DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLÍN

TRIBUNAL SUPERIOR SALA CUARTA DE DECISIÓN CIVIL

MAGISTRADA PONENTE: PIEDAD CECILIA VÉLEZ GAVIRIA

"Al servicio de la justicia

y de la paz social"

S - 048

Procedimiento: Verbal

Demandantes: Marleny del Socorro Restrepo Mora

Demandado: Víctor Orlando Torres Chaparro y otros

Radicado Único Nacional: 05001 31 03 011 2020 00028 01

Procedencia: Juzgado Once Civil del Circuito de Oralidad de Medellín

Decisión: Confirma sentencia apelada

Medellín, veintinueve (29) de marzo de dos mil veintidós (2022)

Cuestión: Se resuelve el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante en contra de la sentencia proferida el 26 de noviembre de 2021, por el Juzgado Once Civil del Circuito de Oralidad de Medellín.

Temas: Responsabilidad civil extracontractual en ejercicio de actividades peligrosas, hecho exclusiva de la víctima.

ANTECEDENTES

Procedente del Juzgado Once Civil del Circuito de Oralidad de Medellín, por virtud de la apelación interpuesta por la parte demandante en contra de la sentencia proferida el 26 de noviembre de 2021, ha llegado a esta Corporación el proceso verbal promovido por la apelante en contra de Víctor Orlando Torres Chaparro, Lina Marcela Marín Jaramillo, Cooperativa Nacional de Transportadores (en adelante Coonatra o la empresa) y Compañía Mundial de Seguros S.A (en adelante la aseguradora)

PRETENSIONES:

> *"**PRIMERA:** Declarar que el conductor Víctor Orlando Torres Chaparro … la propietaria Lina Marcela Marín Jaramillo … la empresa afiliadora … Coonatra… son civil, extracontractual y solidariamente responsables por las lesiones patrimoniales y extrapatrimoniales causadas a la señora Marleny del Socorro Restrepo Mora quien actúa en calidad de afectada directa, como resultado del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de mayo de 2018 en la carrera 64 C calle 79 en jurisdicción del municipio de Medellín-Antioquia, al ser lesionada en condición de motociclista por el vehículo de servicio público tipo bus de placas: SMT 799".* (sic fl. 9 pdf 1.1)

Lo anterior, para que los demandados y la aseguradora sean condenados a pagar las siguientes sumas de dinero:

- **Lucro cesante consolidado y futuro.** $4.099.790 y $26.126.444 respectivamente.

- **Perjuicios morales:** $60.000.000

- **Daño fisiológico, a la vida y a la salud:** $50.000.000

Todo lo antedicho, con fundamento en hechos que así se compendian:

Que *"el día 12 de mayo de 2018 en la carrara 64 C con calle 79 entre las 13:50 y las 14:10 horas, en jurisdicción del municipio de Medellín",* ocurrió un accidente de tránsito en el que se vieron involucrados el vehículo tipo bus de servicio público de placas SMT 799, conducido por el señor Víctor Orlando Torres Chaparro, y la motocicleta de placas WTO 13D pilotada por la demandante (sic hecho primero demanda).

Que en el momento del accidente la demandante se desplazaba ocupando un carril de la autopista norte en sentido sur-norte a la altura de la terminal del norte, y allí fue impactada por el bus de servicio público justo cuando

> *"había ingresado a la bahía a colocarse una chaqueta, en la parte de adelante se encontraba detenido un vehículo particular debajo del puente peatonal, detrás de su motocicleta se encontraba detenido el conductor del bus implicado en este accidente recogiendo pasajeros. Cuando ella decide reiniciar la marcha, para girar a la izquierda y salir de la bahía e incorporarse en el carril derecho de la vía, esta coloca la direccional y se percata que lo puede hacer, cuando de repente el conductor del bus que se encontraba detrás, también reinicia la marcha de su vehículo, sin estar atento a los vehículos que se encontraban adelante, es decir que le antecedían, y es aquí donde colisiona la motocicleta en su parte lateral lado izquierdo, arrastrándola unos metros para quedar en la posición final que se observa en las fotografías del expediente del tránsito aportado en este proceso"* (sic hecho segundo demanda).

Que la anterior versión sobre la mecánica del accidente está respaldada por los puntos de impacto, posiciones finales y la versión del conductor demandado ante la autoridad de tránsito, puesto que allí se le preguntó si *"antes de ocurrir el accidente … estaba detenido en la bahía de la terminal de transporte del norte recogiendo pasajeros",* a lo que contestó que *"sí, pero muy atrás, la bahía es demasiado larga, salir al carril izquierdo había congestión y decidí tomar el carril izquierdo"* (sic fl. 3 pdf 1.1). Además, en el numeral 8.9 del informe de tránsito se puede corroborar que el bus impactó a la motocicleta con su parte lateral derecha, justo en el momento en que este realizó una maniobra de adelantamiento en medio de la cual "cerró el paso" a la motociclista, tanto como que el demandado no se percató de la presencia de la señora Restrepo Mora hasta que algunos usuarios le alertaron sobre la situación.

Que mediante resolución número 201850069687 del 28 de septiembre de 2018, la Secretaría de Movilidad de Medellín resolvió no imputar responsabilidad contravencional a ninguno de los involucrados, argumentando que el material probatorio no era suficiente para establecer cuál de los dos infringió la norma de tránsito.

Que bajo el SPOA 05001609916622018081 31 (sic hecho cuarto demanda) se está adelantando una investigación por el delito de lesiones culposas, en contra del conductor demandado.

Que la demandante ha sido valorada en tres ocasiones por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. En la primera valoración se le determinó una incapacidad médico legal de 90 días con secuelas por determinar, mientras que la segunda oportunidad (5 de septiembre de 2018) se le dictaminó una incapacidad definitiva por esos 90 días, a causa de la perturbación funcional del órgano de la locomoción de carácter por definir. Finalmente, el mentado Instituto consideró que la perturbación funcional del miembro inferior izquierdo es permanente, pues la actora requiere de asistencia del bastón por la "cojera" y, además, fue afectada por lo notorio de las cicatrices.

En adición, los médicos del Hospital La María dictaminaron que la demandante tuvo como secuela inmediata del accidente el funcionamiento marcha sin apoyo del miembro inferior izquierdo con ayuda de "muletas", y vendaje blando para cubrir el tercio proximal y medio de esa misma extremidad. Lo anterior, a causa de fractura de platillos tibiales de rodilla izquierda que requirió osteosíntesis el 16 de mayo de 2018.

Que por todo lo anterior la señora Restrepo Mora perdió el 13.70% de su capacidad laboral que debe tenerse en cuenta para efectos del lucro cesante, según dictamen emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez. Además, por la fractura del platillo tibial y el peroné, estuvo incapacitada por 121 días, a causa de lesiones sufridas en su extremidad inferior izquierda que la obligaron a someterse a diferentes valoraciones médicas y sesiones de fisioterapia, a lo que debe aunarse el dolor psíquico sufrido como consecuencia de algunos episodios depresivos causados por su limitación para caminar, hacer deporte y hasta subir escalas.

Que la actora para la fecha en que se presentó la demanda contaba con 42 años y laboraba para Transportes Chachafruto S.A con una remuneración mensual de $982.710.

Que el vehículo tipo bus para el momento del accidente era propiedad de la señora Lina Marcela Marín Jaramillo, amén que el riesgo de responsabilidad civil corría por cuenta de Compañía Mundial de Seguros S.A.

RÉPLICA

La demanda fue admitida por auto fechado el 24 de febrero de 2020 (fl 1 pdf 1.4) y notificados de la misma los demandados, procedieron a contestarla de la siguiente manera:

Lina Marcela Marín Jaramillo (pdf 2.1).

Comenzó por indicar que en efecto el accidente había ocurrido en la forma que se consignó en el informe policial. Por tanto, en su calidad de propietaria del vehículo argumentó que debía remitirse a la prueba documental, de la cual podía predicarse que fue la señora Marleny del Socorro Restrepo Mora quien omitió el deber objetivo de cuidado al intentar incorporarse al carril derecho, saliendo de una bahía de estacionamiento cuando el vehículo tipo bus ya había reiniciado su marcha, llevando a cabo así *"un evidente adelantamiento prohibido y peligroso"* (fl. 2-3 pdf 2.1)

Sobre la declaración del conductor del bus ante la autoridad de tránsito, manifestó que se trató en su momento de un equívoco en tanto que allí dijo que "decidió tomar el carril izquierdo", cuando en realidad en el IPAT se observa que su posición final es el carril derecho, esto es, el *"de menor dimensión que está dispuesto como bahía de estacionamiento, y la posición de la motocicleta… está a escasos metros de la bahía y el vehículo de placas SMT799, lo que deja en claro que es la accionante quien ingresa de amanera imprudente y peligrosa al carril derecho*" De lo anterior, también, dan cuenta los puntos de impacto entre los vehículos, *"puesto que si ella ya hubiese ingresado derecho como manifiesta, el impacto en el vehículo tipo bus tendría que ser totalmente frontal, pero en un impacto en el lateral dan fe del adelantamiento grosero que hace la accionante"* (sic *ibídem*).

