

República de Colombia
Rama Judicial del Poder Público



Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá D.C.
Sala Civil de Decisión

Magistrada Sustanciadora

SANDRA CECILIA RODRÍGUEZ ESLAVA

CLASE DE PROCESO	Verbal
DEMANDANTES	Doris María Herrera Herrera y otros
DEMANDADA	Moisés Leonardo Sanches Moreno y otros
RADICADO	11001 31 03 017 2019 00054 01
PROVIDENCIA	Sentencia 012
DECISIÓN	Confirma sentencia de primera instancia
FECHA	Seis (6) de junio de dos mil veintitrés (2023)

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia proferida el 1º de noviembre de 2022 por el Juzgado 17 Civil de Circuito de esta ciudad, al amparo de lo previsto en la Ley 2213 de 2022.

I. ANTECEDENTES

Edilberto, Doris María, Elsa Marlene y John Henry Herrera Herrera convocaron a Moisés Leonardo Sánchez Moreno, Gmovil S.A.S. y Seguros del Estado S.A., con el fin que se declare que son civil, solidaria y extracontractualmente responsables por el accidente acaecido el 21 de noviembre de 2014, en el que estuvo involucrado el vehículo de placas WGK 149, con el cual le fue ocasionada la muerte al señor Casimiro Herrera (Q.E.P.D.) y se le causaron perjuicios inmateriales a los promotores de la acción.

En consecuencia, se les condene al pago por el daño moral en cuantía de \$78'124.200.00, para cada uno de los demandantes o la suma que resulte demostrada.



Fundamento fáctico: El 21 de noviembre de 2014, a las 5:40 a.m., el señor Moisés Leonardo Sánchez Moreno conducía el vehículo de placas WGK149 por la Avenida Caracas con la calle 45B sur de esta ciudad, mientras tanto el señor Casemiro Herrera (Q.E.P.D.) se desplazaba como peatón por esa misma zona. El primero, fue imprudente por ir en exceso de velocidad, no darle prelación al segundo y haberlo arrollado.

Con ocasión de lo sucedido al señor Casimiro Herrera sufrió dos traumas, uno de tórax y el otro craneoencefálico severo, de los cuales devino su deceso, por el cual los accionantes padecieron perjuicios morales en cuantía de 100 SMMLV.

Por las lesiones causadas se inició un proceso penal, bajo la radicación 152014-10653, y se elevó la reclamación ante Seguros del Estado S.A., quien la objetó porque el transeúnte no cruzó por la cebrera y ese comportamiento eximió de responsabilidad tanto al conductor como al propietario del vehículo.

Actuación procesal: Al libelo se le dio trámite el 20 de febrero de 2019 y luego de ser notificados los integrantes de la pasiva, el señor Sánchez Moreno permaneció silente.

Por su parte, Seguros del Estado S.A. se opuso y planteó como medios defensivos: i) *La configuración causal eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima;* ii) *La concurrencia de culpas;* iii) *El límite de responsabilidad civil extracontractual conforme a la póliza expedida para los transportadores de pasajeros en vehículos de servicio público 30-101000220* y iv) *La inexistencia de la obligación solidaria de Seguros del Estado S.A.*

Gmovil S.A.S. invocó las excepciones de mérito que denominó: i) *Culpa exclusiva de la víctima;* ii) *Ausencia de la reclamación en ocasión a la muerte del señor Herrera;* iii) *Ausencia de pruebas en cuanto a las sumas establecidas como pretensiones;* iv) *Inexistencia de nexos causal;* v)



Prescripción de la reparación de perjuicios del inciso 2º artículo 2358 del C.C.

También llamó como garante a la aseguradora convocada *ab initio*, quien evocó frente al libelo inaugural los siguientes medios defensivos: i) *Configuración causal eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima* y ii) *Concurrencia de culpas*. Respecto de la convocatoria como garante, deprecó se acogiera los que rotuló: i) *Limite de responsabilidad de la póliza de responsabilidad civil extracontractual para transportadores de pasajeros en vehículo de servicio público 30-101000220*; ii) *Inexistencia de obligación solidaria de Seguros del Estado S.A.* e iii) *Inexistencia de la obligación*.

Evacuadas las etapas probatorias y de alegaciones, el juez de primer grado profirió la decisión protestada.

Sentencia impugnada: Declaró probada la excepción de “culpa exclusiva de la víctima” y condenó en costas a la parte demandante a favor de Gmovil S.A.S. y Seguros del Estado S.A.

Para abordar el estudio del caso calificó como un indicio conductual la falta de contestación de la demanda y la ausencia injustificada a la primera audiencia del señor Moisés Leonardo Sánchez Moreno.

