



Rama Judicial
Tribunal Superior de Buga
República de Colombia

Sala Quinta de Decisión Civil- Familia

Providencia: Apelación de sentencia **No. – 046 -2025**

Proceso: Verbal

Demandantes: Tránsito María Clementina Ortiz Portillo y otros

Demandados: Asly Carolina Ambuila Martínez y otros

Radicado: 76-520-31-03-001-2022-00175-01

Procedencia: Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira

Asunto: **Responsabilidad civil extracontractual.** *Se configura la causa extraña por hecho exclusivo de la víctima en un accidente de tránsito, cuando la evidencia revela que el conductor de la bicicleta realizó una maniobra de cambio de carril justo en el momento que transitaba el automóvil por el lado izquierdo de la calzada, siendo irresistible la colisión para la conductora de este último vehículo.*

MAGISTRADA PONENTE: DRA. BÁRBARA LILIANA TALERO ORTIZ

Guadalajara de Buga, abril nueve (09) de dos mil veinticinco (2025)
(Proyecto discutido y aprobado en Sala de Decisión de la fecha. Acta No. 30)

1. OBJETO DE LA DECISIÓN:

Decidir el recurso de apelación formulado por la parte demandante, contra la sentencia 071 del 09 de abril de 2024, proferida por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira (V) dentro del proceso de la referencia, para lo cual se observarán las prescripciones de los artículos 279 y 280 del Código General del Proceso.

2. SÍNTESIS DE LA CONTROVERSIA:

2.1. Solicitaron los demandantes que se declarara civil, solidaria y extracontractualmente responsables a **SANDRA PATRICIA MARTINEZ CARABALÍ, ASLY CAROLINA AMBUILA MARTÍNEZ** y **LIBERTY SEGUROS S.A** (ahora **HDI SEGUROS COLOMBIA S.A.**)¹, por el accidente de tránsito ocurrido el 20 de agosto de 2021 en el que falleció **JULIAN ISAAC BOLÍVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D)**. En consecuencia, pidieron que se les condene a pagar los perjuicios

¹ Por Escritura Pública No. 1922 de la Notaría 65 de Bogotá D.C. del 15 de agosto de 2024, inscrita en esta Cámara de Comercio el 21 de agosto de 2024, con el No. 03150619 del Libro IX, la sociedad cambió su denominación o razón social de LIBERTY SEGUROS S.A. a HDI SEGUROS COLOMBIA S.A.

patrimoniales y extrapatrimoniales causados a los demandantes con ocasión de dicho suceso.

2.2. Como sustento factual de la demanda, adujo la parte actora que el 20 de agosto de 2021, en el kilómetro 11 de la vía que de Candelaria conduce a Cali por el sector de Villa Gorgona se produjo un accidente de tránsito entre el automóvil de placas GYQ 162 y la bicicleta en la que se desplazaba **JULIAN ISAAC BOLIVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D)**, quien perdió la vida debido a las múltiples contusiones. Según el libelo introductorio, el impacto se produjo por la imprudencia de la conductora del automóvil, quien no mantuvo la distancia de seguridad con la bicicleta y transitaba con exceso de velocidad.

2.3. Mediante providencia del 15 de marzo de 2023² se admitió la demanda, la cual fue debidamente enterada al extremo pasivo, quienes procedieron a contestarla de la siguiente forma.

2.3.1. La compañía **LIBERTY SEGUROS S.A.** (ahora **HDI SEGUROS COLOMBIA S.A.**), se opuso³ a la prosperidad de las pretensiones, formulando las siguientes excepciones de mérito: i) hecho exclusivo de la víctima, como causal de eximente de responsabilidad de quienes integran la parte pasiva de la acción; ii) reducción de la indemnización en atención a la concurrencia de culpa; iii) tasación indebida e injustificada de los supuestos perjuicios morales pretendidos por los demandantes; iv) inexistencia del lucro cesante pretendido; v) improcedencia del reconocimiento de perjuicios por daño a la vida en relación en favor de los demandantes.

Adicionalmente, propuso las siguientes excepciones relacionadas con el contrato de seguro: i) imposibilidad de atribuir responsabilidad civil extracontractual en cabeza de la compañía aseguradora; ii) carácter indemnizatorio del contrato de seguro; iii) causales de exclusión de cobertura de la póliza de seguro de automóviles no. 418025; iv) disponibilidad de la suma asegurada; v) límites máximos del valor asegurado; v) genérica o innominada y otras

2.3.2. A su turno, las demandadas **SANDRA PATRICIA MARTINEZ CARABALI** y **ASHLY CAROLINA AMBUILA MARTÍNEZ** propusieron las siguientes defensas: i) cobro de lo no debido; ii) inexistencia de la relación de causalidad; iii) inexistencia de la prueba de los perjuicios reclamados y de la responsabilidad de los demandados; iv) enriquecimiento sin justa causa; v) las meras expectativas no son indemnizables; vi) juramento estimatorio; vii) carencia de prueba del supuesto perjuicio; viii) inexistencia de responsabilidad y de obligación indemnizatoria a cargo de los demandados; ix) culpa exclusiva de la víctima; x) genérica y otras.