Luego, si la demandante hubiera esperado a que terminara de pasar el bus antes de realizar su maniobra de incorporación probablemente el accidente no hubiera ocurrido, habida cuenta que por las dimensiones del vehículo tipo

bus no era posible detectar que la actora pretendía ingresar al carril justo cuando este iba pasando, por lo que no es acertado afirmar que el conductor demandado no estaba atento a los demás actores de la vía.

Por otro lado, con respecto a los trámites contravencionales y penales, aseguró que en efecto la Secretaría de Movilidad de esta ciudad no imputó responsabilidad a ninguno de los implicado y, por su parte, el proceso penal está cursando en la Fiscalía 155 Local.

Con respecto a las lesiones sufridas por la demandante manifestó que en efecto habían tenido lugar, pero en todo caso tenían origen en su propia conducta, al aportar de manera exclusiva a la ocurrencia del accidente. Por tanto, aceptó como cierto o parcialmente cierto lo consignado en la historia clínica y las atenciones en el Instituto de Medicina Legal, con la salvedad de que ninguno de los profesionales en salud tenía conocimiento para hablar de un "atropellamiento" por parte del bus, como quiera que nada les consta sobre la mecánica de la colisión. Además, en lo vinculado con los perjuicios de allí derivados, aseguró que nada le constaba sobre la ocupación laboral de la demandante y la causación de disminución patrimonial alguna.

Con base en todo lo anterior, propuso las que llamó "excepciones" de "ausencia de responsabilidad e inexistencia de la obligación de mi representada", "cobro de lo no debido, incongruencias entre las sumas pretendidas como tasación de daños y perjuicios" y "fundamento legal de la culpabilidad de la víctima".

Coonatra (pdf 2.2).

Aceptó que el accidente efectivamente ocurrió, pero aclaró que su causa única había sido aportada por la propia demandante, como quiera que esta

> *"no circulaba ocupando un carril de la calzada autopista norte, sentido sur norte a la altura de la carrera 64C entre la calle 79-78 y su desplazamiento se hacía era sobre la línea divisoria del carril, lo que determinó que con su codo izquierdo, tocara la parte lateral derecha del bus, y en ese momento perdiera el control, y por consiguiente la estabilidad de su moto. Tampoco es cierto que el bus hubiere impactado*

la motocicleta en su parte lateral izquierda, arrastrándola unos metros, ya que de conformidad con el IPAT, la moto solo tuvo daños delanteros, y el bus no reporta ningún daño; así mismo debe tenerse en cuenta, que la posición final del bus, lo ubica dentro del segundo carril de derecha a izquierda, sin ninguna inclinación lo que demuestra, que momentos previos al accidente ya se había incorporado completamente a ese carril, lo que desvirtúa lo afirmado por la demandante en este hecho, de que el bus adelantó la motocicleta y la cerró causando la colisión" (fl. 1 pdf 2.2)

Con respecto a las atenciones médicas y las lesiones narradas en la demanda, dijo que evidentemente tenían origen en la conducta de la demandante misma, habida cuenta que para el momento de la colisión se desplazaba por la línea divisoria y no por un carril completo como lo ordena el artículo 96.1 del Código Nacional de Tránsito (modificado por el artículo 3º de la ley 1239 de 2008). Sin embargo, también, exigió prueba sobre la naturaleza y gravedad de las lesiones, habida cuenta que nada le constaba al respecto.

Así las cosas, propuso las que llamó "excepciones" de "ausencia de responsabilidad en el accidente", "culpa exclusiva de la demandante en la ocurrencia del accidente", "nexo causal entre la conducta asumida por la demandante … y sus lesionamientos en su integridad física" y "colisión de actividades peligrosas".

Compañía Mundial de Seguros S.A (pdf 2.3).

Indicó que el accidente narrado en la demanda había ocurrido en la forma que quedó registrado en los documentos de tránsito, pero aclaro que

"… si bien mi poderdante no estuvo presente en el lugar de los hechos, lo cierto del caso es que el informe de tránsito y las fotografías que obran en el expediente, demuestran, sin lugar a la más mínima duda, que la señora RESTREPO MORA estaba transitando de manera irregular en su motocicleta, ya que su posición revela que lo hacía por la línea divisoria entre los carriles en plena congestión vehicular, en consecuencia, no resulta complicado concluir que imprudentemente estaba adelantando los vehículos que formaban parte de la congestión,

> *incluido el vehículo asegurado, por la mitad de los mismos, lo cual está prohibido por las normas de tránsito, porque ello, naturalmente, genera numerosos peligros."* (contestación a hecho segundo)

Por otro lado, recordó que la autoridad de tránsito no imputó responsabilidad a ninguno de los involucrados en el accidente, amén que fue enfática en sostener que *"a la demandante no se "le causaron" lesiones, la misma "sufrió" lesiones como consecuencia de su imprudencia. Lo relativo a la pérdida de capacidad laboral es cierto de acuerdo a los documentos obrantes en el expediente."* (fl. 1 pdf 2.3). Por lo demás, manifestó que nada le constaba sobre las lesiones supuestamente sufridas por la actora, así como sobre sus condiciones personales, familiares y laborales.

Así las cosas, se opuso a las pretensiones proponiendo las denominadas "excepciones" de "prescripción", "inexistencia de la obligación" y "límite asegurado".

Víctor Orlando Chaparro (pdf 2.4).

Contestó la demanda en términos similares a los sostenidos por la propietaria del vehículo, pero ahondó en la mecánica del accidente para precisar que la demandante

> *"al ingresar a la bahía a colocarse una chaqueta, lo hace adelante del bus conducido por mi poderdante cuando estaba recogiendo pasajeros, la conductora de la motocicleta reinicia la marcha sin las precauciones debidas y sin cerciorarse que el vehículo se encontraba delante de ella ya había iniciado la marche antes que ella, situación que originó la colisión, pues la demandante se sale de la bahía hacia el lado izquierdo y al incorporarse al carril derecho es ella quien colisiona al bus que ya se encontraba ocupando el carril del medio como se observa en el bosquejo topográfico. Es de anotar que las manifestaciones realizadas por la demandante en poco o nada coinciden con las dadas ante la Secretaría de Movilidad de Medellín"* (sic fl. 3 pds 2.4)

Lo anterior, a su juicio, se acredita con el análisis de los puntos de impacto y las posiciones finales de los vehículos, como quiera que en todo caso la

demandante ingresó a una bahía que es de uso exclusivo para los vehículos de transporte público, al punto que justo antes del accidente estaba detenido recogiendo pasajeros cumplido lo cual reinició su marcha antes que la motociclista, quien finalmente terminó impactando con este al realizar un giro a la izquierda sin tomar las debidas precauciones, debido a lo cual golpeó el rodante conducido por el demandado con su codo y perdió el equilibrio.

Por lo demás, sobre las lesiones supuestamente sufridas por la actora aseguró que se atenía a la literalidad de la historia clínica y el dictamen de calificación, aclarando que todas ellas fueron causadas por su propia imprudencia.

Propuso, entonces, las denominadas "excepciones" de "ausencia de responsabilidad e inexistencia de la obligación de mi representada", "cobro de lo no debido, incongruencias entre las sumas pretendidas como tasación de daños y perjuicios", "fundamento legal de la culpabilidad de la víctima" y "fuerza mayor y/o caso fortuito".

De los llamamientos en garantía

EL conductor demandado, la propietaria del vehículo y la compañía aseguradora llamaron en garantía a la Compañía Mundial de Seguros S.A. Empero, a los hechos y pretensiones de la causa revérsica, de ser necesario, se referirá la Sala en el momento oportuno.

SENTENCIA IMPUGNADA

Trabada la relación procesal, se dictó una extensa sentencia en la cual se resolvió lo siguiente:

> *"**Primero. Declárese probada** la excepción de fondo denominado hecho exclusivo de la víctima, por lo expuesto en la parte motiva. En consecuencia, **desestímese** la totalidad de las pretensiones de responsabilidad civil formuladas en el escrito de la demanda, debido a lo expuesto en la parte motiva.*

Segundo. *Se condena en costas a la demandante Marleny Del Socorro Restrepo Mora y a favor de los demandados Víctor Orlando Torres Chaparro, Lina Marcela María Trujillo, Cooperativa Nacional De Transportadores – Coonatra y Compañía Mundial de Seguros S.A. Liquídense por secretaria en la oportunidad prevista en el artículo 366 del CGP."*

Para decidir de la manera como lo hizo, el juzgador comenzó con un recuento fáctico de la demanda y su contestación, así como del trámite del proceso, para luego asegurar que se encontraban reunidos los presupuestos procesales.

A renglón seguido realizó algunas consideraciones sobre el régimen de responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas derivado del precepto contenido en el artículo 2356 del Código Civil, en el cual predomina el riesgo. Citó, entonces, la sentencia de Casación Civil del 7 de septiembre de 2001 (M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno), la C 1090 del 19 de noviembre de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández y la importante providencia del 24 de agosto de 2009 proferida por la mentada Sala de Casación, para concluir que en estos eventos no se puede atender cualquier defensa que quiera imponerse con base en posturas anacrónicas, tales como la neutralización de presunciones, en tanto que compete resolver bajo el régimen de intervención causal, con independencia del dolo o la culpa.