Posteriormente, analizó la génesis de la relación de la causa – efecto, bien en la conducción del rodante ora en la culpa exclusiva de la víctima. Aplicó el artículo 2356 del Código Civil, concerniente a la responsabilidad en el ejercicio de la actividad peligrosa, al igual que los cánones 57 y 58 de la Ley 769 de 2002, este último modificado por la Ley 1118 de 2016.

Verificó que el 21 de noviembre de 2014, en la Avenida Caracas con calle 45B sur, a las 5:40 a.m., el señor Casimiro Herrera (q.e.p.d.) se estrelló contra el vehículo en movimiento de placas WGK149, en virtud del cual



fue demandado el conductor, la propietaria Gmovil S.A.S. y la aseguradora Seguros del Estado S.A.

Analizó el croquis levantado, identificó que el vehículo cruzó el semáforo, la cebra y la colisión dejó al rodante “*ladeado*” hacia el costado izquierdo, con proyección del lago hemático que se causó por el choque con el señor Herrera. Señaló que con esa documental se demostró que cruzó por ese lado, también verificó que el conductor frenó por la huella que se dibujó, correspondiente a 13,36m, y giró a mano izquierda para evadir al transeúnte.

Citó el canon 164 del Código General del Proceso para emitir la decisión y advirtió que las pruebas practicadas le sugieren basarse en esa documental graficada, junto con la evidencia levantada en esa oportunidad, pues el conductor no compareció ni contestó la demanda, los testigos eran policiales y no hubo presencia de otras personas, bien pasajeros, conductores o transeúntes.

Concluyó que el señor Herrera omitió la restricción prevista en el párrafo 1º del precepto 58 de la Ley 769 de 2002, atinente a que los peatones no pueden circular por los corredores de tránsito de los vehículos del STTMP ni por los lugares que no estén expresamente autorizados y habilitados para hacerlo, al igual que desatendió la previsión que “[*d*]entro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”. Encontró que ese día no pasó por la cebra donde estaba el semáforo y un cruce de caminos, además advirtió que en esa zona había una señal de pintura de “*SOLO BUS*”, por ser exclusivo para el transporte de un número alto de pasajeros a la mayor brevedad y seguridad posible.

Apelación: Los demandantes interpusieron el recurso de alzada contra la aludida providencia, con el fin de obtener su revocatoria. Para ello,



formularon los reparos que sustentaron, conforme se resume seguidamente:

a) Desconocimiento de los hechos probados, régimen objetivo de la responsabilidad y aplicación de la culpa exclusiva de la víctima

Cimentado en que en virtud de los artículos 2341 y 2356 del Código Civil, así como de lo decantado por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, en contra de quien emprende una actividad peligrosa pesa una presunción de culpa o responsabilidad, a la luz de la regla 2357 *ibidem*. De manera que al demandante solamente le corresponde demostrar la existencia del daño y el vínculo de causalidad, como se acreditó en el presente asunto.

Alegó el censor que el daño también se comprobó por el deceso del señor Casimiro Herrera (Q.E.P.D) y los perjuicios morales causados a las víctimas indirectas, en razón a que no fueron objeto de debate por la parte demandada.

Pregonó que se dejó de lado lo acontecido en el accidente de 21 de noviembre de 2014, atinente a que i) el señor Moisés Leonardo Sánchez Moreno que ejerció la actividad peligrosa de conducir el vehículo de placas WGK149, era quien podía ver al peatón cruzando la vía y ii) el señor Casimiro Herrera (Q.E.P.D) era el transeúnte.

b) Desconocimiento de las consecuencias jurídicas de los artículos 97 y 205 del Código General del Proceso

Omitió valorar que el demandado Moisés Leonardo Sánchez Moreno no compareció al proceso y debía tenerse por confeso de los hechos que así lo admitiesen en el libelo inaugural.



c) Valor probatorio del informe policial de accidente de tránsito.

Expresó que el veredicto se sustentó en que medió la culpa exclusiva de la víctima, cuyo soporte se erige en la hipótesis registrada en el Informe Policial para Accidentes de Tránsito No. 036603, en desconocimiento que su finalidad es la de marcar una posible causal para propósitos estadísticos e implementar programas de prevención. Adicionalmente, recalcó que es meramente descriptivo, conforme al artículo 2º de la regla 2ª de la Ley 769 de 2002 y que debe ser valorado en conjunto con los otros medios suasorios.

d) No aplicación del principio de confianza

Evocó la confianza que debe mediar en el tráfico y la esperanza de que las otras personas se ajusten a las normas, usos, técnicas y el deber de responder cuando no se ciña a éstas, "*[a]sí por ejemplo cuando cruzamos una calle con el semáforo en verde, estamos confiados en que quienes transitan por la vía contraria van a respetar la prelación deteniendo la marcha, si no lo hacen vulneran el principio de confianza (...)*".

e) Indebida valoración probatoria

Manifestó que el *a quo* no apreció las pruebas que permiten establecer la incidencia de la actuación del conductor del vehículo inmerso en el accidente en su ocurrencia ni las que permitiesen establecer las situaciones de tiempo, modo y lugar de lo ocurrido.