² Archivo 009, Cuaderno Primera Instancia.

³ Archivo 019, Cuaderno Primera Instancia.

Finalmente, llamaron en garantía a la aseguradora **LIBERTY SEGUROS S.A** (ahora **HDI SEGUROS COLOMBIA S.A**) la cual fue admitida.

3. LA SENTENCIA IMPUGNADA:

La sentencia de primera instancia negó las pretensiones de la demanda, tras encontrar probadas las excepciones denominadas “*inexistencia de relación de causalidad*”, “*hecho exclusivo de la víctima – causa eximente de responsabilidad*” e “*imposibilidad de atribuirle responsabilidad civil extracontractual a la CIA*” propuestas por los demandados. Para así decidir, la juez de primer grado comenzó por verificar la concurrencia de los presupuestos procesales, cumplido lo cual ingresó al fondo del debate, concluyendo que, de acuerdo con las pruebas recaudadas, la causa eficiente y exclusiva del accidente fue el cambio repentino de carril por parte del ciclista, lo cual generó el rompimiento del nexo causal.

4. DE LA IMPUGNACIÓN:

4.1. Conforme con lo previsto en los artículos 320 y 328 del Código General del Proceso, la sentencia apelada será examinada “...únicamente en relación con los reparos concretos formulados por el apelante...”⁴, de ahí que el Tribunal se pronunciará “...solamente sobre los argumentos expuestos por el apelante...”.

4.2. La apoderada judicial de los demandantes apeló el fallo, argumentando que la juez valoró en forma indebida las pruebas. En concreto, indicó que el informe de accidente de tránsito es el único elemento que relaciona la conducta de la víctima con el accidente y fue debidamente desvirtuado. Además, aseguró que pasó por alto los dictámenes periciales y el interrogatorio realizado a la demandada, los cuales demostraron que se desplazaba con exceso de velocidad, llevándola a desconocer que esa fue la causa determinante del siniestro. Finalmente, cuestionó que se hubiese equiparado la actividad desarrollada por la víctima y la peligrosidad que revestía la conducción del vehículo automotor por parte de la demandada.

5. TRASLADO NO RECURRENTES

Las demandadas **SANDRA PATRICIA MARTÍNEZ CARABALI** y **ASHLY AMBUILA MARTÍNEZ**, enfatizaron que las pruebas practicadas en el proceso dejaron en evidencia que el daño fue generado de manera exclusiva por la víctima, quien desafortunadamente realizó una maniobra peligrosa al cambiar de carril de manera repentina, tal y como lo declaró la *a quo*. En el mismo sentido se pronunció la compañía aseguradora.

⁴ “...sin perjuicio de las decisiones que deba adoptar de oficio, en los casos previstos por la ley...”.

6. CONSIDERACIONES:

6.1. Se encuentran presentes los presupuestos procesales, y no se observa causal de nulidad que pueda invalidar la actuación surtida, ni impedimento alguno para proferir la decisión de fondo que en derecho corresponda.

6.2. En atención a los reparos planteados contra la sentencia de primer grado el problema jurídico que ocupa la atención de la sala se centra en determinar ¿acreditó el extremo demandado la existencia de una causa extraña, como eximente de responsabilidad en el accidente de tránsito por cuya ocurrencia los causahabientes de la víctima reclamaron la indemnización de perjuicios?

6.2.1. Para resolver el anterior cuestionamiento, resulta incuestionable que el hecho generador de la presente acción corresponde a un **accidente de tránsito**, derivado de la actividad de **conducción de vehículos** catalogada por la jurisprudencia como **peligrosa**⁵. Así, en los términos del artículo 2356 del Código Civil, se requiere que el demandante acredite, como presupuestos axiológicos de este tipo de responsabilidad los siguientes: **i)** ejercicio de la actividad peligrosa; **ii)** el daño; y **iii)** la relación de causalidad⁶.

6.2.2. En palabras más simples, al actor le corresponde probar que el daño cuya indemnización reclama, se generó en relación con la actividad peligrosa bajo la guarda del demandado, para el caso concreto, que los daños o lesiones a la víctima se causaron en el accidente de tránsito. Basta ello para comprometer la responsabilidad del enjuiciado, pues pasando por alto el álgido debate sobre la presunción de culpa o la responsabilidad objetiva que gobierna el caso, lo cierto es que el actor no debe probar - como presupuesto de la acción - la culpa del agente, esto es la negligencia, impericia o infracción de reglamentos. Como consecuencia lógica, el demandado, sólo podrá exonerarse de responsabilidad demostrando una **causa extraña**.

