



CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN “B”

Consejero Ponente: Danilo Rojas Betancourth

Bogotá D. C., 14 de febrero de 2018

Expediente: 44774

Radicación: 25000 2326 000 2010 00683 01

Actor: Priscila Pardo Martínez y otros

Demandado: Ministerio de Defensa Nacional, Policía Nacional

Naturaleza: Reparación directa

Corresponde a la Sala decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia de fecha 28 de marzo de 2012, proferida por la Sección Tercera –Subsección B– del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por medio de la cual se denegaron las pretensiones de la demanda. La sentencia será confirmada.

SÍNTESIS DEL CASO

El joven Milton Pastor Pardo falleció el 13 de marzo de 2010 como consecuencia de las múltiples heridas que recibió luego de ser atropellado por el vehículo oficial marca Toyota de placas OBE-597, de propiedad del Fondo de Educación y Seguridad Vial de Bogotá (Fondatt), pero entregado en comodato a la Policía Nacional. La causa adecuada del accidente fue la conducta de la víctima que

intentó ingresar a la estación Perdomo del sistema Transmilenio atravesando a pie la calzada diseñada para uso exclusivo de los buses articulados, eludiendo el uso del puente peatonal.

ANTECEDENTES

I. Lo que se demanda

1. Mediante escrito presentado el 28 de septiembre de 2010 ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, los señores Priscila Pardo Martínez, Jhon Jairo Pastor Pardo y Magnolia Pastor Pardo, a través de apoderado judicial, presentaron demanda de **reparación directa** contra la Nación-Ministerio de Defensa, Policía Nacional el fin de que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas (f. 2-15 c. 1):

Solicito el reconocimiento y pago por vía del proceso ordinario de reparación directa, se declare administrativamente responsable y se condene a la entidad demandada a las siguientes sumas de dinero a título de reparación integral de daños y perjuicios de orden material y moral, así:

- 1- *La suma de QUINIENTOS MILLONES DE PESOS MTE (\$500.000.000.00) como daño material que se considera la vida improductiva futura del fallecido MILTON PASTOR PARDO, teniéndose en cuenta que a la fecha del hecho solo contaba con 27 años de edad, con relación al tiempo de vida probable que son 72 años de edad, según lo certificado por el DANE. Y atendiendo al salario que devengaba para la época del fallecimiento. Más los ingresos por presentaciones musicales todos los fines de semana.*
- 2- *Solicito el reconocimiento y pago de MIL (1000 S.M.L.M) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES por daño moral a favor de la señora PRISCILA PARDO MARTÍNEZ, madre del fallecido MILTON PASTOR PARDO.*
- 3- *Solicito el reconocimiento y pago de SETECIENTOS (700 S.M.L.M) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES por daño moral a favor de MAGNOLIA PASTOR PARDO, hermana del fallecido.*
- 4- *Solicito el reconocimiento y pago de SETECIENTOS (700 S.M.L.M) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES por daño moral a favor*

de su hermano JOHN JAIRO PASTOR PARDO.

1.1. En respaldo de sus pretensiones, la parte actora adujo que el señor Milton Pastor Pardo falleció el 13 de marzo de 2010 luego de ser atropellado por la patrulla de la Policía Nacional de placas OBE-597, la cual era conducida por el agente Omar Andrés Sarmiento Pedraza. Agregó que los hechos ocurrieron porque el vehículo oficial transitaba con exceso de velocidad y por una vía no permitida, que era la calzada para uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio en la autopista sur de Bogotá.

1.2. Indicó que el fallecimiento del joven Milton Pastor, quien para ese entonces contaba con apenas 27 años de edad, causó a su madre y hermanos *“grave aflicción, congojas, tristezas, pesares y desacomodamiento social, económico y psicológico (...)”*.

II. Trámite procesal

2. Surtida la notificación del auto admisorio de la demanda (f. 26-30 c. 1), la Nación-Ministerio de Defensa Nacional, Policía Nacional presentó **escrito de contestación** mediante el cual se opuso a las pretensiones de los actores con fundamento en que el daño se produjo por un hecho exclusivo de la víctima, como quiera que el informe del accidente de tránsito indica con claridad que el señor Milton Pastor Pardo fue atropellado en momentos en que intentaba cruzar la calzada del sistema Transmilenio por un punto no permitido para el tránsito peatonal (f. 34-37 c. 1).