Pronunciamiento de Gmóvil S.A.S.: Argumentó que no se verificó la culpa del conductor ni el nexo de causalidad entre su obrar y el resultado lesivo, ya que fue el peatón quien asumió el riesgo al ingresar a la calzada de Transmilenio para pasar al otro lado de la calle, cuando la luz del semáforo para los vehículos estaba en verde.



Recalcó que es responsable de un daño la persona que lo causa con culpa o dolo, es decir, cuando infringe un deber de cuidado y, en ese orden, se debe estimar el actuar del demandado por haber observado los estándares de conducta debida que se pueden esperar de él, de acuerdo con las circunstancias en que se encontraba.

Defendió que el conductor del bus trató por todos los medios de evitar el fatal accidente a través de distintas maniobras sin que pudiese impedir el resultado final, pues fue la imprudencia del señor Herrera, de salir de manera imprevisible a invadir el carril de Transmilenio, la que lo puso en riesgo, rompió el nexo de causalidad en la configuración de la responsabilidad civil y vulneró el principio de confianza legítima.

Refutó que se predique del artículo 2356 de la codificación civil una modalidad de responsabilidad objetiva como la invoca el apelante y se opuso a que se califique en esta sede la inasistencia del conductor accionado, en vista de que esa situación debió expresarse al momento de la celebración de la audiencia del artículo 372 del estatuto procesal general.

Señaló que el contenido del informe de tránsito se encuentra regulado en los preceptos 144 y 149 del Código Nacional de Tránsito que permiten acreditar la ocurrencia del accidente, los pormenores de éste, los daños causados a bienes o personas, el estado de la vía, los testigos que presenciaron los hechos, si estaban amparados por un seguro, al igual que la causa probable. Sostuvo que el croquis lo elaboró el agente de tránsito tras revisar toda la escena del incidente y recaudar información.

Llamó la atención en que la Corte Suprema de Justicia dilucidó que su valoración debe efectuarse con la totalidad de los medios de convicción y recalcó que goza de presunción de veracidad, por ende, el interesado debe desvirtuarla, si no lo hace resulta un medio suficiente para probar la responsabilidad de alguno de los intervinientes en el accidente de tránsito o la existencia de algún eximente de la misma, como el hecho de un



tercero, la culpa exclusiva de la víctima , el caso fortuito o la fuerza mayor y arguyó que no hubo una explicación específica sobre la indebida estimación probatoria.

II. PROBLEMAS JURÍDICOS

Determinar si la presunción que pesa en contra de quien ejerce una actividad peligrosa, aunada a la labor de demostrar la comisión del daño y el nexo de causalidad, son suficientes para declarar la responsabilidad civil, sin reparar en la excepción de "culpa exclusiva de la víctima".

Verificar si la falta de comparecencia al proceso y de contestación de la demanda por parte de uno de los demandados conducen, de manera inexorable, al éxito de la pretensión.

Evaluar si existe en el plenario un medio de prueba diferente al Informe Policial de Accidente de Tránsito 036603 que permita verificar lo sucedido el 21 de noviembre de 2014, a las 5:40 a.m.

Identificar la incidencia tiene la confianza legítima en la declaratoria de la responsabilidad civil.

III. CONSIDERACIONES

1. La responsabilidad civil derivada del ejercicio de actividades peligrosas halla su sustento en el artículo 2356 del Código Civil¹ en atención a que *"todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"*, más aún si se trata de la guarda de un bien de peligro con el cual puede inferirse una afectación a otro.

¹ "Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta.

Son especialmente obligados a esta reparación:

1. El que dispara imprudentemente una arma de fuego.
2. El que remueve las losas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transitan de día o de noche.
3. El que obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino."



Esa la razón por la cual se ha acogido el postulado que “*el demandado solo puede exonerarse demostrando una causa extraña, la cual puede estar constituida por una fuerza mayor, caso fortuito, el hecho exclusivo de un tercero o el hecho exclusivo de la víctima*”²³, lo que quiere decir que no basta con demostrar una actuación diligente o cuidadosa por parte de quien despliega la acción riesgosa, pues se exige que sea probada la ruptura del nexo de causalidad.