6.2.3. Precisamente, la **causa extraña** como motivo de exoneración, **tiene la virtud de fracturar el nexo causal** y se tipifica en los eventos de: caso fortuito, fuerza mayor, el hecho de un tercero o de la víctima, siempre que hayan “*determinado el resultado lesivo*”⁷ y tengan “*la connotación de imprevisibles e irresistibles*”⁸ (Negrilla fuera del texto).

⁵ “[...] la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, ‘aquella que ‘...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,...’ (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), considerada su ‘aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario– despliega una persona respecto de otra’ (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315), su ‘apreciable, intrínseca y objetiva posibilidad de causar un daño’ (cas. civ. 22 de febrero de 1995, exp. 4345), o la que ‘... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva insito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario– despliega una persona respecto de otra (Sentencia del 3 de noviembre de 2011).

⁶ Sentencia SC 4232 del 22 de septiembre de 2021. CSJ, Sala de Casación Civi, M.P. Álvaro Fernando García Restrepo,

⁷ Sentencia SC 1230 de 2018. M.P. Luis Alonso Rico Puerta

⁸ Ibidem.

6.2.4. Ahora bien, cuando el demandado aduce como excepción la existencia de una **causa extraña** en procura de romper el nexo causal, dentro de un evento en el que concurrieron actividades peligrosas, como ocurre en el presente caso, donde intervino un vehículo y una bicicleta⁹, ha explicado la Corte Suprema de Justicia¹⁰ que **debe estudiarse la incidencia causal de la conducta de los sujetos, a efecto de establecer cuál fue la determinante en la producción del daño** así:

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

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

A este propósito, cuando la causa del daño es la conducta o actividad que se halle en la exclusiva esfera de riesgo de uno de los sujetos, **éste será responsable único y a contrario sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución o participación para mitigar o atenuar el deber de repararlo**.

De esta manera, el juzgador valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del sujeto, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal. (Negrilla fuera del texto)

6.2.5. En el caso bajo estudio, no existe discusión en torno a que el accidente de tránsito ocurrido el **20 de agosto de 2021** se presentó entre el automóvil de placas **GYQ 162** de propiedad de **ASLY CAROLINA AMBUILA MARTÍNEZ**, mientras era conducido por **SANDRA PATRICIA MARTÍNEZ CARABALI**; y la bicicleta en la que se desplazaba el señor **JULIAN ISAAC BOLIVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D.)**. Igualmente, es pacífico que aquél falleció como consecuencia de los traumatismos que sufrió en dicho siniestro.

6.2.6. Verificada la concurrencia de actividades peligrosas y el daño, el debate gira en torno al presupuesto del **nexo causal**, concretamente sobre la **incidencia de la conducta de cada uno de los involucrados en el resultado dañoso**. Ello, por cuanto la juez de primera instancia encontró probado como eximente de responsabilidad el **“hecho exclusivo de la víctima”, consistente en la realización de una maniobra**

⁹ Desde la sentencia del 17 de julio de 1985 la Corte Suprema de Justicia ha reconocido que la conducción de bicicletas también comporta una actividad peligrosa. Textualmente indicó: “...si bien puede decirse, en principio, que **la conducción de bicicletas** es menos peligrosa que la conducción de automotores, **no puede** sin embargo, con estrictez jurídica, **desconocerle absolutamente su peligrosidad frente a los peatones y a los demás vehículos que transitan las vías públicas**, tanto más si tal conducción se realiza sin prever todas las precauciones necesarias para asegurar una circulación exenta de daños”. Reiterada en la sentencia S-164 de 2004.

¹⁰ Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 24 de agosto de 2009. M.P. William Namen Vargas. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01. Reiterada en las sentencias SC 2107 DE 2018, SC 3862 de 2019.

de cambio de carril por parte del ciclista, planteado como hipótesis desde el informe de accidente de tránsito. Frente a esta decisión, la parte demandante manifestó su inconformidad, pues a su juicio, **estaba plenamente demostrada como causa exclusiva y determinante del siniestro el exceso de velocidad de la conductora del automóvil**.

6.2.7. Circunscritos en el punto toral de la discusión y verificados los medios de prueba, pronto se advierte que los reparos planteados contra la sentencia de primer grado no están llamados a prosperar, pues, aunque la *a quo* omitió profundizar en el análisis probatorio y tal falencia incidió en la motivación de la decisión, sus conclusiones son acertadas, como se explicará a continuación.

6.2.8. Preliminarmente, conviene destacar que tanto la parte demandante, como los demandados, aportaron experticias con las cuales pretendieron soportar sus hipótesis del siniestro, surtiéndose la respectiva contradicción en audiencia. Dichos peritajes **coinciden entre ellos y con el informe de accidente de tránsito en cuatro tópicos** que sirven de contexto para dilucidar las **circunstancias de modo y lugar** en las que se presentó la colisión, a saber: **i)** Las condiciones de la vía; **ii)** Identificación del carril por el cual circulaba el automóvil en el momento del impacto; **iii)** La posición final de los vehículos; y **iv)** Los daños en los rodantes con ocasión del siniestro.