3. Dentro del término para **alegar de conclusión** en primera instancia, intervinieron las partes, así:

3.1. Los demandantes sostuvieron que la causa del daño no fue el comportamiento imprudente de la víctima sino del conductor del vehículo oficial que transitaba a alta velocidad por una vía que es de uso exclusivo para los buses del sistema Transmilenio. Agregaron que el occiso no incumplió con ninguno de los deberes a su cargo porque el puente peatonal más cercano al

lugar donde se produjo el atropellamiento se ubicaba a una distancia de 192,48 metros, y la normatividad de tránsito solo obliga a los peatones a utilizar estos pasos elevados cuando se encuentran a una distancia de 50 metros o menos. Señalaron que la conducta del señor Milton Pastor Pardo solo tenerse como eximente de responsabilidad si en el accidente hubiera resultado involucrado un bus del sistema Transmilenio, pero no en este caso ya que la víctima *“jamás podía o pudo pensar que por allí le iba a aparecer intempestivamente un vehículo fantasma de la Policía Nacional que pudiera quitarle la vida”* (f. 95-98 c. 1).

3.2. La entidad demandada, por su parte, insistió en que el daño no le es imputable como quiera que está demostrado que éste se produjo por el actuar imprudente de la propia víctima que no hizo uso de los cruces, puentes peatonales o sitios seguros para el tránsito de peatones. Agregó que en el dibujo topográfico –FPJ-17 *“no se observa HUELLA DE FRENADO que comprometa la responsabilidad del vehículo automotor de placas OBE-597 (...), por lo tanto no existió prueba alguna que demuestre sin lugar a equívocos la causal imputada “exceso de velocidad” atribuida al conductor del automotor mencionado anteriormente”* (f. 99-102 c. 1).

4. Surtido el trámite de rigor y practicadas las pruebas decretadas, la Sección Tercera –Subsección B– del Tribunal Administrativo de Cundinamarca profirió **sentencia de primera instancia** el 28 de marzo de 2012, mediante la cual resolvió denegar las pretensiones de la demanda por considerar que se presentaba el hecho de la víctima como causal eximente de responsabilidad como quiera que lo determinante en la producción del daño no fue que el conductor del vehículo oficial transitara sin autorización por la calzada que es de uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio, sino la conducta imprudente del señor Milton Pastor Pardo, que intentó cruzar la autopista sur por un sitio no permitido y peligroso (f. 111-119 c. ppl.)¹.

5. Contra la anterior decisión, la parte demandante interpuso y sustentó

¹ Revisado el expediente se constata que el magistrado Ramiro Pazos Guerrero no está impedido para conocer del presente asunto pues si bien era integrante de la Sección Tercera, Subsección B, del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, al momento en que se adoptó la decisión se encontraba ausente con excusa.

oportunamente **recurso de apelación** con el propósito de que se revoque la decisión y, en su lugar, se acceda a las pretensiones de la demanda. Para el efecto adujo que la causa del accidente no fue la conducta de la víctima, sino del conductor del vehículo oficial que transitaba a alta velocidad por un sitio no permitido. Insistió en que el señor Milton Pastor Pardo no estaba obligado a utilizar el puente peatonal, pues éste estaba ubicado a más de 50 metros del lugar donde se produjo el atropellamiento, amén de que no era necesario que lo hiciera pues en el momento de los hechos cruzaba la vía *“por la zona permitida de cebra o a la luz del semáforo, instalado a zona o lugar muy distante (sic) del puente peatonal”* (f. 121-124 c. ppl.).

6. Dentro del término para **alegar de conclusión** en esta instancia, la parte demandada intervino para solicitar que se confirmara la sentencia apelada con fundamento en que se encuentra acreditado el hecho de la víctima como causal eximente de responsabilidad pues fue el señor Pastor Pardo, quien con su comportamiento arriesgado e imprudente, ocasionó la materialización del riesgo generado por el ejercicio de la actividad peligrosa (f. 138-140 c. ppl.).