En esa línea, con sólo demostrar la realización de la conducta peligrosa, el daño y el nexo causal se estaría frente a una presunción que bien puede desvirtuarse a través de la concurrencia de un elemento extraño, cuyo propósito estaría encaminado a quebrar el tercer elemento que erige la responsabilidad civil, la relación causal entre la acción y el daño propiciado.

Sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia ha esclarecido que,

“(...) [L]a responsabilidad derivada de la ejecución de labores peligrosas, se asienta en la teoría del riesgo y no en la culpa, aun cuando frente al autor del daño, se reitera, haya señalado, indistintamente, que sobre él reposa una “presunción de culpa”, siendo en realidad una “presunción de responsabilidad”, en tanto que para desvirtuarla, impone acreditar exclusivamente la “causa extraña” (hecho de la víctima, o de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito), empero, no exige probar que se obró con esmero, prudencia y meticulosidad, aspectos típicos para refutar un error en la conducta (culpabilidad). Siempre, para la Sala, la exoneración queda reducida al terreno de la causalidad en el marco del artículo 2356.”⁴.

Ahora bien, cuando se habla de la culpa exclusiva de la víctima ello se refiere a la exposición al daño que se hace de manera imprudente (C.C., art. 2357), lo que se traduce en una conducta negligente por parte del sujeto damnificado, la cual es suficiente por sí misma para causar el resultado indeseado:

² Exigiendo causa extraña pueden verse, entre otras muchas, cas., 17 abr. 1970, “G.J.”, t. LXXXIV, p.41; Tribunal Superior de Medellín, 29 mar. 1979, en jurisprudencia civil 1979, t.III, p. 1979; cas., 27 abr.1972, “G.J.”, t. CLXII, pp. 173 y 174.

³ Tamayo Jaramillo, Javier. “*Tratado de responsabilidad civil*”, Bogotá-2015, editorial Legis, octava reimpresión, tomo I, Pág. 868.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC665-2019 de 7 de marzo de 2019, rad. 05001 31 03 016 2009 00005 01.



"Con otras palabras: la víctima es autora o partícipe exclusiva del riesgo que ocasionó el daño cuando tuvo la posibilidad de crearlo o de evitar su producción y, por lo tanto, es totalmente responsable de su propia desgracia. Por el contrario, cuando la víctima no intervino en la creación del peligro que sufrió porque no estuvo dentro de sus posibilidades de decisión, elección, control o realización, entonces no puede considerarse autora o partícipe del daño cuyo riesgo creó otra persona; y en tal caso sólo habrá de analizarse si se expuso a él con imprudencia, es decir si creó su propio riesgo mediante la infracción de un deber de conducta distinto al del agente, pues en este caso los patrones de comportamiento que hay que analizar son los que le imponen tener el cuidado de no exponerse al daño. De otro modo no tendría ningún sentido ni utilidad la distinción estructural entre la figura de la coparticipación solidaria (artículo 2344 del Código Civil) y la reducción de la indemnización por la exposición imprudente de la víctima al daño (artículo 2357 ejusdem)." (SC002-2018)

2. Desde esta perspectiva, en el caso bajo estudio se aprecia que el 21 de noviembre de 2014, a las 5:40 de la mañana, el señor Moisés Leonardo Sánchez Moreno realizaba una actividad de peligro como era la conducción de 75 pasajeros a través del bus de placas WGK149, perteneciente a un Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros y que transitaba por una calzada exclusiva de Transmilenio, esto es, la Avenida Caracas a la altura de la Calle 45B sur, en la intersección.

Para aquel entonces, las condiciones climáticas eran normales, ya era de día, el semáforo estaba operando, el sentido vial había sido señalizado, lo mismo que la zona peatonal, la línea de pare y de borde blanco. La visibilidad era normal, las vías estaban secas, eran rectas, planas, tenían andén y su estado era bueno. Una de ellas contaba con dos carriles contruidos en asfalto y el sentido era uno solo; mientras que la otra, era de doble dirección con más de tres calzadas y el material en que había sido elaborada era concreto⁵.

Al momento en que el señor Casimiro Herrera cruzaba solo la calle a pie, fue atropellado por el citado autobús e inmediatamente fue trasladado al "Policlínico del Olaya" por traumas en el tórax y craneoencefálico de severidad, con el fin de que fuera hospitalizado⁶; empero, falleció a las 9:45 horas de ese día⁷.