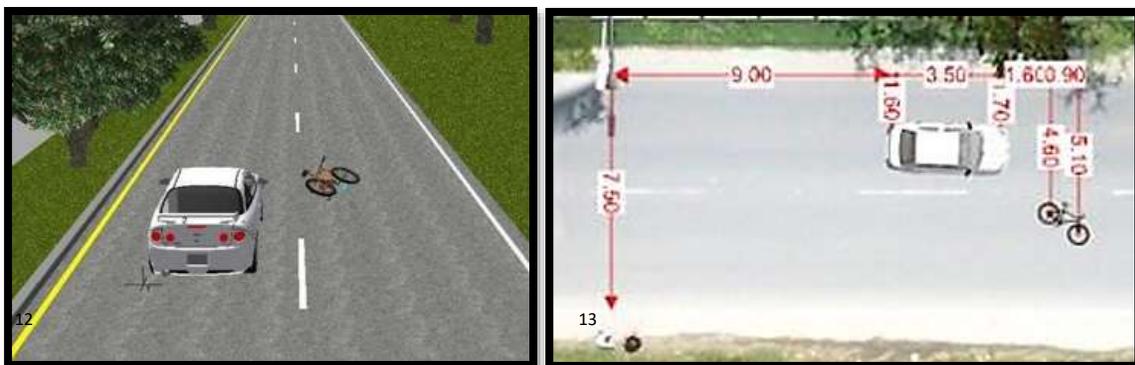
6.2.8.1. Así, en cuanto al **lugar** donde se presentó el accidente, es pacífico que se trata de una vía de **dos carriles y de un solo sentido**, además el tramo era **recto** y **plano**; contaba con buena visibilidad y a algunos metros se encontraba un semáforo.

6.2.8.2. Respecto de la dirección en la que circulaba el **automóvil**, no merece duda que se **desplazaba por el carril izquierdo** de la calzada, en el sentido vial legalmente establecido, esto es, en la dirección Candelaria – Cali. De ello, dan cuenta los dos dictámenes periciales, el *croquis* y el interrogatorio surtido por la demandada.

6.2.8.3. En lo atinente a la posición final de los vehículos, debe precisarse que si bien el agente de tránsito **JUAN MANUEL GIL**¹¹ informó en su declaración que cuando llegaron al lugar de los hechos, la víctima ya había sido trasladada al hospital y que existía la posibilidad de que los vehículos hubiesen sido movidos tras el accidente, también fue enfático en señalar que **ninguna persona le manifestó que efectivamente tal alteración se materializará** , razón por la cual no dejó ninguna nota al respecto.

¹¹ Archivo 55, a partir del minuto 05:02

Por otro lado, ninguno de los dictámenes periciales aportados contravirtió las medidas tomadas por los agentes de tránsito, ni planteó la posibilidad de que los vehículos no hubiesen quedado en la posición que se estableció en el *croquis*, de hecho, **la información contenida en el informe de accidente sobre la posición final de los vehículos fue el insumo que utilizaron los peritos para construir su hipótesis.** Luego, sobre este punto no existe ningún debate y fue ilustrado así en cada dictamen pericial:



6.2.8.4. Finalmente, frente a los **daños** que sufrieron los rodantes, el informe de accidente consignó que el automóvil tuvo averías en el “*bomper frontal, guardafango frontal derecho, farola derecha, panorámico frontal, estribo lateral derecho, llanta frontal derecha*”¹⁴. Mientras que las afectaciones en la bicicleta se concentraron en el: “*pedestal izquierdo, llanta y rin posterior*”¹⁵. Vale la pena resaltar que los dos dictámenes **coincidieron en tener como base los daños de los vehículos plasmados en el informe de tránsito** para soportar su propia teoría del siniestro.

