

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE
CUNDINAMARCA
Sala Civil – Familia

Magistrado Ponente:
Germán Octavio Rodríguez Velásquez.

Bogotá, D.C., quince (15) de diciembre de dos mil veintidós (2022).

Ref: Exp. 25269-31-03-001-2018-00123-02.

Pasa a decidirse el recurso de apelación formulado por la parte demandante contra la sentencia de 6 de abril último proferida por el juzgado primero civil del circuito de Facatativá dentro del proceso verbal promovido por Luz Martha Martínez de Espinosa, Marina Roa Bravo, Eduardo Vega Riaño, Gustavo Muñoz Martínez, Luis Alfonso y Jorge Castañeda Rodríguez, Jorge Enrique Chávez Munevar, Luis Guillermo Garzón, María del Tránsito Guacaneme Garzón, Heriberto León Laguna, Janeth Jaramillo Osorio, Bernardo Hernández Bethez y Margoth Pinzón Cortés contra la Cooperativa del Gremio de Conductores de Cundinamarca -Conducoop-, teniendo en cuenta los siguientes,

I.- Antecedentes

La demanda pidió declarar que la demandada es civilmente responsable por los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión del incumplimiento del acuerdo cooperativo por la desvinculación de los vehículos de los actores afiliados a la Cooperativa, por no haber dado cumplimiento a lo previsto en el artículo 51 del decreto 170 de 2001 y la circular externa 0003 de 15 de marzo de 2004 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, ni adoptar las medidas necesarias de naturaleza solidaria para evitar el menoscabo de su patrimonio; como consecuencia, condenarla a pagarles los rendimientos que dejaron de

percibir desde el momento en que se les impidió seguir prestando el servicio de transporte, en las cantidades expresadas en la demanda, más una suma equivalente a 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno de los demandantes a título de perjuicios morales.

Como hechos constitutivos de la causa petendi se adujeron, en resumen, los siguientes:

La demandada fue reconocida como un organismo de economía solidaria, sin ánimo de lucro, para la prestación del servicio de transporte mediante resolución 1872 de 1992 expedida por el Instituto Nacional de Transporte, cubriendo la ruta que va del municipio de Facatativá al Portal de la 80 y viceversa; los demandantes eran socios activos para el año 2009, para lo cual se exigía apenas tener un vehículo que pudiera prestar el servicio de transporte con el lleno de los requisitos legales y de los estatutos internos, además de cumplir los horarios y las rutas establecidas.

Debido a las deficiencias de equipo que existían para suplir los servicios requeridos, se suscribieron contratos de colaboración empresarial entre la Cooperativa del Gremio de Conductores de Cundinamarca dedicada al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y la Cooperativa del Gremio de Conductores de Cundinamarca para el transporte de estudiantes y asalariados, de cuyos textos se puede advertir que eran de duración indefinida y que la prestación del servicio se haría en igualdad de condiciones y oportunidades para la racionalización de los equipos, pues los vehículos pagaban rodamiento y aportaban a la empresa en la misma proporción, por lo que debían recibir las mismas retribuciones y garantías.

Posteriormente, en aras de mejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios, la calificación efectuada por el Ministerio de Transporte y, por ende, aumentar la capacidad transportadora adjudicada, la demandada les

exigió reponer sus vehículos por otros de modelos más recientes, a lo que accedieron en virtud de los lazos de solidaridad cooperativa que sostenían, para lo cual vendieron sus vehículos antiguos y adquirieron créditos con entidades financieras para asumir el mayor valor de aquéllos; desde el año 2000 la habilitación de la empresa tuvo como capacidad transportadora la de mínimo 10 y máximo 12 vehículos tipo microbús, pero en 2015, basado en el plan de rodamiento de la cooperativa, ésta fue modificada por la Dirección Territorial de Cundinamarca aumentándola a vehículos de mínimo 15 y máximo 18 pasajeros; sin embargo, ya desde 2009 una vez se efectuó la reposición, algunos miembros del concejo de administración de la Cooperativa, tomaron la decisión de dejar sin funcionamiento los vehículos de propiedad de los demandantes, con el fin de esperar un pronunciamiento definitivo por parte de la autoridad administrativa sobre las capacidades transportadoras de la empresa, lo que les impidió derivar su sustento y les ocasionó perjuicios, pues no pudieron cancelar las obligaciones que habían adquirido para la renovación del parque automotor, viéndose obligado a enajenarlos, situación que aprovechó la demandada para desvincularlos y decretar la pérdida de su calidad de asociados, a pesar de que algunos venían cancelando todavía el cupo de afiliación de su vehículo, desconociendo el esfuerzo que hicieron para hacer el cambio de vehículos y los principios de solidaridad que deben regir las organizaciones pertenecientes al sector de la economía solidaria.

Es más, habiéndose aumentado la capacidad transportadora en 2015, la Cooperativa no distribuyó entre sus asociados de “*manera democrática y solidaria dichas capacidades*”, ni los tuvo en cuenta para que entraran a operar ajustándose a ellas, pues lo vienen haciendo personas distintas, ni les brindó ningún tipo de beneficio económico desde que tomó la decisión de parar los vehículos cuando todavía tenían la calidad de asociados, proceder con el cual les ocasionó graves perjuicios que deben ser resarcidos, ya que por ello debieron vender sus vehículos por debajo de su valor comercial, al igual que sus otras propiedades, esto para

cumplir con las obligaciones adquiridas, y debieron desplazarse a otras regiones del país en busca de oportunidades laborales.