Dicho lo anterior, concluyó que para el buen suceso de la pretensión se requiere que el demandante pruebe el hecho, el daño y la casualidad entre ambos, como quiera que "la culpa se presume", mientras que el demandado se exonera sólo cuando prueba alguna de las modalidades de causa extraña.

Descendió entonces al caso concreto, argumentando que con base en informe de tránsito quedaba probado el hecho, el accidente de tránsito, el cual trajo como consecuencia algunas lesiones a la demandante. Por tanto, entendió acreditados los presupuestos axiológicos de la pretensión de responsabilidad civil, y lo que procedía entonces era analizar las excepciones propuestas por la parte demandada.

Comenzó refiriéndose a la denominada excepción de prescripción formulada por la aseguradora, indicando que la misma debía negarse porque son 10 años los que deben trascurrir según los artículos 2356 y 2358 del Código Civil, pero en este caso el siniestro tuvo lugar el 12 de mayo de 2018 y la demanda fue presentada el 23 de enero 2020, por lo que tampoco pasaron los dos años de que trata el Código de Comercio en materia de seguros.

Procedió el Juez a referirse a la defensa que al unísono plantearon los demandados, consistente en que para todos ellos en el caso concurría la "culpa exclusiva de la víctima". Citó el contenido del artículo 96 numeral 1º del Código Nacional de Tránsito, para precisar que los motociclistas están obligados a ocupar un solo carril y no pueden transitar por las líneas divisorias de estos. A partir de allí, recordó que por la concurrencia de actividades peligrosas se impone estudiar las condiciones de tiempo, modo y lugar, desde el punto de vista causal, así como los riesgos específicos y la peligrosidad, en pero todo ello en punto a la incidencia causal que todos esos factores tuvieron en la ocurrencia del accidente.

Con fundamento en informe de tránsito (página 1 del pdf 1.2), el Juez aseguró que la vía en la que ocurrió el suceso tenía las siguientes características: buena visibilidad, recta y sin imperfecciones. Además, resaltó que la confesión de la demandante y el demandado apuntaba a lo mismo, esto es, que para ese momento la movilidad en sitio era lenta por la congestión y que por ende todos los vehículos estaban cerca entre sí. Desde la sana lógica, dijo el juzgador, un bus por congestión no tiene la "magnitud" suficiente para generar un daño considerable si se tiene como base la velocidad, porque naturalmente no puede desarrollarla en trayectos tan cortos, pero una moto que puede transitar entre los demás rodantes sí tiene esa posibilidad, lo cual puede generar un daño mayor al del bus que en todo caso transitaba con "movilidad reducida".

Lo anterior permitió al *a-quo* concluir que a pesar del tamaño del bus, la motocicleta en ese precisa circunstancia puede generar mayor daño si el "paralelo" es la velocidad, teniendo en cuenta además que la colisión ocurrió en la línea divisoria de los carriles, porque así lo daba a entender el croquis del accidente y las fotos que obran a folio 41 pdf del 1.2. De allí extractó que el accidente se produjo dentro del carril del bus, dado que la graficación del

agente de tránsito ubica a la motocicleta sobre la línea que divide el carril del lado derecho por lo que, *"desde la experiencia y la sana crítica",* la demandante estaba transitando por la línea divisoria de los carriles, a pesar de que en su interrogatorio afirmó lo contrario, debido a que la *"experiencia enseña que si en realidad el bus le invadió su paso por ese carril central para arrastrarla hasta su disposición final en la línea divisoria derecha, necesariamente y por lógica, debió haber quedado por lo menos una huella de arrastre lo suficientemente visible"* (sic)*,* detalle que en el croquis no se graficó, sin mencionar que en el expediente no obra prueba alguna sobre rayón de la moto o similar, que acredite el supuesto arrastre.

Además, la demandante tenía el control del vehículo, porque hipotéticamente estaba en el medio del carril, es muy amplio entre el centro y la línea divisoria, entonces no se puede aceptar un atropellamiento, porque en el sitio había mucho tráfico. Luego, si es que el bus invadió su carril, es apenas "lógico pensar que el vehículo de atrás había parado para darle paso" (sic min. 59), porque la actora aseguró que detrás de ella también transitaba otro vehículo particular. Por tanto, jugó en este caso algún papel la "costumbre mal sana" de los motociclistas consistente en transitar por las líneas divisorias, pues no se sabe si la demandante actuó en contra de esa costumbre.

En conclusión, la conducta de la demandante fue la determinante para la producción del accidente, esto es, fue la causa exclusiva de este. Estaba en la obligación de transitar por su propio carril y su participación fue decisiva e idónea en la producción del daño, debido a que transitaba por la línea divisoria de dos carriles y las lesiones ocurrieron porque su propio vehículo "le cayó encima".

IMPUGNACIÓN

Inconforme con la decisión la parte demandante se alzó en su contra, alegando como reparo concreto el que pasa a individualizarse (**dentro de los tres días siguientes a la audiencia**).

PRIMERO: el juzgador erró al <u>suponer</u> lo siguiente (sic escrito reparos):

- *"se nota un sesgo"* en contra de las personas que conducen motocicleta por el simple hecho de utilizar este medio de transporte, lo que se denota en afirmaciones como la siguiente: *"… que la costumbre mal sana de las personas que utilizan moto es la de transitar por esa peculiar ubicación cuando existe movilidad reducida en la carretera."*

- *"(E)n la sentencia el juzgador realiza contantemente expresiones como, "es apenas lógica que se así hubiera sucedido" en virtud "de la sana crítica, entre otras" siempre que va dar por sentado un hecho, aunque los medios de convicción obrantes en el expediente dan cuenta de cosas completamente diferentes."* Luego, hay un yerro a lo largo de la sentencia al asimilar el juez su opinión con lo que realmente significa la sana crítica, *"porque esta se compone de las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, y estas reglas no pueden ser caprichosas con en el presente caso, deben tener un fundamento teórico y práctico lo cual brilla por su ausencia en el presente proceso"*

- que la velocidad jugó un papel importante en la ocurrencia del accidente.

- que la conductora de la motocicleta iba transitando entre carriles, *"lo cual es producto del sesgo cognitivo del juzgador y no de una valoración en conjunto de todos los medios de prueba, puesto a su consideración".*

- que la demandante tenía algún tipo de deber en el sentido de explicar por qué *"ella se había comportado de acuerdo con las reglas de circulación"* (sic), como si tal proceder fuera reprochable y llamando así *"a lo bueno malo, malo bueno"* (sic). En todo caso, la actora "*se comportó en la vía de acuerdo con las reglas de circulación, por la sencilla de razón, entiende la importancia no poner su vida en peligro, y porque así está establecido en nuestro ordenamiento jurídico"*

SEGUNDO: *"inaplicación de lo consagrado en el artículo 2356".* Este reparo consiste en que *"la sentencia impugnada introdujo un giro inesperado que vulnera el derecho de contradicción y defensa de la parte actora",* debido a que el Juez se apartó de lo preceptuado en ese artículo para no aplicar el

régimen de presunción de culpa en contra del extremo pasivo, por tratarse de actividades peligrosas. Ahondó en explicaciones, además, diciendo que

> *"(N)ótese que, en cuanto a la concurrencia de actividades peligrosas no es equivalente a neutralización de culpas, sino que es preciso determinar, como en este caso, si existía proporcionalidad en el peligro potencial que estaban aportando tanto la victima como los ahora demandados al momento de ejercer la actividad peligrosa de la conducción.*
>
> *Siendo ello así, es ampliamente aceptado y reconocido por la jurisprudencia y la doctrina que los motociclistas, lo ciclistas y los peatones son los sujetos más débiles en la relación vial. De ahí que, si concurren en un accidente un vehículo de cuatro ruedas o más y otro de dos ruedas como es una motocicleta, entonces la presunción de responsabilidad debe aplicarse a favor del motociclista y como en este caso la parte pasiva solo podría exonerarse probando fehacientemente una causa extraña."*

TERCERO: *"(C)onsideramos un yerro del juzgador al dar como probada la excepción de mérito propuesta por la parte demandada, como causa extraña denominada culpa exclusiva de la víctima".* Lo anterior, porque en el expediente no obran pruebas determinantes que respalden esa conclusión, como tampoco tiene sustento alguno el argumento del Juez según el cual la actora transitaba entre carriles para el momento del accidente. *"No existe en el proceso una prueba contundente que lo demuestre, más allá de la versión del conductor del bus que indico: «que ella transitaba entre carriles», pero en el interrogatorio de parte realizado, manifestó: «que en ningún momento la observo», versión que resulta contradictoria, no genera credibilidad, no hay videos, testigos del accidente, solo suposiciones del juzgador*".