7. El Ministerio Público rindió concepto negativo a las pretensiones de la demanda por considerar que se configura el hecho de la víctima como causal eximente de responsabilidad con fundamento en que el señor Milton Pastor actuó de manera indebida pues *“se aprestó a cruzar la autopista por un sitio no apto para tal cometido, obviando el deber de cuidado para consigo mismo y poniendo en clarísima situación de riesgo su vida al decidir de manera autónoma y en una clara manifestación del querer imponer su propia voluntad, hacer el cruce de la vía por un sitio no autorizado”*. Anotó que el hecho de que el vehículo oficial se desplazara por el carril diseñado para uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio no fue la causa del daño pues el occiso bien pudo haber sido atropellado por un bus articulado, lo que indica lo que en realidad concretó el riesgo fue su decisión de ignorar los dos puntos habilitados para el cruce seguro de la vía, al parecer con la intención de ingresar irregularmente a la estación de Transmilenio, cuales eran el puente peatonal y el semáforo ubicados a pocos metros del lugar donde ocurrió el accidente (f. 148-155 c. ppl.).

CONSIDERACIONES

I. Competencia

8. Consejo de Estado es competente para conocer del asunto, en razón del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, en un proceso con vocación de segunda instancia, dado que la cuantía de la demanda, determinada por la sumatoria de la totalidad de las pretensiones, supera la exigida por la norma para el efecto².

II. Hechos probados

9. De conformidad con las pruebas válidamente aportadas al proceso, se tienen probados los siguientes hechos relevantes:

9.1. El joven Milton Pastor Pardo falleció el 13 de marzo de 2010 como consecuencia de las múltiples heridas que recibió (politraumatismo) luego de ser atropellado por el patrullero Omar Andrés Sarmiento Pedraza, quien conducía el vehículo oficial marca Toyota de placas OBE-597, de propiedad del Fondo de Educación y Seguridad Vial de Bogotá (Fondatt), pero entregado en comodato a la Policía Nacional (original del informe de necropsia n.º 2010010111001000980 –f. 91-96 c. 3–; copia del registro civil de defunción –f. 13 c. 2–; copia de la tarjeta de propiedad del vehículo –f. 71 c. 3–; copia del contrato de comodato –f. 70 c. 3–; informe policial de accidentes de tránsito n.º A-00720540 –f. 41-44 c. 3–).

9.2. Al momento del accidente, el cual ocurrió a las 13:00 horas aproximadamente, el vehículo oficial se movilizaba en sentido occidente-oriente

² El presente asunto tiene vocación de doble instancia como quiera que la cuantía equivale a \$1 736 000 000, suma que resulta superior a los 500 s.m.l.m.v. exigidos por el artículo 132 del Código Contencioso Administrativo para las acciones de reparación directa iniciadas en el año 2010 (\$257 500 000), teniendo en cuenta que la misma se obtiene de la sumatoria de la totalidad de las pretensiones acumuladas al momento de la presentación de la demanda, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 1395 de 2010.

por la calzada central de la autopista sur, la cual es para uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio, en tanto que el occiso cruzaba la misma vía en sentido sur-norte a la altura de la estación Perdomo del sistema Transmilenio (informe ejecutivo –FPJ3– elaborado por el patrullero Miller Gordillo Díaz –f. 21-23 c. 3–; informe policial de accidentes de tránsito n.º A-00720540 –f. 41-44 c. 3;

9.3. En el informe policial de accidentes de tránsito n.º A-00720540, elaborado por el patrullero Alexander Herrán Romero, se consignaron como hipótesis del incidente, para el conductor del vehículo oficial, el exceso de velocidad y, para el occiso, el no hacer uso de los cruces, puentes peatonales o sitios seguros para el tránsito y cruce de peatones (informe policial de accidentes de tránsito n.º A-00720540 –f. 41-44 c. 3–).

