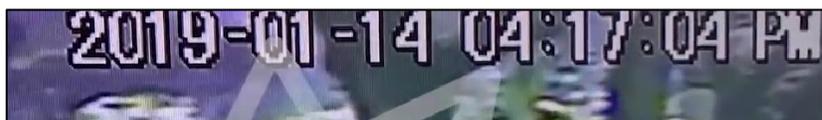
la cual sí tiene validez, sin requisito adicional. No obstante, su visualización, contrario a lo afirmado en etapa de alegatos por el apoderado de la parte actora, no permite determinar que se trate efectivamente del momento de ocurrencia de los hechos, no se visualiza la placa del vehículo permitiendo así una individualización plena, luego, no es viable tenerlos en cuenta y si bien se aduce que debe identificarse al vehículo por sus condiciones particulares, en tanto para

Tampoco es posible identificar que se trató del momento del accidente, en tanto el perito trata de destacar que se mira a las peatonas tratar de moverse sobre la autopista, pero nuevamente la velocidad en la que ocurren los hechos no permiten identificar con el grado de certeza que exige la normatividad procesal civil, que efectivamente esos videos corresponden a los hechos materia de controversia, así las cosas, un dictamen pericial efectuado sobre aquellos tampoco resulta viable.

(énfasis propio)

Resulta cuestionable que el *a quo* aduzca que no se puede tomar en cuenta un dictamen pericial que tenga como material el vídeo referenciado por no poderse identificar en este documento la placa del vehículo e igualmente por no existir certeza de que corresponda al momento de los hechos. Tal exigencia demuestra la no interpretación sistemática de las pruebas aportadas al plenario, pues existen otros elementos para corroboran la correspondencia del vídeo con los hechos que sustentan la demanda

Como primer punto, el vídeo consagra la misma fecha y hora aproximada a la ocurrencia de los hechos, veamos:



Si se coteja la anterior calenda y fecha con el IPAT No. 798827, se puede concluir que es la misma fecha y hora aproximada:

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS		Lat.						SECCION/CORREO
CALLE 10 CARRERA 50		Long.						10
CÓDIGO DE RUTA		VIA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCION Y CIUDAD						
4. FECHA Y HORA		5. CLASE DE ACCIDENTE		5.1 CHOQUE CON		5.2 OBJETO FIJO		
14/01/2019 16:00		CHOQUE <input type="checkbox"/> DABA OCURRIENTE <input type="checkbox"/>		VEHICULO <input type="checkbox"/>		MURO <input type="checkbox"/> SEMAFORO <input type="checkbox"/> TARRIM CASERA <input type="checkbox"/>		
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA		STROPELLO <input checked="" type="checkbox"/> INOVIDO <input type="checkbox"/>		TREN <input type="checkbox"/>		POSTE <input type="checkbox"/> INMUEBLE <input type="checkbox"/> VEHICULO ESTACIONADO <input type="checkbox"/>		
14/01/2019 16:00		VULNERAMIENTO <input type="checkbox"/> OTRO <input type="checkbox"/>		SEMOCIENTE <input type="checkbox"/>		ARBOL <input type="checkbox"/> HIDRANTE <input type="checkbox"/> OTRO <input type="checkbox"/>		
FECHA Y HORA DE LEMANTAMIENTO				OBJETO FIJO <input type="checkbox"/>		BARANCA <input type="checkbox"/> VILLA SEÑAL <input type="checkbox"/>		

(imagen extraída de la primera página del IPAT)

Igualmente, el vídeo concuerda con el área de impacto y es compatible con el lugar de los hechos, tal como incluso lo constató la perita Ana Isabel Valencia²⁰. El vídeo en cuestión refleja la siguiente imagen:



(imagen extraída del vídeo aportado al proceso)

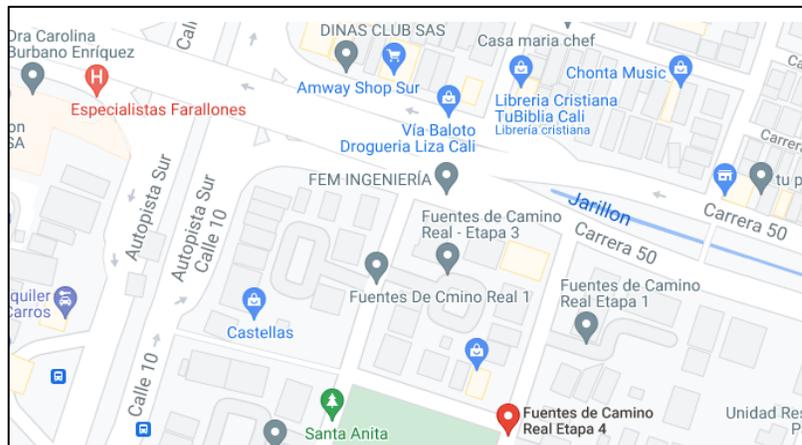
Desde otro ángulo se puede evidenciar la siguiente referencia:

²⁰ Véase el minuto 50:30 del siguiente link [Lifesize - Playback](#)



(imagen extraída del vídeo aportado)