De modo que las fotografías valoradas por el Juez lo llevaron a tomar una decisión contraevidente, precisamente, porque la valoración de la prueba se hizo de manera fragmentada. De haber realizado el *a-quo* un adecuado ejercicio de análisis probatoria habría concluido que

> *"la colisión entre los vehículos se inició antes del lugar de las posiciones finales de estos dibujadas en el croquis y visibles en las fotografías, es decir que la dinámica de la colisión fue compleja mientras los vehículos estaban en movimiento, tal como lo confeso el conductor del bus, señor VICTOR ORLANDO TORRES CHAPARRO, quien manifestó en la audiencia de tramite contravencional de tránsito que solo se percató del accidente después de haberse iniciado la dinámica de la colisión, lo que significa que no estaba atento a la actividad peligrosa que desarrollaba , a pesar del gran tamaño de su vehículo y del riesgo que este representa para los demás actores más débiles de la vía, como son los motociclistas, ciclistas y peatones. Es decir, que cuando el conductor del bus se percató del accidente habían transcurrido varios segundos y avanzado en su vehículo arrastrando la motocicleta con él, de manera que las fotografías son posteriores a la dinámica del accidente. Esta situación se corrobora por el análisis de conjunto de la parte de la demandante y del conductor del bus".* (sic escrito reparos)

Lo dicho tiene sustento, a juicio de la apelante, *"en lo que señala la Ley de acción y reacción de Newton aplicada a la seguridad vial, que indica: «(C)on toda acción ocurre siempre una reacción igual y contraria; las acciones mutuas de dos cuerpos siempre son iguales y dirigidas en sentidos opuestos». Es decir, la posición final de la moto, obedece a la fuerza que ejerció el vehículo tipo bus sobre esta, generando la posición final que se observa en la fotografía".*

Por otro lado, el *"juzgador no considero la serie de contradicciones en la versión dada por el señor VICTOR ORLANDO TORRES CHAPARRO en diferentes oportunidades, entre ellos el tramite contravencional de tránsito y en el interrogatorio de parte, de lo cual se puede inferir que dicha versión es contraria a la realidad, se puede entender como una búsqueda o intención por evitar las consecuencias del daño causado a mi mandante".*

En adición,

> *"el juez debía valorar lo siguiente; (i) Que ambos conductores ejercían la actividad peligrosa de la conducción, (ii) que el conductor del bus, debido a su gran tamaño y volumen siempre va causar un mayor daño;*

(iii) iba a salir de la bahía para incorporarse al carril derecho, pero no se percató de la presencia de la motocicleta que ya se había incorporado en el carril derecho, cerrándole el paso y aportando la causa directa del accidente.(v) debió al tamaño del vehículo tipo bus, y lo que señaló el conductor del bus, tanto en la audiencia contravencional, como en el interrogatorio de parte, este en ningún momento observa la motocicleta, la ausencia de visión en algún punto por parte del conductor del bus (punto ciego), situación que acepto en su interrogatorio, demostrativo de la culpa, pues dada la potencialidad dañina de su vehículo de tales características, debió tomar otras medidas para proteger a los demás actores de la vía, teniendo en cuenta que los motociclista son sujetos débil".

Finalmente, la parte demandante reprocha que tampoco tiene cabida en este caso una "segunda hipótesis", según la cual la motociclista estaba realizando un adelantamiento que implicó el desarrolló de mayor velocidad, teniendo en cuenta que *"no obra en el expediente una huella de frenado, si se tiene en cuenta que apenas estaban saliendo de la bahía y que para el momento de los hechos existía mucho flujo vehicular y que la motocicleta no alcanzó a desarrollar una velocidad mayor a los 10 km/hora".* En este punto tampoco tiene relevancia el interrogatorio del señor Víctor Orlando Torres Chapparo, quien manifestó no haber visto la motocicleta porque *"ella me impacta de la puerta de los pasajeros hacia atrás",* pues *"(T)eniendo en cuenta el lugar de impacto entre los vehículos y la dinámica de un adelantamiento, no es posible en este caso concreto, debido a que el mismo conductor señala que el impacto se da de adelante hacia atrás, la sana crítica y las leyes de la experiencia demuestran que cuando se presenta un adelantamiento el impacto se da de atrás hacia adelante"* (escrito reparos).

CUARTO: la sentencia *"no guarda armonía con el principio lógico de no contradicción",* como quiera que *"(L)a apreciación individual y conjunta de las pruebas según la sana crítica no es un concepto vacío, ni una válvula de escape que puede usar el juez para dar la apariencia de racionalidad y juridicidad a sus intuiciones, posturas ideológicas, emociones, prejuicios culturales, políticos, sociales o religiosos, o a sus sesgos cognitivos o de sentido común, explica la corporación".* (Corte Suprema de Justicia, Sala Civil,

Sentencia SC-91932017 marzo 29/17. Rad. 11001310303920110010801. M.P. Ariel Salazar Ramírez)

DE LA SUSTENTACIÓN EN ESTA INSTANCIA (DECRETO 806 DE 2020)

El recurso de apelación fue admitido mediante auto fechado el 13 de diciembre de 2021 (notificado por estados del 15 de diciembre siguiente). El 14 de enero de 2022 la parte demandante radicó el memorial que contiene la sustentación del recurso, y de esta se fijó el traslado secretarial de que trata el artículo 110 del Código General del Proceso, el cual fue publicado en la página web de la Rama Judicial.

En esta oportunidad la apelante reiteró básicamente los mismos argumentos esgrimidos al momento de introducir el recurso, pero citó un apartado de la *"sentencia SL3042-2021; Radicación n.º 86668, Acta 23, de fecha Bogotá, D. C., seis (6) de julio de dos mil veintiuno (2021). M.P. SANTANDER RAFAEL BRITO CUADRADO",* para sostener en concreto que *"según lo dispone el artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, el deber constitucional del Juzgado al analizar el caso concreto era el de presumir la buena fe de la ciudadana demandante en su declaración bajo juramento, sin que esta presunción pueda ser desvirtuada por meras suposiciones o alusiones a un supuesto "sentido común" del Juez, le era obligatorio basarse en pruebas científicamente válidas y, en todo caso, expresar la fuente de su convencimiento".*

Por otro lado, ahondó en el reparo concreto vinculado con la errada conclusión que el Juez extractó sobre el papel de la velocidad en el suceso, pues el *a-quo*

> *"(T)ambién erró al suponer que, por no hallarse anotado en el IPAT huellas de frenado o arrastre eso fuera prueba absoluta de que no ocurrió la colisión en la forma descrita por la parte demandante. Lo cierto es que, la más de las veces los informes policiales de accidentes de tránsito no reflejan la realidad, sino los vestigios que pueden o no generarse dependiendo de las circunstancias específicas de la dinámica de colisión.*

En el caso concreto, las velocidades a las que se generó la dinámica de colisión fue de baja intensidad, de manera que las probabilidades de generarse huellas de arrastre son mínimas.

Se sostiene que la ausencia de información en el IPAT no puede tenerse como prueba cierta de cómo ocurrió el accidente en la realidad, para ello el Juez tenía que apreciar los demás medios de convicción a su alcance."

Finalmente, aseguró con respecto al cuarto reparo lo siguiente: *"se considera que la providencia objeto de impugnación involucra varias contradicciones en torno al valor individual que se le debió haber otorgado a cada medio de convicción, y también a la valoración en conjunto de todo el acervo (…) el juzgador afirmó que, con los medios de convicción allegados al expediente, así como las declaraciones escuchadas en audiencia, saco conclusiones y suposiciones de como ocurrió el accidente, cuando los medios probatorios adosados al expediente y reforzados con las presunciones legales establecidas a favor de las víctimas de actividades peligrosas debían conducir a producir una sentencia estimatoria de las pretensiones"* (sic escrito sustentación).

Los no apelantes, por su parte, guardaron silencio.

PROBLEMAS JURÍDICOS

De acuerdo con lo decidido y argumentado por el juzgador de Primer Grado, y teniendo en cuenta los reproches de la parte apelante, de la siguiente manera puede plantearse el problema jurídico que debe abordar la Sala en esta ocasión:

> ¿En realidad se acreditó la ruptura del nexo causal por el hecho exclusivo de la víctima, como lo concluyó el juzgador de primer grado? o, por el contrario, como lo estima la parte apelante, ¿están acreditados todos los presupuestos axiológicos de la pretensión de responsabilidad civil extracontractual para condenar a la parte demandada?

El anterior problema jurídico supone determinar previamente

¿Cuál es el régimen de imputación que debe seguirse cuando de concurrencia de actividades peligrosas se trata?

CONSIDERACIONES

1. De la responsabilidad en concurrencia de actividades peligrosas

Aunque suficientemente decantada se encontraba por la jurisprudencia de nuestra más alta Corporación de Justicia en torno a la presunción de culpa derivada del hecho de haberse causado el daño en ejercicio de actividad peligrosa, con fundamento en el artículo 2356 del Código Civil, la cual, desde luego, ninguna dificultad ofrecía cuando solo el agente causante del daño desplegaba actividad de tal naturaleza, muchas fueron en cambio las tesis elaboradas para sostener la vigencia o no de la presunción cuando de actividades peligrosas encontradas se trataba, es decir, cuando no solo el demandado sino también la víctima demandante desplegaban esa clase de actividad. Tesis que oscilaron desde la presunción solo a favor de la víctima, pasando a la vigencia de la misma pero en cabeza de ambas partes, lo que les imponía la carga de destruir el nexo causal respecto de su propia culpa acreditando una causa extraña que bien podía ser la culpa exclusiva de la otra parte, so pena de cargar parcialmente con el daño; y llegaron hasta la "neutralización" de la presunción, lo que implicaba el regreso al régimen de culpa probada y, por ende, para el demandante la carga de acreditar todos y cada uno de los elementos de la pretensión, incluida la culpa del demandado, aspecto no pocas veces difícil y hasta imposible.