9.4. El patrullero Sarmiento Pedraza fue sometido a un examen médico legal de embriaguez, el cual arrojó resultados negativos (copia del informe técnico –f. 30-31 c. 3). No obstante, la autoridad de tránsito le impuso un comparendo por transitar por zonas prohibidas (original del informe ejecutivo –FPJ3– elaborado por el subintendente Fredy Gómez Jiménez con destino al fiscal 132 seccional URI Kennedy –f. 1-7 c. 3–).

9.5. Milton Pastor Pardo era hijo de la señora Priscila Pardo Martínez y hermano de Magnolia Pastor Pardo y John Jairo Pastor Pardo (copia de los respectivos registros civiles de nacimiento –f. 16-18 c. 2–).

III. Problema jurídico

10. Corresponde a la Sala determinar si la muerte del señor Milton Pastor Pardo a consecuencia de un accidente de tránsito ocurrido el 13 de marzo de 2010 en la ciudad de Bogotá, en el que resultó involucrado un vehículo entregado en comodato a la Policía Nacional, el cual era conducido por un miembro activo de la misma institución, es imputable a la administración o si, tal como lo señaló el *a-quo*, se presenta en este caso una causal eximente de responsabilidad

consistente en el hecho exclusivo y determinante de la víctima.

IV. Análisis de la Sala

11. La Sala encuentra acreditado el **daño** pues está probado dentro del expediente que el señor Milton Pastor Pardo murió el 13 de marzo de 2010 como consecuencia de las múltiples heridas que recibió al ser atropellado por el vehículo oficial de placas OBE-597, entregado en comodato a la Policía Nacional.

12. La copia auténtica de los registros civiles aportados al proceso también permiten tener por probado que los señores Priscila Pardo Martínez, Magnolia Pastor Pardo y John Jairo Pastor Pardo sufrieron un daño por este hecho, pues la demostración del vínculo familiar existente entre ellos, unida a las reglas de la experiencia, permite inferir el dolor moral que su señora madre y sus hermanos sufrieron por su fallecimiento.

13. En relación con la imputación de este daño a la administración, cabe señalar que la Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia de 19 de abril de 2015³, unificó su posición en el sentido de indicar que, en lo que se refiere al derecho de daños, el modelo de responsabilidad estatal que adoptó la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte las razones tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá de adoptar.

14. No obstante, en lo que toca a las demandas de responsabilidad derivadas del ejercicio de la conducción de vehículos automotores, ha entendido la Sala que es

³ Consejo de Estado, Sección Tercera, exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón.

posible aplicar un régimen de responsabilidad objetivo por riesgo excepcional⁴, en el cual el factor de imputación de responsabilidad se deriva de la potencialidad de peligro que entraña la conducción de automotores y, que de llegar a concretarse ese riesgo, conlleva para quien la ejerce la obligación de indemnizar por los daños que se llegaren a causar.

15. En virtud de ese título de imputación objetivo, el demandante tiene la obligación de probar que el ejercicio de la actividad peligrosa –y no otra cosa– fue la causa adecuada y determinante del daño ocasionado, sin que se haga necesario el análisis de la licitud de la conducta del agente estatal que, para el efecto, resulta irrelevante. A su vez, la administración, para excluir su responsabilidad deberá acreditar la presencia de una causa extraña: el hecho exclusivo de la víctima, la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de un tercero.

16. No obstante lo dicho, también ha señalado la Sección que si del material probatorio allegado al proceso, se concluye que el daño se deriva de una falla del servicio imputable al ente demandado, será precisamente bajo este título subjetivo de imputación que deba resolverse el caso, debido a que el análisis que el juez contencioso administrativo lleva a cabo en el proceso de reparación, cumple una labor de pedagogía hacia la administración, dirigida a que ésta adopte medidas encaminadas a que su conducta no se repita y, además, porque en ese caso, la entidad estatal podrá repetir contra sus agentes o ex agentes, si éstos actuaron con culpa grave o dolo.

17. La parte actora sostiene que el daño es imputable a la Policía Nacional porque el vehículo oficial involucrado en el accidente transitaba con exceso de velocidad y por la calzada central de la autopista sur, la cual está diseñada para uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio.