⁵ PDF Edilberto Herrera, fl. 59 a 61

⁶ PDF Edilberto Herrera, fl. 59 a 61

⁷ PDF 008CuadernoPrincipalFolio249a299; fls. 30 y 31



Sobre el *Informe Policial de Accidente de Tránsito*, es útil recordar que en la Resolución 11268 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, se indica cómo debe realizarse el diligenciamiento del campo 11 – Capítulo V, y se menciona que es obligatorio determinar mínimo un supuesto de las causas del accidente de tránsito, así como registrar los elementos, actuaciones o circunstancias del entorno en el que sucedió el hecho dañino. De manera que, en aras de cumplir esa labor, se deben realizar varias indagaciones, analizar la escena, incluidos medios de prueba, evidencias físicas, la ruta de los intervinientes, el punto y el lugar del impacto, la dinámica de lo sucedido, la posición final de los vehículos, las víctimas, la velocidad – en lo posible- y la eventual vulneración de la norma de tránsito aplicable.

Y aunque en esa directriz se prevea que la mención de la transgresión del precepto legal de tránsito *“no implica responsabilidades para los conductores, sino que expresan las acciones generadoras o intervinientes en la evolución física de un accidente”*, pues su objeto no es otro distinto a *“generar estadísticas que lleven a determinar cuál es el factor repetitivo que más incide en los accidentes, tramos o puntos de mayor accidentalidad, entre otros.”*, no puede pasarse inadvertido que ese reporte atiende a un fundamento objetivo y a la interpretación técnico científica de los medios suasorios que la autoridad encontró en el instante en el que sucedieron los hechos.

Por esa razón, la jurisprudencia ha puntualizado que para efectos de un proceso judicial, no existe imposibilidad para apreciar probatoriamente el croquis o el informe de tránsito, toda vez que no se ha impuesto una tarifa legal que exija que esté aparejado de otro medio suasorio que brinde respaldo a la situación fáctica que él expresa. En pocas palabras, no puede limitarse la eficacia demostrativa de esa documental, máxime si en ella aparece el *“[p]lano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles*



o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”⁸.

En adición a lo anterior, resulta útil traer a colación lo expresado por la Corte Constitucional en Sentencia C-429 de 2003, al estudiar la exequibilidad del artículo 149 de la Ley 769 de 2002 "*por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*", respecto de la idoneidad del informe de policía de accidentes de tránsito;

"Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo ha elaborado, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.

Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondiente siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal".

Al amparo de lo expuesto, la Sala continuará con su análisis a la luz de lo consignado en ese formulario en aquella fecha por la autoridad policial, en el que se logra entrever que la hipótesis se le atribuyó al peatón por la causal 411, la cual corresponde a "otras", según el marco resolutivo evocado. Por ese motivo se especificó que se trataba de un peatón especial, conforme al artículo 59 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, que, aunado a ello, no utilizó la cebra para atravesar la vía⁹.

Ahora bien, respecto de la primera premisa, es oportuno señalar que la aludida disposición prevé que los peatones que padezcan trastornos mentales permanentes o transitorios; se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas o medicamentos que disminuyan sus reflejos; sean invidentes o sordomudos y no estén capacitados o no cuenten con aparatos ortopédicos para emprender esa acción; sean menores de 6 años

⁸ Ver Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia SC7978-2015 de 23 de junio de 2015, rad. 70215-31-89-001-2008-00156-01.

⁹ PDF 001CuadernoPrincipalFolios1a57, fls. 53 y 54.



o se trate de ancianos, deben ser acompañados para cruzar las vías por personas mayores de 16 años.

Y es que en la historia clínica se verifica que el señor Herrera fue reportado como un paciente de 80 años, que al contrastarse con la cédula de ciudadanía se observa que su nacimiento aconteció el 6 de abril de 1934¹⁰. Por tanto, se trataba de una persona de la tercera edad, si se considera que para 2014, la esperanza de vida para los hombres era de 70,83 años¹¹ y el señor Herrera superaba ese indicador.

No obstante, en la Sentencia de Constitucionalidad C-177 de 2016, se explica que esa disposición no es sancionatoria ni contiene un carácter reprochable y mucho menos identifica a un responsable, dado que su intención es la de *"establecer una regla de conducta formadora de cultura ciudadana y destinada a propender por el ejercicio del deber de solidaridad frente a personas constitucionalmente protegidas"*. En consecuencia, lo relacionado con la edad y su capacidad física quedan al margen al momento de evaluar una exoneración de responsabilidad del conductor fincada en tales condiciones¹².

Dicho esto, se continuará con el análisis relacionado con la siguiente premisa: no utilizar la cebrá para atravesar el paso vial.

¹⁰ PDF 001CuadernoPrincipalFolios1a57, fl. 6 y 56.