Pero a partir de la sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, expediente 11001-3103-038-2001-01054-01, ha sostenido la Corte Suprema de Justicia que ante la coexistencia de actividades peligrosas no varía el régimen propio establecido por el artículo 2356, siendo tarea del fallador determinar la incidencia de una u otra en la producción del daño. En efecto, luego de una extensa recapitulación sobre la evolución histórica de esta clase de responsabilidad, esto dijo a manera de conclusión:

> "*e) En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código*

Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta.

La problemática, en tales casos, no se desplaza, convierte o deviene en la responsabilidad por culpa, ni tampoco se aplica en estrictez su regulación cuando el juzgador encuentra probada una culpa del autor o de la víctima, en cuyo caso, la apreciará no en cuanto al juicio de reproche que de allí pudiere desprenderse sino en la virtualidad objetiva de la conducta y en la secuencia causal que se haya producido para la generación del daño, para determinar, en su discreta, autónoma y ponderada tarea axiológica de evaluar las probanzas según las reglas de experiencia, la sana crítica y la persuasión racional, cuando es causa única o concurrente del daño, y, en este último supuesto, su incidencia, para definir si hay lugar a responsabilidad o no".

Dicha providencia, aunque no gozó de unanimidad al interior de la Corte, al punto que en sentencias venideras fue objeto de "*aclaraciones y precisiones*" por parte de la propia Corporación, sí destacó hace poco la importancia que tuvo en el análisis de la responsabilidad cuando de encuentro de actividades peligrosas se trata, indicando:

"La importancia de ese fallo se concreta, entonces, en haber reiterado que frente a una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el sentenciador tendrá que examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores, en la forma prevista en el artículo 2357 de la ley civil". **(Sentencia de Casación Civil del 18 de diciembre de 2012. Rad. 76001-31-03-009-2006-00094-01. M.P. Ariel Salazar Ramírez)**

Colofón de todo lo dicho, resulta entonces un contrasentido que la víctima tenga que demostrar una culpa del agente para así establecer la responsabilidad, pues si la accidentabilidad y el riesgo son inherentes a una actividad, eso mismo hace pensar que todo daño que se cause en desarrollo

de la misma, bien puede atribuirse, al menos en línea de principio, a quien así se desempeñaba, habida cuenta que el agente no solo pone en marcha un automotor, sino que también echa a andar riesgos inconmensurables.

A lo que se suma, que tan aquilatada evolución jurisprudencial no puede dejarse a un lado, sin más, bajo el trivial argumento de que cuando el daño resulta del ejercicio de actividades peligrosas que desarrollan tanto el demandado como la víctima, al darse cita allí sendas presunciones, la consecuencia no sea otra que la eliminación de ambas, para que las cosas, como al principio, queden en el escenario de la culpa probada.

Apenas, hace unos meses la Corte cerró su criterio al respecto, pues mediante sentencia del 20 de septiembre de 2019 (Rad. 73001-31-03-001-2014-00034-01. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona), indicó que

> *"(S)i bien liminarmente, la doctrina de esta Corte resolvió el problema de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la "neutralización de presunciones, "presunciones recíprocas", "asunción del daño por cada cual" y "relatividad de la peligrosidad"1. Fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, en donde retomó la tesis de la "intervención causal"2,* ***doctrina hoy predominante****3.*

Al respecto, señaló además la Corte que se:

> "(…) [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, <u>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.</u>*

---

1 Se tiene en cuenta el mayor o menor grado de peligrosidad de la actividad o mayor o menor grado de potencialidad dañina (CSJ SC 2 de mayo de 2007, rad. 1997-03001-01). Su censura consistía en que dicha tesis se preocupaba más por establecer que labor era más riesgosa en relación con otra, dejando de lado considerar cuál de ellas había causado el daño.
2 Teoría que en todo caso había sido acogida originariamente por esta Corte en sentencia de 30 de abril de 1976, G.J. CLII, nº. 2393, pág. 108.
3 CSJ. SC-12994 de 15 de septiembre de 2016, y recientemente la sentencia SC- 2107 de 12 de junio de 2018.

> *"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* (…)" (se resalta)."

Esa posición se puede rastrear incluso tiempo atrás de la mentada sentencia, pero en todo caso en innumerables decisiones posteriores, tales como, entre muchas otras:

1. Sentencia CSJ SC de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01.
2. Sentencia CSJ SC de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01.
3. Sentencia CSJ SC de 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.
4. Sentencia CSJ SC de 17 de mayo de 2011, rad. 2005-00345-01.
5. Sentencia CSJ SC de 19 de mayo de 2011, rad. 2006-00273-01.
6. Sentencia CSJ SC de 3 de noviembre de 2011, rad. 2000-00001-01.
7. Sentencia CSJ SC de 25 de julio de 2014, rad. 2006-00315.
8. Sentencia CSJ SC de 15 de septiembre de 2016, rad. 12994.
9. Sentencia CSJ. SC-12994 de 15 de septiembre de 2016,
10. Sentencia SC- 2107 del 12 de junio de 2018 citada en 20 de septiembre de 2019 (Rad. 73001-31-03-001-2014-00034-01. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona)

2. De la causa extraña -hecho exclusivo de la víctima-.

La causa extraña como género se compone de hechos o situaciones imprevisibles, irresistibles y exteriores al demandado, a partir de los cuales ninguna responsabilidad puede imputársele. En ese sentido, si bien la causa extraña tiene varias especies (culpa de la víctima, de un tercero, entre otros), lo cierto es que la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia ha sido clara

en estructurar el fondo principialístico que debe observarse dentro de cualquiera de sus vertientes. Por ello, se ha considerado que la definición de causa extraña, en general, deviene del concepto de caso fortuito o fuerza mayor, pues:

> *"cumple reiterar…- por la inescindible relación que tiene con el asunto que ocupa la atención de la Corte - que en el Derecho Colombiano los dos presupuestos - ex lege - que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la* ***imprevisibilidad*** *y la* ***irresistibilidad*** *(…), en donde brilla por su ausencia un precepto definitorio del fenómeno liberatorio en cuestión, a la par que con el criterio adoptado por esta Corporación, respetuoso de la ley positiva que, se insiste, efectúa la supraindicada caracterización…"* **(Corte Suprema de Justicia. Sala Civil. Sentencia del 23 de junio de 2000. Expediente 5475. M.P. Carlos Ignacio Jaramillo.)**

Ahora bien, de manera concreta habrá lugar a considerar la causa extraña cuando se presenta un hecho imprevisible e irresistible, pero teniendo claro que *"deben estar presentes coetánea o concomitantemente, para la concreción de este instituto jurídico exonerativo de responsabilidad, tal y como ha sido señalado en reiterada jurisprudencia de la Corporación (Sentencias del 26 de julio de 1995 expediente 4785; 19 de julio de 1996 expediente 4469; 9 de octubre de 1998 expediente 4895, entre otras),* ***de forma que si se verifica uno de ellos, pero no los dos, no será posible concederle eficacia alguna, ya que esta es bipolar****"*[4] (negrillas del Despacho)

Además, algún sector de autorizada doctrina ha considerado que se hace necesaria la exterioridad del hecho alegado como casusa extraña, pues que se trata, como se dijo, de "*un hecho* ***extraño*** *al deudor… vale decir que el deudor no haya contribuido a producir…"* y que sea **imprevisible e irresistible**. **(Ospina Fernández, Guillermo. Régimen general de las obligaciones. Bogotá D.C: Editorial Temis Edición de 1994. p. 109)**

---

4 Ibíd.

De suerte que es posible calificar un hecho como imprevisible para el demandado en uso de criterios claros como: *"1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) El concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo" (Ospina ibíd)*

Superado entonces el primer polo del concepto, deberá el juzgador estar atento a que, dentro de la prueba sobre los hechos alegados por el demandado, obre con gran significación la irresistibilidad, en estudio de la cual debe tenerse en cuenta que "*en el lenguaje jurídico, la irresistibilidad debe entenderse como aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña* ***la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos*** *- y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico - que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu…*"5. (negrillas del Despacho).

Es más, esa tarea debe emprenderse sin perder de vista que un *"hecho sólo puede ser calificado como irresistible, si es absolutamente imposible evitar sus consecuencias, es decir, que situada cualquier persona en las circunstancias que enfrenta el deudor, invariablemente se vería sometido a esos efectos perturbadores, pues la incidencia de estos no está determinada, propiamente, por las condiciones especiales –o personales- del individuo llamado a afrontarlos."6*

En concreto, con respecto al hecho exclusivo de la víctima como arista específica de la causa extraña, es claro que deberá cumplir con los elementos esenciales ya referenciados, dada la trascendental importancia de probar estructuralmente el hecho que da lugar a la liberación de responsabilidad.

Al respecto ha dicho la Corte

> *se puede señalar que en ocasiones el hecho o la conducta de quien ha sufrido el daño pueden ser, en todo o en parte, la causa del perjuicio que ésta haya sufrido. En el primer supuesto –conducta del perjudicado como causa exclusiva del daño-, su proceder desvirtuará,*

---

5 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 23 de junio de 2000. Expediente 5475. M.P. Carlos Ignacio Jaramillo.
6 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 26 de julio de 2005..Expediente 6569. M.P. Carlos Ignacio Jaramillo.

correlativamente, el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido, dando lugar a que se exonere por completo al demandado del deber de reparación.