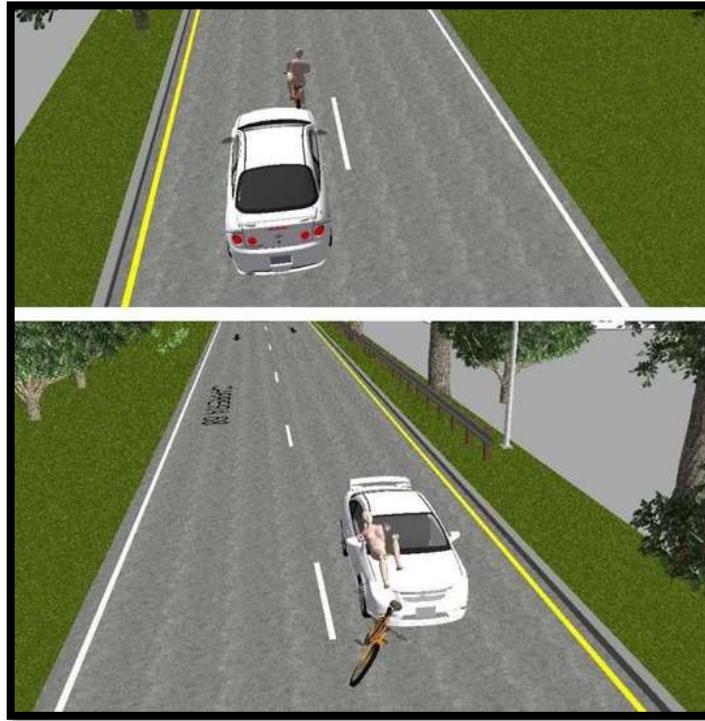
6.2.9. Sentado lo anterior, la experticia aportada por el extremo **demandante** planteó como hipótesis del accidente “*no mantener la distancia de seguridad*” por parte de la conductora del vehículo, concluyendo que, de acuerdo con los daños de los vehículos “*la bicicleta transitaba delante del automóvil, cuando fue alcanzada e impactada*”. La colisión fue ilustrada así:

¹² Dictamen demandante. Página 53, Archivo 03, Cuaderno Primera Instancia.

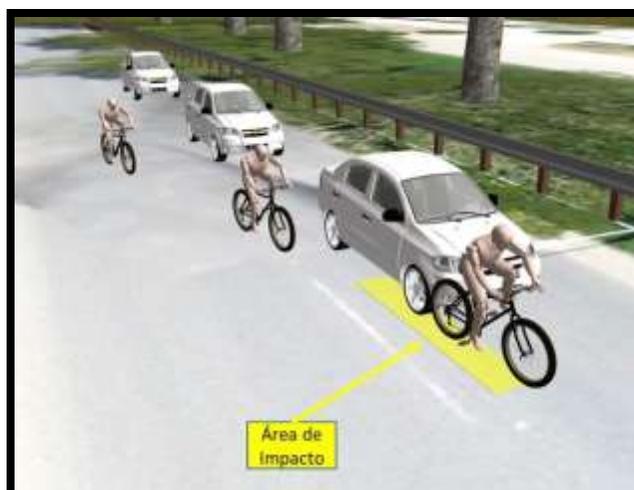
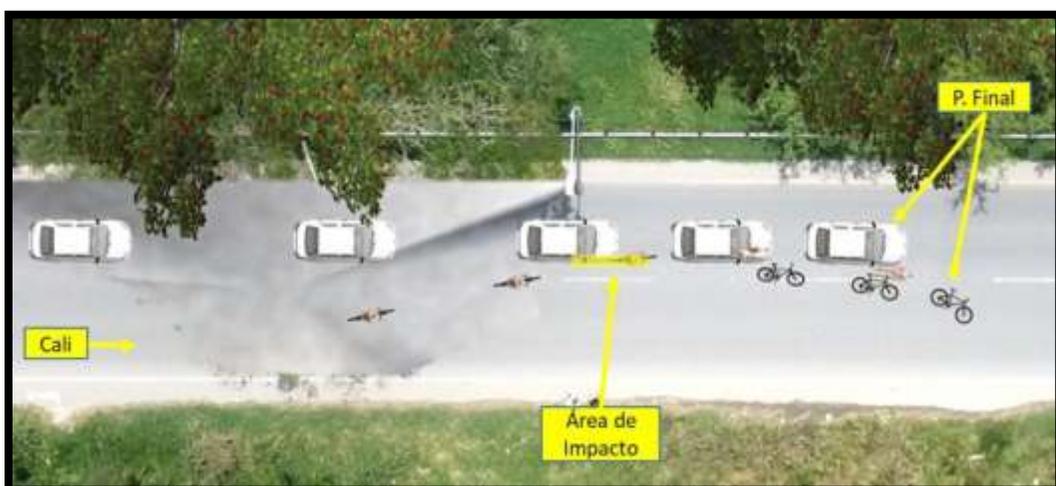
¹³ Dictamen demandado. Página 29, Archivo 26, Cuaderno Primera Instancia.

¹⁴ Página 17, archivo 03, cuaderno primera instancia.

¹⁵ Página 18, archivo 03, cuaderno primera instancia.



6.2.10. Por el otro lado, el dictamen pericial aportado por el extremo **demandado** anotó que un instante antes del impacto la “*bicicleta se desplazaba delante del automóvil orientado diagonalmente hacia la izquierda (...)*”. Agregó como secuencia probable que “*la bicicleta **inicia el proceso de cambio de carril hacia la izquierda**, el conductor del automóvil percibe un riesgo delante de él y procede a aplicar los frenos, impactan, haciendo que la bicicleta sea desviada hacia la derecha (...)*”. Así fue representado en el dictamen:



6.2.11. Deteniéndonos en el análisis de los dictámenes periciales, lo primero que debe destacarse es que ambos señalan sin dubitación que **el ciclista para el momento del impacto se encontraba por el carril izquierdo, cerca de la línea separadora**. Este dato, resulta fundamental para determinar la incidencia causal, pues **la ubicación de los vehículos en el preciso instante de la colisión no es fortuita**, de hecho, es el desenlace de una **secuencia de eventos previos** que también deben esclarecerse en el proceso de evaluación objetiva de las conductas.