¹¹ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/8Tablasvida1985_2020.pdf.

¹² Sentencia C-177/2016: *"En tal sentido, se advierte que la intención y el efecto de la norma no es ni podría ser el de restringir el derecho de circulación o la autonomía de estas personas cuando no cuenten con la compañía de un mayor de 16 años, sino justamente por el contrario, el de reiterar el deber de solidaridad de la sociedad frente a ellos, que es un principio constitucional propio del Estado Social de Derecho.*

La indeterminación de la expresión "los ancianos", resulta idónea para la finalidad perseguida por la ley, la cual no es otra que crear conciencia en la ciudadanía sobre la prevención de accidentes de tránsito, mediante la especial protección de los sujetos que por su edad, condiciones físicas y psicológicas merecen mayor atención de la sociedad y el Estado.

En efecto, no se trata de imponer términos precisos de edad que desconozcan aspectos relevantes como las condiciones físicas y psicológicas de las personas, sino generar un criterio orientador para efectos educativos que permita analizar en cada caso las circunstancias específicas de los destinatarios de la norma.

El artículo 59 de la Ley 769 de 2002 no genera discriminación. Al respecto se observa que el criterio de comparación en ella establecido, es decir la pérdida de facultades que incidan en el riesgo de tránsito en las vías públicas, da como resultado que la norma trata de igual forma a los grupos de personas que se encuentran en igual situación. Por lo tanto no existe una diferenciación entre iguales.

En cuanto al supuesto trato diferenciado que se hace de "los ancianos" frente a los demás peatones que no se encuentran incluidos en el artículo 59, no se encontró tampoco ningún elemento de discriminación, por cuanto: (i) la norma no establece ninguna restricción a sus derechos, pues no es sancionatoria ni prohibitiva, y (ii) la norma desarrolla el deber de solidaridad que se encuentra inserto en la Carta constitucional y que constituye uno de los principios del Estado Social de Derecho."



Para ese propósito se acude nuevamente al Código Nacional de Tránsito Terrestre que incorpora una serie de normas de comportamiento para los conductores, los pasajeros y peatones, las cuales deben atender con el fin de garantizar *“la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público”* (L. 769/2002, art. 1º).

Así, en el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, vigente para esa época, antes de la modificación del año 2016, establece que los peatones no podrán *“[i]nvadir la zona destinada al tránsito de vehículos”*, cruzar por sitios no permitidos ni atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales ni actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Del mismo modo, el párrafo 1º prevé que,

“Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.”

Mientras que el inciso final del párrafo 2º enseña lo siguiente:

“Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.”

En torno a lo referido, se sabe que, de acuerdo con la definición contenida en el artículo 2º de la ley evocada, el paso peatonal a desnivel es un *“[p]uente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen la vía”*, el de nivel es una *“[z]ona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones”* y la bocacalle es la embocadura de una calle en una intersección.

Ahora bien, al aplicar esas reglas al croquis levantado con ocasión del fatal accidente que tuvo como desenlace su deceso posterior, se observa que al frente de la nomenclatura 45A-26, el señor Casimiro Herrera en condición de peatón cruzó la calle, un poco más adelante de la cebra señalizada.



Asimismo, al momento de transitar por el carril exclusivo de Transmilenio fue arrollado por el bus previamente descrito, a pesar de evidenciarse una huella de frenado a partir de algunos metros después del semáforo de esa intersección (18,36m)¹³, con ubicación en la calzada sentido sur-norte y luego de haber tratado de eludir al peatón por la forma en que quedó ubicado el vehículo, pues la línea recta en la que iba se vio alterada por la dirección trazada hacia el lado izquierdo de donde se encontraba inicialmente el señor Herrera, por cuanto el impacto lo llevó unos metros más adelante del bus (5,50m)¹⁴, al lugar en el que se dibujó el lago hemático¹⁵.

A esta documental la Sala le da credibilidad por tres razones:

La primera, los interrogados no fueron testigos presenciales pues todos se enteraron de lo acontecido vía telefónica sin haber indagado sobre la colisión que padeció su padre con el citado bus por no considerarlo importante, en atención a que su prioridad era el estado de salud de él.

Nótese como la señora Doris María Herrera en su declaración manifestó que pasó por el lugar de los hechos; sin embargo, cometió una imprecisión respecto del tránsito que hizo Don Casimiro Herrera antes de ser arroyado por el bus de Transmilenio, pues aseveró que el mismo cruzó por la cebra del costado sur de la Estación de Santa Lucía, debido a que había unos tubos que impedían que pasara a través de ellos¹⁶ y tras cotejar el croquis levantado por la autoridad de policía, se deduce que la vía por la que caminó el causante luce muy diferente a la descrita por la demandante, en vista de que no se dibujó una parada de bus del Sistema Masivo de Transporte, ni los tubos que refirió.