"La importancia de la conducta de la víctima en la determinación de la reparación de los daños que ésta ha sufrido no es nueva, pues ya desde el derecho romano se aplicaba en forma drástica la regla, atribuida a Pomponio, según la cual (...) el daño que una persona sufre por su culpa se entiende como si no lo hubiera padecido, lo que condujo a un riguroso criterio consistente en que si la víctima había participado en la producción del daño, así su incidencia fuera de baja magnitud, en todo caso quedaba privada de reclamación.
(…)

"[…] Precisado lo anterior, se debe mencionar que la doctrina es pacífica en señalar que <u>para que el comportamiento del perjudicado tenga influencia en la determinación de la obligación reparatoria, es indispensable que tal conducta incida causalmente en la producción del daño y que dicho comportamiento no sea imputable al propio demandado</u> en cuanto que él haya provocado esa reacción en la víctima. Sobre lo que existe un mayor debate doctrinal es si se requiere que la conducta del perjudicado sea constitutiva de culpa, en sentido estricto, o si lo que se exige es el simple aporte causal de su actuación, independientemente de que se pueda realizar un juicio de reproche sobre ella. (…).7

CASO CONCRETO SEGUNDO REPARO- precisión sobre la dogmática que gobierna la materia-

Por su importancia, la Sala quiere comenzar por hacer la presente precisión de orden teórico porque la sentencia apelada en ese punto está realmente a tono con el precedente vigente, en lo que al tratamiento jurisprudencial de las actividades peligrosas concurrentes se refiere. Empero, en el **segundo reparo** la parte demandante cuestiona una supuesta inaplicación del precepto

7 Casación Civil del de 16 de diciembre de 2010, exp. 1989-00042-01 reiterada en Casación del 7 de marzo de 2019 Rad. 05001 31 03 016 2009-00005-01. M.P. Octavio Augusto Tejeiro Duque

contenido en el artículo 2356 del Código Civil, especialmente en cuanto a la desatención de la "presunción de culpa" por virtud de la cual

> *"es preciso determinar, como en este caso, si existía proporcionalidad en el peligro potencial que estaban aportando tanto la victima como los ahora demandados al momento de ejercer la actividad peligrosa de la conducción (…) Siendo ello así, es ampliamente aceptado y reconocido por la jurisprudencia y la doctrina que los motociclistas, lo ciclistas y los peatones son los sujetos más débiles en la relación vial. De ahí que, si concurren en un accidente un vehículo de cuatro ruedas o más y otro de dos ruedas como es una motocicleta, entonces la presunción de responsabilidad debe aplicarse a favor del motociclista y como en este caso la parte pasiva solo podría exonerarse probando fehacientemente una causa extraña."*

De suerte que la presente precisión que hace la Sala, aunque valiosa en lo que se refiere al rigor de la dogmática que disciplina la materia discutida, sólo ha de servir para precisar que cuando se trata de concurrencia de actividades peligrosas, la jurisprudencia de la Corte ya desde el año 2009 ha optado por aplicar la teoría de la **intervención causal,** abandonando así las antiguas concepciones de "presunciones recíprocas", "neutralización" y, claro, "potencialidad dañina". Lo anterior, porque ahora la jurisprudencia es pacífica en cuanto a que la culpa no hace parte de la estructura de la pretensión de responsabilidad civil en el ejercicio de actividades peligrosas, razón por la que se ha de apreciar en casos de concurrencia

> *"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"* (del 20 de septiembre de 2019 ya citada)

Así las cosas, este reparo se presta para realizar una importante corrección dogmática en el manejo de la responsabilidad civil de esta especie. Empero, de él también se sirve la Sala para afirmar que es la parte demandante la que está aplicando de manera inadecuada el contenido del artículo 2356 del Código Civil, y más precisamente el régimen de imputación que jurisprudencialmente se ha desarrollado a partir de este, puesto que acude a la ya abandonada teoría de la "potencialidad dañina" en la que, de aceptarse semejante visión, nunca podría negarse una pretensión de responsabilidad civil en el evento de que el demandante participe en los hechos en ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción, pero al mando de un vehículo más pequeño, más liviano o de menor tamaño que el conducido por el demandado.

Razonar como lo propone la apelante, equivaldría a condenar siempre a la persona que para el momento de los hechos tenía la dirección y control del vehículo o la cosa "más peligrosa", en atención a su masa o velocidad. Se propiciarían entonces conclusiones sesgadas en las que para nada importaría la incidencia causal del comportamiento de la víctima, a quien sólo le bastaría acreditar las condiciones físico-mecánicas del vehículo que conducía para ese entonces, cuando realmente la jurisprudencia se ha referido a ese tipo de aspectos siempre en el marco de las circunstancias de *"tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, a fin de valorar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño, con el fin de establecer, a partir de la magnitud de esa injerencia, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los actores"* (sentencia ibídem)

CASO CONCRETO REPAROS RESTANTES

Aunque desarrollados en apartados diferentes, todos los reparos restantes se orientan a reprochar que el Juez negara las pretensiones argumentando que este ocurrió por causas exclusivamente atribuibles a la demandante. Sin embargo, algunas notas diferenciales tienen cada uno de ellos y por ende vale la pena explicar el plan metodológico elegido por la Sala para su solución. Lo dicho, porque el **cuarto reparo** se vincula con los instrumentos de inferencia probatoria aplicados por el Juez, dado que allí se le cuestiona haber "violentado" el principio de no contradicción. Luego, en este punto lo que se

le reprocha es el razonamiento utilizado para extractar ciertas conclusiones de las pruebas y aplicarlas al caso concreto.

En cambio, los reparos **primero** y **tercero** tocan con un solo tema de decisión, aunque en diferentes niveles: la negativa de las pretensiones por concurrir hecho exclusivo de la víctima. En el primero de los reproches se cuestiona que el Juez hubiera "supuesto" o dado por probado que i) existe una *"costumbre mal sana"* de las personas que utilizan motocicleta como medio de transporte, consistente en transitar entre carriles cuando existe movilidad reducida por el tráfico, *"lo cual es producto del sesgo cognitivo del juzgador y no de una valoración en conjunto de todos los medios de prueba, puesto a su consideración"* (escrito reparos); ii) su opinión personal equivale o es igual a las reglas de la sana crítica y la experiencia; iii) la velocidad jugó un papel importante en la ocurrencia del accidente; iv) la demandante tenía algún tipo de deber en el sentido de explicar por qué *"ella se había comportado de acuerdo con las reglas de circulación"* (sic), como si tal proceder fuera reprochable.

Ya en el último embate, el **tercero,** lo impugnado es en abstracto la conclusión a la que arribó el Juez para negar los pedimentos de la demanda, dado que en sentir de la apelante no existe prueba sobre que su conducta hubiera sido la exclusivamente determinante para la ocurrencia del accidente. Concretamente, *"(N)o existe en el proceso una prueba contundente que lo demuestre, más allá de la versión del conductor del bus que indico: «que ella transitaba entre carriles», pero en el interrogatorio de parte realizado, manifestó: «que en ningún momento la observo», versión que resulta contradictoria, no genera credibilidad, no hay videos, testigos del accidente, solo suposiciones del juzgador*".

Esa afirmación de la recurrente se soporta en los diferentes errores cometidos por el juzgador, que en su sentir se concretan en lo siguiente:

> i) la valoración contraevidente de las fotografías que obran en conjunto con el informe de tránsito;
>
> ii) la desatención confesión del conductor del bus, señor Víctor Orlando Torres Chaparro, *"quien manifestó en la audiencia de tramite*

contravencional de tránsito que solo se percató del accidente después de haberse iniciado la dinámica de la colisión, lo que significa que no estaba atento a la actividad peligrosa que desarrollaba".

Lo anterior, sumado al hecho de haber pasado por alto:

"iii) que ambos conductores ejercían la actividad peligrosa de la conducción;

iv) que el conductor del bus, debido a su gran tamaño y volumen siempre va causar un mayor daño;

v) iba a salir de la bahía para incorporarse al carril derecho, pero no se percató de la presencia de la motocicleta que ya se había incorporado en el carril derecho, cerrándole el paso y aportando la causa directa del accidente;

vi) debió al tamaño del vehículo tipo bus, y lo que señaló el conductor del bus, tanto en la audiencia contravencional, como en el interrogatorio de parte, este en ningún momento observa la motocicleta"

vii) tampoco tiene cabida en este caso una "segunda hipótesis", según la cual la motociclista estaba realizando un adelantamiento que implicó el desarrolló de mayor velocidad, teniendo en cuenta que *"no obra en el expediente una huella de frenado, si se tiene en cuenta que apenas estaban saliendo de la bahía y que para el momento de los hechos existía mucho flujo vehicular y que la motocicleta no alcanzó a desarrollar una velocidad mayor a los 10 km/hora".* (sic hasta aquí textual escrito de sustentación y reparos, salvo la numeración)

Pues bien, entrando de fondo en el asunto, valga decir que la infracción lógica achacada por la apelante al Juez consiste en que *"la providencia objeto de impugnación involucra varias contradicciones en torno al valor individual que se le debió haber otorgado a cada medio de convicción, y también a la valoración en conjunto de todo el acervo"* (escrito sustentación). Por tanto, evidentemente el error en la providencia apelada, si es que existe, es de hecho o de apreciación probatoria, que no lógico o de contradicción. Recuérdese que

ese primer principio de la lógica aristotélica consiste en que es imposible que la misma característica pertenezca y no pertenezca al mismo objeto de la misma manera y al mismo tiempo o, desde una perspectiva doxástica, en que nadie puede creer al mismo tiempo y en el mismo sentido una proposición y su negación.