Aunado con lo anterior, al proceso acudió Henry Ortiz, quien adujo que el vídeo referenciado provenía en principio²¹ de las cámaras de seguridad del conjunto residencial Fuentes de Camino Real Etapa IV, unidad residencial que se encuentra literalmente en las proximidades del lugar de los hechos, veamos:



(imagen extraída de Google Maps)

Además, **confirmó la fecha en la que fueron tomados y los relacionó con el accidente que nos convoca a este litigio.** Por ende, el *a quo* contaba con varias referencias para poder constatar que el vídeo se circunscribía al lugar de los hechos y el área de impacto. Ahora bien, exigir que el vídeo reflejara las placas de la camioneta implicada deviene en un imposible pues, por un lado, la

²¹ Se estipula “en principio” porque el vídeo aportado es una grabación de los vídeos de la cámara de seguridad, tal como se refleja en la página 12 de la sentencia apelada.

resolución y el ángulo de las cámaras de seguridad no permitirían materializar tal exigencia y, por el otro lado, la excesiva velocidad a la que transitaba la camioneta – igualmente verificable con el vídeo – no permite tal individualización. Además, tal exigencia no es otra cosa que un **exceso ritual manifiesto**.

Sin embargo, en el vídeo se aprecia las características de la camioneta Jaguar que permiten inferir con total certeza que es el vehículo implicado en el siniestro:



(imagen extraída de la página 34 del dictamen pericial de IRS VIAL)



(imagen extraída de la página 24 del dictamen pericial de CESVI)

Imágenes que, si se comparan con las fotografías obrantes al plenario, nos conducen a concluir que se trata del mismo automotor:



Como se podrá constatar, el color, el tipo de vehículo – camioneta –, la forma de las ventanas laterales son las mismas, razón por la cual, además de concordar el lugar de los hechos, hora, área de impacto y características vehiculares, no había razón para aducir que el vídeo no otorgaba la certeza que exige la normatividad procesal.

En conclusión, al expediente se aportaron una serie de pruebas, se rindió un testimonio y reconocimiento probatorio que permiten concluir con certeza que los videos desechados por el *a quo* sí correspondían al día, hora y momento en que ocurrió el accidente de la referencia. Una posición distinta, sería llevar a las pruebas videográficas al absurdo de no tenerse en cuenta, aun siendo muy claras y evidentes si, por ejemplo, no se evidencia el número de cédula de quien figura en él. El sistema probatorio colombiano está basado en el principio de interpretación sistemático de las pruebas o unidad de la prueba, instituido actualmente en el artículo 176 del Código General del Proceso que reza: “Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos”. Las pruebas por sí solas muchas veces no dicen mucho, pero al analizarse en conjunto, se permiten demostrar suficientemente ciertos hechos, tal como ha adocinado la Corte Constitucional²²:

“Igualmente, en el campo probatorio rige, entre otros, un importante principio denominado de *unidad de la prueba*, en virtud del cual se considera que todas las pruebas del proceso forman una unidad y por consiguiente el juez debe apreciarlas en conjunto, esto es, en forma integral. La razón de ser del mismo es que la evaluación individual o separada de los medios de prueba no es suficiente para establecer la verdad de los hechos y se requiere, además de ella, efectuar la confrontación de tales medios para establecer sus concordancias y divergencias y lograr conclusiones fundadas y claras sobre aquella verdad.” (énfasis propio)

Posición de antaño que ha sido sostenida por la Corte Suprema de Justicia en recentísimo pronunciamiento:

²² CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia del 08 de octubre del 2002. Expediente No. D-3991. M.P. Jaime Araujo Rentería.

“La apreciación en conjunto de los medios demostrativos guarda relación con el denominado principio de **unidad de la prueba**, que impone un examen concentrado de todos ellos con independencia de su naturaleza y del interés del sujeto que los aportó, en palabras de Devis Echandía, ‘Significa este principio que el conjunto probatorio del juicio forma una unidad, y que, como tal, debe ser examinado y apreciado por el juez, para confrontar las diversas pruebas, puntualizar su concordancia o discordancia y concluir sobre el convencimiento que de ellas globalmente se forme’²³ (*énfasis propio*).

III. PETICIONES

- 4.1. Que se REVOQUE la Sentencia de primera instancia y, en su lugar,
- 4.2. Que se PROFIERA otra en la que se declare la responsabilidad exclusiva y total de los demandados
- 4.3. Que, en subsidio, se profiera una condena basada en una concurrencia de causas, teniéndose una incidencia causal atribuible a Martín Pérez en un porcentaje mucho mayor al de las víctimas peatonas.
- 4.4. Se ajuste las indemnizaciones por perjuicio moral a todos los demandantes con sujeción a los baremos de la Corte Suprema de Justicia.

Atentamente,



FRANCISCO J. HURTADO LANGER
T.P. 86.320 del C.S. de la J.



ORLANDO ARANGO LAGOS
T.P. 315.615 del C.S. de la J.

²³ ²³ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala Civil. Sentencia SC5183-2020 del 18 de diciembre de 2020. Magistrado Ponente: Álvaro Fernando García Restrepo.