⁴ Al respecto, ver entre otras sentencias la proferida el 27 de julio de 2000, exp. 12099, C.P. Alier Eduardo Hernández; y el 3 mayo de 2007, exp. 25020, C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

18. En relación con lo primero, la Sala encuentra que es cierto que en el informe del accidente de tránsito se consignó como hipótesis del hecho el exceso de velocidad (ver *supra* párr. 9.3). Sin embargo, también lo es que la autoridad encargada de su elaboración no explicitó las razones que tuvo para formularla, pues al dibujar la escena del accidente no incluyó datos relativos a la huella de frenada, lo cual se sabe que es un dato útil para calcular la velocidad de desplazamiento de un vehículo automotor.

19. En estas condiciones, la Sala no está en capacidad de afirmar que el vehículo oficial transitaba con exceso de velocidad, ya que no existen pruebas que así lo indiquen, y, por lo tanto, es vano analizar si este hecho tuvo o no alguna incidencia en la producción del daño.

20. En relación con lo segundo, aparece suficiente evidencia dentro del expediente de que el joven Milton Pastor Pardo efectivamente fue atropellado en la calzada central de la autopista sur, la cual está reservada para uso exclusivo de los buses del sistema Transmilenio.

21. Lo anterior implicó un desconocimiento del artículo 93 del Código de Policía de Bogotá –Acuerdo 079 de 2003– vigente al momento de los hechos, el cual establece que es deber de los conductores, entre otros, *“transitar únicamente por las zonas permitidas”* y abstenerse de hacerlo *“en los andenes, separadores, zonas verdes, alamedas, ciclorrutas, carriles exclusivos para el sistema de transporte masivo, vías peatonales, antejardines y las áreas del espacio público”* (numeral 17).

22. Ahora, es cierto que el artículo 99 de la misma codificación contiene una excepción a la prohibición de transitar por los carriles exclusivos del sistema Transmilenio al disponer que los vehículos de emergencia, tales como ambulancias, bomberos y carros de policía, pueden hacer uso de estas vías *“previa comunicación del centro regulador de urgencias de la Secretaria de Salud*

y la Policía Metropolitana, al Centro de Control de Transmilenio”, a condición de que circulen con las luces encendidas y señales de emergencia activadas, y sólo para atender una emergencia.

23. Sin embargo, en el caso concreto esta norma de conducta también se inobservó por la administración pues está demostrado que el vehículo causante del accidente en el que perdió la vida el joven Milton Pastor Pardo no tenía autorización para transitar por la calzada de uso exclusivo del sistema Transmilenio. En efecto, en el oficio n.º 352 que el comandante de la estación de policía Transmilenio suscribió el 9 de junio de 2010 se lee que (f. 119 c. 1):

En atención al requerimiento radicado el día 08 de mayo de 2010 en la estación de policía Transmilenio donde solicitan si la patrulla (sic) de placas OBE-579, conducida por el señor patrullero OMAR ANDRÉS SARMIENTO PEDRAZA, solicitó y le fue autorizado para transitar por la calzada exclusiva de Transmilenio a la altura de la autopista sur con carrera 70.

Me permito informarle que una vez revisados los libros de anotaciones de la sala de radio se encuentra la respectiva anotación de novedad pero no hay autorización para transitar por el carril exclusivo de Transmilenio.

24. La falta de esta autorización imponía al patrullero Sarmiento Pedraza la obligación de abstenerse de utilizar la calzada central de la autopista sur, máxime si como él mismo lo reconoció en el testimonio que rindió ante el Tribunal *a-quo*, no lo hizo con el fin de atender una emergencia, la cual se define como una situación de peligro o desastre que requiere de una acción inmediata y urgente, sino de eludir el represamiento que se presentaba en la vía (f. 67 reverso c. 1):

Ingresé a la calzada de Transmilenio, ya que la calzada usual o mixta (normal) tenía un represamiento aproximadamente de unos 20 minutos. Al encontrarme en este represamiento por ser policía de tránsito la función en ese momento mía es velar por la movilidad y por accidentalidad que se presente en las vías, la ciudadanía me informa que más adelante había un accidente, por tal motivo ingreso a la calzada para verificar cuál era el motivo de este represamiento.