6.2.12. Justamente, en este aspecto el **dictamen aportado por el extremo activo se queda corto**, pues no expone ninguna razón que explique la ubicación del ciclista en la mitad de la calzada, ni la cercanía del automóvil, pese a que fue enfático en sostener que este último se desplazaba a escasos **26.86 km/hora**. En contraste, el dictamen de la parte demandada **SI** precisó una causa que justifica la **localización de la víctima**, consistente en que **había iniciado un proceso de cambio de carril derecho hacia el izquierdo**, circunstancia que se ajusta a las reglas de la experiencia y de la lógica.

6.2.13. En efecto, una situación distinta luce improbable, esto es, que un ciclista, **sin haber realizado alguna maniobra previa y reciente al interior de la vía transite peligrosamente cerca de la mitad de la calzada por el carril izquierdo**, pese a que no tiene la posibilidad de sobrepasar los demás vehículos motorizados que circulan por su derecha.

6.2.14. Ahora bien, además de la inferencia lógica, **los daños de los vehículos confirman dicho suceso**. Al respecto, en el informe de accidente de tránsito se consignó que aparte de las afectaciones frontales, el automóvil sufrió averías en el “**estribo lateral derecho**”¹⁶ y en la “**llanta frontal derecha**”¹⁷. Igualmente, la bicicleta presentó daños en el “**pedestal izquierdo**”¹⁸, sin que se anotara mayores afectaciones en su parte trasera. Tales detrimentos, **dan luces que efectivamente la bicicleta para el momento del impacto se encontraba en posición diagonal al carro**, lo cual consolida la hipótesis que el ciclista **estaba cruzando del carril derecho hacia el izquierdo**, precisamente cuando el automóvil se desplazaba por ese lado de la calzada.

Sobre este punto, el perito de la parte demandada en la audiencia explicó que “**no puede ser que no sea en esa dirección, es decir, cambio de derecha a izquierda respecto del automóvil**” en razón a que “**no se logra apreciar una deformación que sea de atrás hacia adelante por parte de la bicicleta, simplemente se encuentra un doblamiento del rin (...) que no es obviamente evidente por un tema de alcance, entonces es poco probable que la bicicleta se desplace sobre el mismo carril**

¹⁶ Página 17, archivo 03, cuaderno primera instancia.

¹⁷ Op cit.

¹⁸ Página 18, archivo 03, cuaderno primera instancia.

de circulación, sino que **este venga de un cambio de derecha a izquierda respecto del automóvil**¹⁹. (Énfasis de la Sala)

Por su parte, el perito del extremo activo fue enfático en señalar que debía descartarse la hipótesis de cambio de carril del ciclista, pues “*de acuerdo con la descripción de daños hecha por el agente de tránsito están en la zona frontal de automóvil y no en la zona lateral de este, así mismo los daños encontrados en la bicicleta se encuentra en su llanta trasera y no en su costado*” (énfasis de la sala).

Para la Sala, la anterior tesis carece de rigurosidad y de alcance científico, por cuanto **parte de una premisa falsa**. En efecto, tal y como viene anotándose, el documento **SI incluyó afectaciones laterales**, tanto en el automóvil, como en la bicicleta, los cuales, además, se constatan en las fotografías adjuntas a dichos informes como la que se inserta a continuación²⁰:



6.2.15. Siguiendo esta línea argumentativa, a partir de la ubicación indiscutida de los vehículos y los daños reportados, es claro que la víctima, justo en el momento que el automotor se desplazaba por el carril izquierdo, se encontraba realizando una maniobra de desplazamiento hacia ese mismo espacio de la calzada, **lo que conllevó a que el impacto no fuese por completo frontal, sino que abarcara la parte posterior derecha del vehículo y lateral izquierda de la bicicleta.**

6.2.16. Luego, no tiene ninguna posibilidad de éxito el reparo planteado por los demandantes, consistente en que la única prueba relacionada con el cambio de carril del ciclista es el informe de accidente de tránsito, que a su juicio fue desvirtuado. Todo lo contrario, los dictámenes periciales, incluido el del extremo demandante, que

¹⁹ Archivo 53, minuto 2:04.

²⁰ Página 22, archivo 26, Cuaderno Primera Instancia (Las indicaciones con flechas son de la Sala)

estableció la ubicación del ciclista cerca de la línea separadora y por el carril izquierdo, así como los daños en los vehículos y las fotografías adjuntas a las experticias, **en realidad la confirmaron**, como lo concluyó la juez de primer grado.