¹³ PDF 0005CuadernoPrincipalFolio8a214; fl. 140, conforme a la fijación del plano topográfico 21839 del sector de los hechos, que fue levantado por el personal de topografía del Centro Internacional Forense FCII y que se determinando tras ser elaborado a escala .

¹⁴ PDF 0005CuadernoPrincipalFolio8a214; fl. 140, para lo cual tomó una secuencia lógica de proyección experimentada por el peatón y el proceso de desaceleración por frenado ejecutado por el conductor del bus.

¹⁵ PDF Edilberto Herrea; fl. 63.

¹⁶ MP4 PRIMERA AUDIENCIA VERBAL 2019 054 PARTE 2; Mins 9"42", 13"05" y 13"20".



Por su parte, Edilberto, Elsa y John Henry Herrera negaron tener algún conocimiento frente a lo ocurrido toda vez que solamente los contactaron por teléfono para que acudieran al "Policlínico del Olaya". Incluso, algunos llegaron cuando aún estaba con vida el señor Herrera padre y otros cuando ya se había producido su deceso¹⁷.

En el informe policial de accidente de tránsito tampoco se hizo mención de ningún testigo ni se dejó consignada ninguna observación. Tan sólo están los datos de quienes conocieron del mismo, los señores Johnny Rojas Delgado y Carlos Garzón, pertenecientes a la Policía Nacional, quienes no comparecieron a la audiencia¹⁸.

La segunda, la historia clínica del paciente tan sólo alude a que transitaba como peatón y fue arrollado por un bus de Transmilenio¹⁹, mientras que la descripción siguiente hace referencia a su evolución clínica.

De igual manera, el informe de Necropsia describe las lesiones sufridas, el estado de sus órganos y la hora de su deceso.

La tercera, el dictamen pericial aportado se sustentó en gran porcentaje en la información suministrada por el Informe Técnico de Accidente de Tránsito levantado por la autoridad vial y se limitó a reproducir la información consignada en él.

Las medidas tomadas fueron producto de proyecciones o de superposiciones a escala, no se tomaron cálculos de manera directa a los elementos importantes de la escena y aunque se hizo un registro fotográfico del bus, fue en una posición diferente a la señalada en el croquis.

¹⁷ MP4 PRIMERA AUDIENCIA VERBAL 2019 054 PARTE I:¿; Mins. 2'04"50"', 2'07"15"', 2'47"43"', 2'53"00"' y MP4 PRIMERA AUDIENCIA VERBAL 2019 054 PARTE 2; Mins 24"51"' y 27"20"'.
¹⁸ PDF Edilberto Herrera; fl. 61., fl.

¹⁹ PDF 001CuadernoPrincipalFolios1a57, fl. 56..



No identificó si el bus transitó cuando estaba en verde la luz del semáforo. Al respecto, únicamente, se explicó que se encontraba funcionando ese dispositivo regulador de tránsito²⁰.

Incluso, cuando el juzgador de primer grado cuestionó al perito sobre los conocimientos especiales científicos, técnicos y artísticos que empleó para identificar la causal de no cruzar por la cebra, el auxiliar mencionó que *“ahí sencillamente no se hizo ningún conocimiento, sencillamente se respondió la pregunta que se solicitó”*, precisando que no se le encomendó identificar las posibles causas de la colisión²¹.

Por tanto, no existía ningún otro medio de prueba que proporcionara elementos de juicio para desvirtuar la hipótesis consistente en que el señor Casimiro Herrera no cruzó por la cebra y se movilizó por una parte que estaba prohibida (debido a que no se trataba de un cruce peatonal).

En esa línea de pensamiento, no cabe duda que su actuar fue imprudente en razón a que se expuso de manera peligrosa a transitar por un paso no habilitado y dentro de una calzada exclusiva diseñada para el Sistema Masivo de Transporte, que estaba definida y señalizada.

3. De otra parte, en el inciso final del canon 1º de la Ley 769 de 2002, se enuncian los principios que regirán dicho articulado: *“seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”*.

A tono con lo anterior, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre se encuentran las normas de comportamiento que deben acatar los conductores, pasajeros y peatones con el fin de no obstaculizar, perjudicar o poner en riesgo a otros. Además, se les impone el deber de

²⁰ MP4 002AudienciaJuzgamiento201900054ParteI; Min. 35”39”.