25. Se produjo, entonces, una falla del servicio imputable a la Policía Nacional pues al transitar por la calzada de uso exclusivo del sistema Transmilenio sin autorización alguna, la entidad desatendió el contenido obligacional establecido en el ordenamiento jurídico para la conducción de vehículos automotores en Bogotá.

26. No obstante, esta falla del servicio resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad pues la conducta del patrullero Sarmiento Pedraza no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como bien lo anotó el agente del Ministerio Público, el accidente bien pudo haberse producido incluso si un vehículo distinto al oficial hubiera transitado por el lugar.

27. Sobre la causalidad adecuada o determinante, esta Corporación se ha pronunciado así⁵:

El elemento de responsabilidad “nexo causal” se entiende como la relación necesaria y eficiente entre la conducta imputada y probada o presumida, según el caso, con el daño demostrado o presumido. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción o de su omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a ésta por una relación de causa a efecto, no simplemente desde el punto de vista fáctico sino del jurídico. Sobre el nexo de causalidad se han expuesto dos teorías: la equivalencia de las condiciones que señala que todas las causas que contribuyen en la producción de un daño se consideran jurídicamente causantes del mismo, teoría que fue desplazada por la de causalidad adecuada, en la cual el daño se tiene causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo. Dicho de otro modo la primera teoría refiere a que todas las situaciones que anteceden a un resultado tienen la misma incidencia en su producción y, en consecuencia, todas son jurídicamente relevantes, pues “partiendo de un concepto de causalidad natural, todas las condiciones del resultado tienen idéntica y equivalente calidad causal”. Y sobre la teoría de la causalidad adecuada la acción o la omisión que causa un resultado es aquella que normalmente lo produce. De estas teorías en materia de responsabilidad extracontractual se aplica la de causalidad adecuada, porque surge como un correctivo de la teoría de la equivalencia de las condiciones, para evitar la extensión de la cadena causal hasta el infinito⁶.

⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 11 de diciembre de 2002, exp. 13818, C.P. María Elena Giraldo Gómez.

⁶ [7] Sentencia proferida el día 25 de julio de 2002. Sección Tercera del Consejo de Estado. Expediente 13.680.

28. En otra oportunidad, se indicó⁷:

La Sala no comparte las afirmaciones de los actores en el recurso de apelación en cuanto aseguraron que si Helier Morales Sanabria no hubiese resultado herido con los disparos de arma de fuego accionadas por los uniformados, no habría surgido la necesidad de su traslado inmediato a un centro hospitalario y, por lo tanto, su deceso no se hubiera producido horas más tarde, pero lo cierto es que tales afirmaciones no gozan de respaldo probatorio alguno, máxime cuando la causa de su muerte no fue la que alegaron los actores en la demanda.

Un razonamiento en ese sentido implicaría la adopción de la teoría de la equivalencia de las condiciones, desechada en el ordenamiento nacional por la doctrina y la jurisprudencia desde hace mucho tiempo, para establecer el nexo de causalidad⁸. Como se sabe, de tiempo a atrás, la jurisprudencia del Consejo de Estado viene aplicando la teoría de la causalidad adecuada o causa normalmente generadora del resultado, conforme a la cual, de todos los hechos que anteceden la producción de un daño solo tiene relevancia aquel que, según el curso normal de los acontecimientos, ha sido su causa directa e inmediata.

Al respecto, es menester traer a colación lo que la doctrina ha manifestado al respecto:

“Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la “teoría de la equivalencia de las condiciones” y “la teoría de la causalidad adecuada”. De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente, buscar responsables hasta el infinito. Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

“(…) Aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 27 de abril de 2011, exp. 19155, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez, reiterada en la sentencia de 11 de mayo de 2017, exp. 41330, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo.

⁸ [7] Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 6 de julio de 2005, expediente 26.308.

consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño...”.⁹

29. Teniendo en cuenta estas consideraciones, a efectos de evaluar la responsabilidad de la administración en el caso *subjudice*, se tiene que la causa adecuada del daño fue la conducta imprudente del joven Milton Pastor Pardo, quien intentó cruzar la calzada central de la autopista sur por un sitio no permitido, exponiéndose deliberadamente al riesgo de ser atropellado por cualquier vehículo que circulara por el lugar.