6.2.17. Decantado lo anterior, sólo resta determinar si le asiste razón a la parte apelante cuando asegura que la juez pasó por alto el exceso de velocidad del automóvil y desconoció que **esa infracción fue la causa determinante del accidente**, punto que asegura, se encuentra probado en el dictamen aportado por los mismos demandados.

6.2.18. Para abordar esta objeción, lo primero que debe anotarse es que los dictámenes periciales aportados por ambas partes coincidieron en afirmar que para la fecha de la visita de los expertos al lugar de los hechos - 21 de abril de 2022²¹ y 01 de marzo de 2022²² - se encontró una señal que establecía como límite de velocidad **40 km/h**. No obstante, según lo indicado por los agentes de tránsito en sus declaraciones²³, para la fecha en que ocurrió el accidente **no existía ningún indicador de restricción de velocidad**, pues luego del estadillo social que tuvo lugar en abril de 2021, fueron vandalizados múltiples señales de tránsito. Por lo anterior, los agentes concluyeron que, tratándose de una vía urbana, el límite que debía observarse era de **50 km/hora**.

6.2.19. Ahora, **frente a la velocidad a la cual se desplazaba la conductora del automóvil** el dictamen aportado por el extremo demandado concluyó que oscilaba entre **41 km/ hora** y **52 km/hora**, agregando que, de acuerdo con la posición final de los vehículos y los daños a los mismos, el auto se encontraba en proceso de desaceleración o reacción. Finalmente, la experticia **fue clara en señalar** que *“si el vehículo No. 1 AUTOMÓVIL **se desplaza a 40 km/h**, el siniestro **también se presenta**, sin poder determinar su alcance”*. (Negrilla fuera del texto)

6.2.20. En estos términos, en virtud el principio de integridad que rige el sistema de valoración probatoria no es posible extraer del dictamen aportado por el extremo demandado únicamente el dato relacionado con la velocidad a la que se desplazaba la conductora del automóvil y concluir, con extracción de la información restante que esa fue la causa eficiente del accidente. Ciertamente, el informe rebela la amplia posibilidad de que la conductora del vehículo se desplazara a menos de 50 km/hora, límite que según los agentes de tránsito debía observarse, ante la vandalización de las señales viales. Además, tras realizar los cálculos promedio de reacción, estableció que **aun cuando el vehículo transitara a 40 km/hora el siniestro también hubiese ocurrido**, confirmando así la causa extraña invocada por el extremo demandado y que declaró probada la *a quo*.

²¹ Página 40, archivo 03, expediente primera instancia.

²² Página 17, archivo 26, expediente primera instancia.

²³ Archivo 54, a partir del minuto 15:08; Archivo 55, a partir del minuto 9:00.

6.2.21. Finalmente, el interrogatorio surtido por la demandada tampoco permite concluir que aquella conducía con exceso de velocidad. En puridad, manifestó que no tenía ningún afán en su desplazamiento, por cuanto salió con tiempo suficiente para su trabajo y dijo que se desplazaba a la velocidad común para ella, sin tener presente el ritmo de marcha exacto. De hecho, fue enfática en manifestar que “no llevaba exceso de velocidad”.²⁴ En este sentido, no es posible extraer de las respuestas otorgadas por la demandada **alguna confesión**, como lo plantea el extremo recurrente.

6.2.22. En cuanto a la forma como ocurrió el accidente, la demandada señaló: “yo vengo sobre el lado izquierdo, al lado derecho vienen otros vehículos y el señor se transportaba en una bicicleta. El sale del lado derecho de la vía para atravesarse hacia el lado izquierdo (...) a lo que yo vengo, porque ósea voy pasando, el señor sale del lado derecho, a lo cual yo pito y el cómo que intenta devolverse y ahí es donde hay el golpe con el señor, cuando yo freno. O sea, todo fue muy rápido en ese momento (...) Fue así que sucedió, sale del lado derecho porque había más vehículos, lo cual impide mi visibilidad que él está allí y el sale y se atraviesa”²⁵.

6.2.23. Tal relato coincide con un dato importante contenido en el dictamen pericial del extremo demandado, consistente en que los expertos lograron confirmar, a partir de los daños, posiciones finales de los vehículos y la secuencia pos-impacto, que **el automóvil se encontraba en proceso de desaceleración**, lo cual confirma que a pesar del esfuerzo de la conductora por reaccionar y aún en proceso de frenado, no logró evitar el impacto.

6.2.24. En conclusión, para este Tribunal NO fue en **razón al supuesto exceso de velocidad del automóvil que se originó el accidente**, sino porque, tal y como quedó consignado en el informe de accidente de tránsito, **el conductor de la bicicleta inició un proceso de cambio de carril, partiendo del derecho hacia el izquierdo, justo en el momento que el automotor transitaba por ese lado de la calzada, constituyendo ésta la causa adecuada y exclusiva del accidente**.