Lo anterior es así, porque la fundamentación del Juez en lo probatorio fue sumamente consecuente y aplicó el mismo razonamiento en el acercamiento con las pruebas que, a su juicio, acreditaban la ruptura del nexo causal por el hecho exclusivo de la víctima. Cosa distinta es que la valoración realizada por la recurrente arroje conclusiones contrarias, lo cual se mueve en el campo de la apreciación fáctico-probatoria y no en el de la lógica.

En este punto procede entonces entrar en los argumentos que a juicio de la impugnante justifican la revocatoria de la sentencia de primer grado, comenzando por lo que llamó "suposiciones" en las que el Juez fundó su decisión. Delanteramente, se le acusa de haber analizado el caso con un "sesgo" porque afirmó que existe una costumbre "mal sana" de las personas que utilizan motocicleta como medio de transporte, consistente en transitar entre carriles cuando existe movilidad reducida por el tráfico, lo cual en todo caso afirmó el juzgador de manera apenas circunstancial y, lo más importante, lo dijo después de explicar las razones que lo llevaron a concluir que la demandante para el momento del accidente se encontraba transitando por la línea divisoria de los carriles.

En otras palabras, el Juez no concluyó que la señora Marleny del Socorro Restrepo Mora estuviera transitando por el medio de dos carriles por el hecho de utilizar un medio de transporte en el que las personas suelen desplazarse de esa manera. Sucedió todo lo contrario, esto es, después de colegir que la actora en efecto rodaba por la línea divisoria, simple y llanamente, comentó de paso que esa situación usualmente se presenta en los momentos en que el tráfico no permite un tránsito normal de las motocicletas. Cosa diferente es la base misma de razonamiento: que la demandante en efecto transitaba por la línea divisoria de los carriles, lo cual resulta ser reproche diferente y por ende la Sala a él se referirá más adelante.

Ahora, valga explicar que para la parte apelante las deducciones lógicas del Juez con base en la prueba obedecen apenas su "opinión personal", y por tanto no se acompasan con las reglas de la sana crítica y la experiencia, pero para la Sala la base para confirmar la sentencia de primer grado está precisamente en los razonamientos expuestos por el señor Juez *a-quo,* y siendo así las cosas se ofrecen los siguientes argumentos de cara a despachar desfavorablemente los argumentos de la recurrencia:

- En efecto el Juez aseguró que la la velocidad jugó un papel importante en la ocurrencia del accidente, pero si se escucha con detenimiento ese apartado de la providencia lo que aseguró fue que un vehículo tipo bus, en razón de la congestión que suele presentarse en el sitio de la colisión (terminal de transporte del norte), como ambas partes lo aceptaron en sus interrogatorios, en realidad no tiene el espacio suficiente para desarrollar una velocidad considerable a consecuencia de la cual pueda producirse en choque de considerable violencia. Por el contrario, el argumento del rol atribuido a la velocidad se circunscribió a la motocicleta pilotada por la demandante, pues al respecto el Funcionario aseguró, lo que comparte la Sala, que la demandante tenía más opción de desarrollar velocidad entre los vehículos que ocupan masivamente los carriles.

Es que lo importante de este aspecto no es tanto determinar la velocidad que llevaban los vehículos para el momento de la colisión, sino más bien determinar de qué manera es la velocidad un indicio sobre el verdadero autor de esta. En otras palabras, lo valioso del análisis de la velocidad es que, según el informe de tránsito y las fotos que obran a folios 41-42 del pdf 1.2, no se trató en este caso de una colisión por alcanzamiento en la que el bus supuestamente embistió a la motocicleta porque el conductor de aquel no se percató de su presencia.

De hecho, en este punto para explicar la posición final de los vehículos y el supuesto "arrastramiento de la moto", la parte demandante acude a la "ley de Newton" según la cual *"(C)on toda acción ocurre siempre una reacción igual y contraria; las acciones mutuas de dos cuerpos siempre son iguales y dirigidas en sentidos opuestos".* Sin embargo, en

la ecuación debe entrar la masa de los vehículos, de la que tanto quiso aprovecharse la demandante para fundar su teoría de potencialidad dañina, habida cuenta que la interacción entre un bus y una motocicleta, si bien involucra fuerzas mutuas y en sentidos opuestos, ciertamente esas fuerzas no se cancelan porque el objeto de mayor masa tiende a desplazar al de menor y, claro, a deformar sus materiales por el impacto.

Lo anterior indica, contrario a lo que sostiene la parte actora, que si en efecto el conductor del bus hubiera "atropellado a la motociclista en su parte izquierda" (hecho segundo demanda)[8], el desplazamiento de la moto necesariamente sería mayor y no como lo muestran las fotografías antes mencionadas, que permiten ver la moto a escasos centímetros del lateral derecho del bus, dispuesta en el suelo un poco más atrás de su puerta delantera. Otro aspecto que hace descartar un "atropellamiento" es que la demandante en su interrogatorio aceptó que se había caído de la moto, pero que ello ocurrió cuando el bus detuvo por completo su marcha. Dijo que le había pegado al bus con su mano izquierda, advirtiéndole su presencia o, dicho de otra manera, *"para que no se produjera el accidente, todavía no había ocurrido el accidente… yo era para que parara"* (min. 29:20)

- Por estar directamente relacionado con lo anterior, la Sala nota que el abordaje de la situación se dificulta cuando se analiza el interrogatorio de la demandante, puesto que insistió en que el bus la había atropellado y posteriormente quedó "pegada" a este, lo cual ocasionó que la "arrastrara" hasta su posición final. Bien confusas son las versiones de la demandante en su interrogatorio, si se tiene en cuenta que en su relato libre expresó lo siguiente:

> *"ese día yo salí trabajar y me dirigía para mi casa… siempre cojo esa vía en sentido sur norte… estaba algo nubloso (sic), me dispuse a parar en la bahía a ponerme la chaqueta… en el momento en que me dispuse a parar… detrás de mí había el bus…. estacionado recogiendo pasajeros… me puse la chaqueta*

[8] Aunque un su interrogatorio por momentos dijo simplemente haber sentido un golpe repentido en la parte posterior de su rodante.

> *y continué mi vía, el tránsito es lento… puse las direccionales, tomé las precauciones… cuando ya iba saliendo el bus me cerró sin yo darme cuenta, el bus me dio contra la moto en todo el lado izquierdo… quedó pegada al bus, yo con la mano le tocaba las latas para que parara … no se percataba hasta que los usuarios le hicieron bulla …en el momento en que el señor paró fue cuando surgió el accidente"* (min. 9:00)

Ese relato no fue del todo claro ni para el señor Juez ni para los integrantes de la parte demandada, quienes en sus respectivos interrogatorios insistieron para que la actora precisara las condiciones de tiempo, modo y lugar en que se desarrolló la mecánica del accidente, especialmente porque en su declaración espontánea explicó que la colisión ocurrió cuando apenas salía de la bahía, pero en la demanda se afirma que la motociclista ya transitaba por el centro del carril derecho. Después la señora Restrepo Mora insistió en que ella ya se había incorporado al carril cuando re repente sintió el golpe del bus, aunque por momentos dijo que *"estaba ubicándome ya en el carril derecho de la vía y ahí en ese momentico fue cuando sentí que el bus me cerró"* , para inmediatamente rectificar asegurando *"disculpe la palabra ubicación yo ya estaba saliendo, porque yo ya estaba arrancando y ya estaba en el carril derecho normal, cuando fue que sentí que el bus me cerró y me arrastró, yo ya estaba ahí en el carril derecho"* (min. 22:30).

En cambio, el relato del conductor demandado, como es apenas natural en estos eventos, es bien diferente porque manifestó lo siguiente:

> *"me desplazaba sur norte hacia el Municipio de Copacabana… el tráfico estaba congestionado, la velocidad era no mayor a 5 kilómetros por hora, por mi carril central, de un momento a otro miré por los espejos y vi que se cayó, abrí la puerta de los pasajeros y veo que hay… una moto caída sobre la línea blanca, inmediatamente paro, me bajo por la puerta de … donde se ingresan los pasajeros… corro a brindarle primeros auxilios… me dijo que no la fuera a dejar sola, lo único que le dije que por qué se metía en medio de los vehículos…no sentí ninguna clase de*

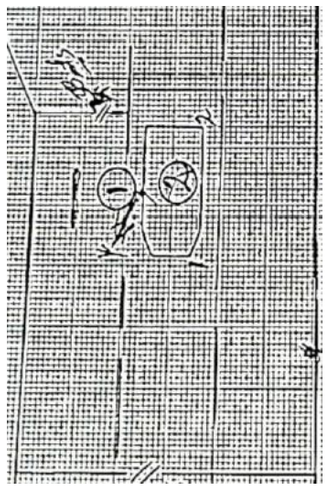
golpe en el vehículo… siempre iba por mi carril central" (min. 3:00)

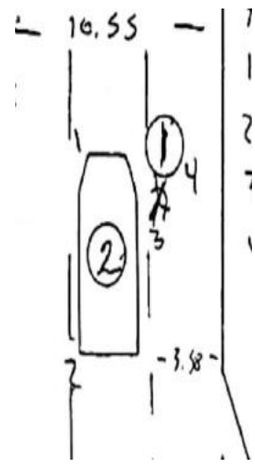
De modo que en estos casos no queda camino diferente al de acudir a la prueba testimonial y documental, pero la primera en este caso simple y llanamente versó sobre las condiciones personales, familiares y laborales de la demandante. Empero, la documental permite concluir que no existe fundamento alguno para sostener la teoría de atropellamiento y posterior arrastramiento, principalmente porque ninguna huella de arrastre quedó evidenciada en el pavimento, y de ello da cuenta el croquis levantado por la autoridad de tránsito.