²¹ MP4 002AudienciaJuzgamiento201900054ParteI; Min. 24”01” y 24”45”.



conocer y cumplir tanto las normas como las señales viales que les son aplicables, así como obedecer las indicaciones que las autoridades impartan.

Es por ello que si el señor Casimiro Herrera hacía parte del tránsito como peatón, a él le era exigible acatar las previsiones que le correspondían como tal, esto es lo contemplado en los cánones 57 y 58 de la citada normatividad.

La primera de ellas, referente a que su circulación se realizaría *“por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”*; mientras que la segunda prevé varias prohibiciones, dentro de las que se incluye, cruzar por sitios no permitidos o diferentes a los pasos peatonales o actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

A lo dilucidado se añade que el párrafo 1º restringe también la ocupación de *“la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.”*

De la misma forma, el párrafo siguiente prescribe que,

*“Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, **sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.**”*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.”
(Se resalta).

De manera que la violación al comportamiento exigido por las normas de tránsito estuvo a cargo del señor Casimiro Herrera, como se enunció previamente, por cuanto cruzó por una zona que no estaba habilitada para



el paso peatonal y ocupó uno de los corredores asignados al Sistema de Transporte Masivo.

Por ende, la incidencia de su actuar conlleva a la exoneración de la responsabilidad del conductor del autobús con el cual colisionó, y por contera, de los demás demandados, en tanto que el señor Casimiro Herrera con su conducta puso en peligro su integridad física, su seguridad y aumentó las probabilidades de sufrir un accidente, como en efecto sucedió.

Así las cosas, como atinadamente lo dedujo el *a quo*, fue quebrado el nexo de causalidad desplegado por la actividad peligrosa de conducir automotores y la presunción de responsabilidad que pesa sobre el actor vial cuando se produce un daño a la víctima.

4. Para finalizar, debe hacerse una precisión referente a la conducta silente y ausente del demandado Moisés Leonardo Sánchez Moreno, si bien la misma es susceptible de presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba de confesión contenidos en la demanda, no lo es menos que en aquellos casos en que no sea admisible la confesión, se apreciará como un indicio grave en su contra (C.G.P., art. 205; cte. Art. 97, inc. 1º).

Y es que no puede pasarse desapercibido que el *a quo* aplicó los correctivos del caso en el trámite de la audiencia y así lo enunció al momento de proferir la decisión que puso fin a la instancia. No obstante, esa circunstancia no fue suficiente para que la pretensión saliera avante.

Añádase a lo dicho que ese indicio grave no puede ser valorado de manera aislada respecto del material suasorio allegado y menos aún es capaz de sustentar con suficiencia el acogimiento de la pretensión, aun cuando el recaudo probatorio muestre lo contrario. Recuérdese que por "*ser una presunción de tipo legal, la confesión ficta admite prueba en contrario*"²²,

²² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia STC-13158-2022 de 5 de octubre de 2022, rad. 1001-02-03-000-2022-03324-00.



de modo que si se demuestra una situación fáctica que corrobore la imposibilidad de atender el *petitum*, no podría desestimarse para darle prevalencia a un indicio que, se reitera, admite prueba en contra.

5. Bajo ese tenor, resulta incontestable la improcedencia de acoger los reparos alegados por el censor.

Corolario de lo analizado, se impone confirmar la decisión del juez de primer grado. Ante la resolución desfavorable, se condenará en costas a los apelantes.

IV. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, **en nombre la República de Colombia y por Autoridad de la Ley, el Tribunal Superior de Bogotá, Sala Quinta Civil de Decisión,**

RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia de 1º de noviembre de 2022, proferida por el Juzgado 17 Civil del Circuito de esta ciudad.

SEGUNDO: CONDENAR en costas a los recurrentes. Para tal fin se fijan por agencias en derecho la suma de \$1'160.000.00. Líquidense.

TERCERO: En su oportunidad, devuélvase el expediente al estrado judicial de origen.

NOTIFÍQUESE

SANDRA CECILIA RODRÍGUEZ ESLAVA

Magistrada



ADRIANA SAAVEDRA LOZADA

Magistrada

LUIS ROBERTO SUAREZ GONZÁLEZ

Magistrado

Firmado Por:

Sandra Cecilia Rodríguez Eslava

Magistrada

Sala Civil

Tribunal Superior De Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Luis Roberto Suarez Gonzalez

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional

Dirección Ejecutiva De Administración Judicial

División De Sistemas De Ingeniería

Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Adriana Saavedra Lozada

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional

Sala 001 Civil

Tribunal Superior De Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

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: **3413614582eedc6cd617704fe0063fd7d7274debe9190cab115f8333881054f0**

Documento generado en 06/06/2023 12:29:15 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:

<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>