Dicha conducta, se enmarca en el incumplimiento por parte del ciclista de los artículos 95, 60 y 68 del Código Nacional de Tránsito, según los cuales:

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. **Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código (...)**

ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016.

²⁴ Archivo 53, a partir del minuto 36:00

²⁵ Archivo 53, a partir del minuto 32:47.

El nuevo texto es el siguiente:> Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y **atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.**

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y **efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.**

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma: Vía de sentido único de tránsito. En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, **los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento (...)** (Negrilla fuera del texto)

6.2.25. Sobre la causalidad adecuada, imperante en la jurisprudencia civil colombiana, ha sostenido nuestro superior funcional con apoyo en autorizada doctrina, lo que sigue:

[La causa adecuada intenta diferenciar las condiciones antecedentes seleccionadas (es decir, las que tienen un vínculo “causal material” con el resultado) a partir de su relevancia con relación al resultado.

Un acontecimiento no puede ser considerado como causa de un daño por el solo hecho de que se haya comprobado que, sin ese acontecimiento, el perjuicio no se habría realizado. Entre todos los acontecimientos que concurren a la realización de un daño, que son condiciones de él, todos no son su causa (...). **Solo pueden ser considerados como causas de un perjuicio los acontecimientos que deberían producirlo normalmente:** se precisa que la relación entre el acontecimiento y el daño que resulte de él sea «adecuada», y no solamente «fortuita» (Mazeaud, H.: 1962. Tratado teórico práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual en Tomo II. Buenos Aires; Ediciones Jurídicas Europa-América, p. 19) ²⁶.

En suma, la conducción del vehículo por parte de la demandada, aunque potencialmente riesgosa, no contribuyó a la materialización del accidente vial. En este caso, bastó de manera **decisiva, determinante y exclusiva la exposición imprudente de la víctima a un peligro, tras realizar la maniobra de desplazamiento entre los carriles sin la más mínima precaución**, hecho que, por demás, le resultaba previsible, amen que, perfectamente evitable.

En otras palabras, para la Sala de Decisión, sí fue probada la 'causa extraña' como precursora del funesto, razón por la cual, las pretensiones estaban llamadas a ser negadas, tal y como lo consideró la *a quo*.

²⁶ CSJ, sentencia SC4425-2021 del 5 de octubre de 2021 MP. LUIS ALONSO RICO PUERTA Radicación n.º 08001-31-03-010-2017-00267-01

6.3. Corolario de lo expuesto, se impone CONFIRMAR la sentencia apelada y condenar en costas de la instancia a cargo de los demandantes, por motivo de la improsperidad del recurso, las cuales se encuentran causadas con la participación y la carga de vigilancia que demandó a la contraparte el trámite de la apelación (art. 365 núm. 1° del Código General del Proceso).

7. DECISIÓN:

En mérito de lo expuesto, la **SALA QUINTA DE DECISIÓN CIVIL-FAMILIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE GUADALAJARA DE BUGA**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE:

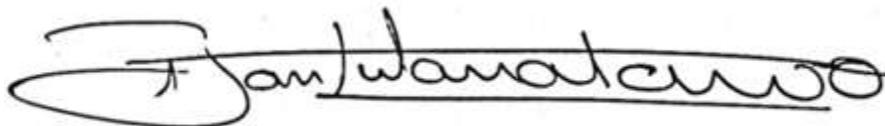
PRIMERO: CONFIRMAR de manera integral la sentencia apelada de fecha y procedencia conocidas, en atención a los razonamientos antes expuestos.

SEGUNDO: CONDENAR EN COSTAS de esta instancia a los demandantes por virtud de la improsperidad de su recurso (núm. 1° del art. 365 del Código General del Proceso).

TERCERO: DEVOLVER el expediente al Juzgado de origen, una vez se fijen por la ponente las agencias en derecho causadas en el trámite del presente recurso de apelación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

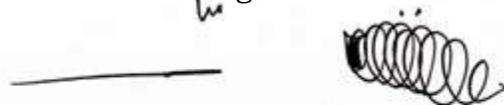
Los Magistrados,



BARBARA LILIANA TALERO ORTIZ
Magistrada Ponente



MARIA PATRICIA BALANTA MEDINA
Magistrada



FELIPE FRANCISCO BORDA CAICEDO
Magistrado

Firmado Por:

Barbara Liliana Talero Ortiz
Magistrado Tribunal O Consejo Seccional
Sala 005 Civil Familia
Tribunal Superior De Buga - Valle Del Cauca

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: **2a0a48b4262ee2d48ac251cafaee10fdf12b03ebe4150b5130699310e3dd033f**

Documento generado en 09/04/2025 03:20:40 PM

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