Además, a folio 30 del pdf 1.2 obra la revisión pericial realizada por la Secretaría de Movilidad al vehículo de placas SMT 794, en el que se consigna que no sufrió absolutamente ningún daño en la colisión, mientras que a folio 28 obra lo propio sobre la motocicleta de placas WTO 13D, en el que se describen como daños los siguientes: *"raspado babero izquierdo, carenado lateral trasero lado izquierdo raspado, cortavientos lado izquierdo fracturado, guardabarro delantero lado izquierdo raspado y manigueta lado izquierdo raspada".*

Luego, para haber sido arrollada por un vehículo de semejantes dimensiones como las del bus, resulta extraño que la moto no hubiera sufrido nada más allá de "raspones", pues cuando menos se esperaría que en el sitio de impacto los materiales estuvieran deformados o fracturados, como suele pasar en las colisiones en contra de las partes plásticas o la latonería de los vehículos "atropellados". Lo único que sufrió la motocicleta de la demandante, más allá de un "raspón", fue la fractura del cortaviento izquierdo, un accesorio que cubre la manigueta del freno, la cual se quebró ya en el "momento de la caída", según afirmó la demandante en su interrogatorio (min. 27:30)

Además, el "croquis" del accidente permite ver que el bus quedó dispuesto en el centro del carril y, de hecho, más próximo de la línea divisoria izquierda que de la derecha. Véase la situación en ambos sentidos de la vía:





De modo que si el bus estuviera "cerrando el paso" a la motocicleta, su posición final por lo menos daría cuenta de una invasión a la trayectoria de esta, pero en el "croquis" se observa que el conductor demandado transitaba en línea recta y la demandante tenía la posibilidad de seguir igualmente recto o esquivar a la derecha el supuesto ataque del bus, lo cual no le fue posible, a su decir, porque *"yo salí, normalmente, … la moto quedó pegada al carro y obviamente los carros siguieron su camino… entonces en el momento como la moto quedó pegada al bus, obviamente ya el espacio se había reducido, no me daba espacio hacia la orilla, porque en ese momento venían otros carros"* (min. 35:10).

Ese preciso punto fue cuestionado por el señor Juez y una de las apoderadas demandadas, en tanto que si detrás de la demandante venía otro vehículo, esto es, entre ella y el bus, no se explica cómo el bus le cerró el paso a la motociclista sin colisionar con el que ella misma llamó un "automóvil blanco". En su interrogatorio explicó la situación afirmando que en efecto detrás de ella venía un carro blanco, dijo que *"sí, en las fotos se evidencia"* (min. 50:30), pero ante la cuestión de por qué ese rodante no se vio involucrado en el accidente, rectificó así: *"porque como le indiqué al doctor yo venía en el carril derecho, cuando menos pensé fue que el bus me cerró … miré y atrás se veía que venía otro carro"* (min. 52:30), y agregó ante insistencia de la interrogante que *"salí de mi bahía, por el carril derecho… en el momento en que yo salí el bus estaba atrás que también salió a coger el carril central y yo iba por el derecho… yo me percaté de que a mí derecha había otro carro blanco, pero no atrás de mí, sino atrás ya a la distancia"* (min. 53:00).

En consecuencia, una de dos cosas: i) si el carro blanco en realidad venía *"atrás ya a la distancia",* ese no podía ser el óbice para "orillarse" como afirmó la señora Restrepo que pretendía hacerlo; ii) el carro blanco se desplazaba entre ella y el bus y en ese caso no tiene ningún sentido que el conductor demandado no hubiera chocado primero con ese vehículo particular. Por tanto, con fundamento en el croquis y las fotografías que lo acompañan, la Sala concluye que cualquier maniobra evitativa de la demandante le fue imposible porque se desplazaba por la línea divisoria de los carriles y entre los vehículos que tenía a derecha e izquierda, contraviniendo así lo preceptuado en el artículo 96.1 del Código Nacional de Tránsito, según el cual *"(L)as motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código"* y, lo más importante, causando con su conducta la ocurrencia del accidente.

Lo anterior es así, porque los demandados pudieron probar la posición final de los vehículos y también que el bus no sufrió golpe alguno, lo que refuerza la tesis de que fue la actora la que colisionó en contra del rodante conducido por el demandado y no al contrario. Lo dicho tiene razón en que el único argumento de la parte demandante para explicar su posición final es que el bus la "arrastró" porque su moto quedó "pegada" pero, como ya se dijo, ninguna huella de arrastre se observa y se echa de menos cualquier indicativo en ambos vehículos de ese "arrastre". Luego, no es acertado lo que sostiene la apelante sobre la inexistencia de prueba al respecto, porque en realidad el único medio de convicción diferente a las versiones enfrentadas de ambos conductores es, precisamente, el informe de tránsito y las mentadas fotografías.

Nótese que la señora Restrepo Mora entre sus diferentes esfuerzos por explicar el suceso, lo que se comprende por los naturales nervios que se apoderan de una persona cuando declara en este tipo de procesos, respondió a pregunta de por qué no había frenado u orillado su vehículo, que *"claro que sí, vea, yo empecé normal cuando yo sentí el impacto, yo traté de buscar lo que usted me dice, tratando de orillame (sic), eso fue en movimiento, fue que sentí que el carro me cerró, pero*

delante de la vía iban conduciendo más carros… cuando yo traté de orillarme fue que sentí el impacto, cuando sentí el impacto fue que la moto quedó pegada" (min. 42:00). Entonces, no se entiende muy bien si el bus la impactó cuando intetaba de orillarse o si esa maniobra trató de llevarla a cabo después del impacto.

De suerte que, se insiste, ante las versiones encontradas de ambos conductores, sólo queda acudir al informe de tránsito que, claro está en conjunto con los demás medios probatorios, permite concluir que fue la demandante quien desafortunadamente aportó la causa determinante del accidente, en tanto que no pueden aceptarse teorías como las que propone la apelación para atribuir responsabilidad al conductor del rodante más grande o pesado. Mucho menos puede acudirse a una simple y llana presunción de responsabilidad ante las dudas sobre el nexo causal, porque en este caso la parte demandada probó con suficiencia su ruptura y, si es que existe, derrumbó esa supuesta presunción.

- La supuesta desatención del Juez con respecto al interrogatorio del conductor demandado realmente no cambia el panorama que acaba de explicarse, en tanto que la recurrente acusa al conductor de haberse enterado del accidente después de que su dinámica ya había iniciado, pero basta con remitirse a las fotografías tantas veces mencionadas y a su declaración, para concluir que en efecto el conductor demandado aseguró haber visto a la demandante por primera vez cuando cayó al lado de la puerta delantera del bus, por la que ingresan los pasajeros, lo que se explica naturalmente por la congestión de la zona y porque la demandante estaba transitando por la línea divisoria y apenas intentando incorporarse al carril del bus, lo que restaba al demandado visualizar un rodante de ese tamaño que se aprestaba a transitar a su lado derecho, entre la puerta y las llantas traseras.

Además, si fuera cierto que el demandado no estaba atento a las condiciones del tráfico, lo apenas normal era que hubiera colisionado con alguno de los tantos vehículos que se interponían entre él y la actora, como quiera que en efecto ambas partes coincidieron en que el bus estaba mucho más atrás de la motocicleta "recogiendo pasajeros",

y que el accidente ocurrió cuando ambos habían reanudado sus respectivas marchas.

DECISIÓN

Sin más consideraciones, la Sala Cuarta de Decisión del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, **CONFIRMA** la sentencia de procedencia y fecha indicadas. **Sin costas** en esta instancia por no aparecer causadas.

Devuélvase el expediente a su origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

PIEDAD CECILIA VÉLEZ GAVIRIA
MAGISTRADA

JUAN CARLOS SOSA LONDOÑO
MAGISTRADO

JULIÁN VALENCIA CASTAÑO
MAGISTRADO

Firmado Por:

Piedad Cecilia Velez Gaviria
Magistrada
Sala 002 Civil
Tribunal Superior De Medellin - Antioquia

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **8e745bc4b0b8583e495ddf733dae9d5689d8e2ee680e7e072a02b9ed8eeaed0e**
Documento generado en 30/03/2022 11:20:27 AM

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