30. En el informe del accidente de tránsito consta que la víctima fue impactada por el vehículo oficial justo en frente de la estación Perdomo del sistema Transmilenio (ver *supra* párr. 9.2), lo que es indicativo de que pretendía ingresar de forma irregular a esta estructura, pues como ésta se extiende varios metros a lo largo del separador, resulta materialmente imposible para cualquier persona cruzar en este punto la autopista sur de un costado al otro.

31. Para hacerlo, según se observa en el plano visible a folio 115 del cuaderno 3 y se constata a través de la herramienta google maps, es necesario caminar hasta el puente peatonal que se levanta en la autopista sur con carrera 71 –el cual también sirve de acceso a la estación Perdomo del sistema Transmilenio– o, bien, desplazarse hasta el semáforo peatonal que se ubica varios metros en dirección al occidente, exactamente en la autopista sur con carrera 72.

32. El Tribunal *a-quo* arribó a la misma conclusión, y sin embargo, la parte actora apeló la decisión con el argumento de que el accidente se produjo en el cruce peatonal de la autopista sur con carrera 72 y de que los peatones están excusados de utilizar los puentes peatonales cuando la distancia que tienen que recorrer para llegar hasta ellos es superior a 50 metros.

⁹ [8] TAMAYO JARAMILLO, Javier. *De la Responsabilidad Civil. Las presunciones de responsabilidad y sus medios de defensa*. Edit. Temis, 2ª edición. Tomo I, vol 2., Santafé de Bogotá, 1996. pp. 245, 246.

33. Lo primero, según ya se vio, está probatoriamente desvirtuado. Lo segundo, no encuentra respaldo alguno en la normatividad vigente. Por el contrario, el artículo 57 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) establece que “[e]l tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”.

34. En similar sentido, el artículo 90 del Código de Policía de Bogotá dispone que es deber de quienes circulan a pie por las vías públicas “[c]ruzar las calzadas por los puentes y túneles peatonales o por las cebras, cuando estas estén demarcadas, o por la esquina a falta de éstas, sólo cuando el semáforo peatonal está en verde y no hacerlo entre los vehículos”.

35. Según se ve, las normas transcritas no establecen distinciones, por lo que es dable concluir que el cumplimiento del deber que tienen los peatones de cruzar las vías por los sitios autorizados, de forma tal que eviten poner en riesgo su propia vida y la de los demás, no está sometido a condicionamientos de ningún tipo.

36. Por lo tanto, sí era jurídicamente exigible al occiso que utilizara el puente peatonal de la carrera 71 con autopista sur, máxime cuando existen fuertes indicios de que su intención no era atravesar la vía de un extremo a otro, sino ingresar de forma irregular a la estación Perdomo del sistema Transmilenio.

37. En este orden de ideas, se concluye que el daño no se materializó por el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la administración, sino por la conducta de la propia víctima quien, para eludir el uso del puente peatonal que sirve para ingresar al sistema Transmilenio, decidió cruzar la calzada central de la autopista sur por un punto no autorizado para el tránsito de peatones, con lo

cual creó el riesgo de resultar atropellada por cualquier vehículo que circulara por el lugar, riesgo que al concretarse, exonera de responsabilidad a la entidad.

38. Por las razones anotadas, se confirmará la sentencia apelada.

V. Costas

No hay lugar a la imposición de costas, debido a que no se evidencia en el caso concreto actuación temeraria de ninguna de las partes, condición exigida por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 para que se proceda de esta forma.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia apelada, esto es, la proferida el 28 de marzo de 2012 por la Sección Tercera –Subsección B– Tribunal Administrativo de Cundinamarca, mediante la cual se denegaron las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: Sin condena en costas.

En firme este proveído, devuélvase al tribunal de origen para lo de su cargo.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

Expediente 44774

Actor: Priscila Pardo Martínez y otros

STELLA CONTO DÍAZ DEL CASTILLO
Presidenta de la Sala de Subsección

DANILO ROJAS BETANCOURTH
Magistrado

RAMIRO PAZOS GUERRERO
Magistrado