Se opuso la demandada, aduciendo que aunque los demandantes sí tenían sus vehículos cumpliendo horarios en las rutas asignadas, la labor de éstos cesó no por una determinación de aquélla, sino por cuenta de la resolución 1736 de 7 de mayo de 2009, que derogó la resolución 871 de marzo de 2009 del Ministerio de Transporte, que reglamentó los contratos entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio especial, en virtud de la cual se suscribió un contrato de colaboración especial que era de duración indefinida, pero en el cual también se pactó que podía ser modificada por las partes, de ahí que luego se suscribió un nuevo contrato empresarial cuya vigencia iba apenas entre el 3 de abril y el 13 de abril de 2009, data en que finalmente terminó, dada la imposibilidad de volver a suscribirlos por cuenta de la decisión adoptada por la autoridad; la Cooperativa no exigió la renovación del parque automotor y los demandantes tenían pleno conocimiento de que la colaboración empresarial era temporal, ya que sus vehículos estaban matriculados como servicio especial y, por ende, habiéndose otorgado la licencia de funcionamiento para el transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, la norma que regía su actividad era el decreto 171 de 2001 y no el 170 en que se apoya la demanda.

Aun cuando en 2015 se aumentó la capacidad automotriz, los actores ya no ostentaban la condición de asociados y por eso quienes empezaron a prestar el servicio fueron las personas con vinculación para ese momento, entre esas algunas que tenían también vehículos de servicio especial y adquirieron microbuses de servicio corriente; la demandada por sí misma no ha causado perjuicios, pues los vinculados para la prestación del servicio especial estaban persuadidos de que su continuidad dependía de las directrices que frente al punto impartiera el Ministerio de Transporte.

Con estribo en ello, formuló las excepciones que denominó ‘falta de legitimidad en la causa por activa’, en la medida en que no se aportó la prueba de la propiedad sobre los vehículos, ‘falta de relación contractual’, ya que los actores adquirieron los vehículos para la modalidad de servicio especial, porque así lo permitía la resolución 0871 de 11 de marzo de 2009; ‘inexistencia de los requisitos para tener el derecho a ser indemnizado’, sobre la base de que no existió ningún incumplimiento de su parte con el que haya podido ocasionar un perjuicio; ‘nadie puede beneficiarse de su propia culpa’, pues el concejo de administración estaba conformado por tres de los demandantes; ‘caso fortuito o fuerza mayor’, porque fue el Ministerio de Transporte el que mediante resolución 1736 de 7 de mayo de 2009 estableció que los contratos entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte especial sólo se podían celebrar entre empresas con diferente razón social y derogó la resolución 0871; lo cual, en definitiva, impide decir que causó perjuicios a los demandantes y mucho menos en la proporción solicitada en la demanda, pues amén de la vaguedad de sus fundamentos, carecen de sustento probatorio, por lo que objetó esa estimación.

La primera instancia fue clausurada con sentencia desestimatoria, la cual, apelada por los demandantes, en recurso que les fue concedido en el efecto suspensivo, se apresta esta Corporación a resolver.

II.- La sentencia apelada

A vuelta de realizar algunas apuntaciones teóricas sobre la responsabilidad contractual y la legislación cooperativa, donde enfatizó en que para predicar responsabilidad es necesario demostrar la existencia de un acuerdo cooperativo válido para los constituyentes o afiliados posteriores, el incumplimiento de alguna de las obligaciones establecidas y que ésta sea fuente de daños, hizo ver que si bien en la etapa de fijación del litigio las

partes aceptaron que los demandantes tenían la calidad de afiliados a la cooperativa y que prestaban el servicio de transporte en la ruta Facatativá-Funza-Bogotá a través de una tarjeta de servicio especial, con excepción del vehículo de placas SYS-988 del actor Heriberto León Laguna, así como también la existencia, validez y eficacia del acuerdo cooperativo, lo cierto es que no puede predicarse la responsabilidad deducida contra la demandada por la suspensión del servicio de transporte por parte de los demandantes en el año 2009, porque ésta se dio debido a la derogatoria de la resolución 871 de marzo 2009 del Ministerio de Transporte, mediante la cual se reglamentaron los contratos de colaboración entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio especial, frente a la cual ningún poder decisorio tenía la cooperativa por tratarse de una autoridad administrativa totalmente autónoma en el ejercicio de sus funciones; como tampoco por haber creado una falsa o indebida expectativa de una ganancia cierta y legítima por parte de aquéllos, pues las pruebas recaudadas acreditan que tenían pleno conocimiento de la clase de vinculación de sus vehículos, como consta en las tarjetas de operación y en los contratos celebrados en su oportunidad, tanto que así lo admitieron también algunos de ellos en los interrogatorios de parte, donde señalaron que aceptaron operar bajo esa modalidad a través de convenios empresariales con la expectativa de que el Ministerio ampliara la capacidad transportadora de la Cooperativa, lo cual no ocurrió; antes bien, terminó restringiéndose más por parte del Ministerio, lo que les impidió continuar prestando sus servicios de ese modo, sin que por ello pueda decirse que existió un trato desigualitario en relación con quienes prestaban sus servicios con tarjeta de operación corriente.

Por lo demás, la demandada no estaba obligada a adoptar medidas de compensación o mitigación del daño, porque ello sólo se predica de quien es autor de un perjuicio y a pesar de ello desplegó unas actividades que expresan su deber de solidaridad, como la celebración de convenios de corta duración con otras empresas de transporte y

particulares; y aun cuando en 2015 se aumentó la capacidad transportadora en 12 vehículos más de servicio corriente, no puede decirse que la cooperativa estaba obligada a redistribuirla entre los demandantes, pues amén de que en su momento dicha habilitación de servicio especial a corriente fue resuelta de manera desfavorable en asamblea extraordinaria del año 2009, decisión cuya legalidad, al no haber sido controvertida, debe predicarse, lo cierto es que para ese entonces ya los actores no hacían parte de la cooperativa, por lo que no podían esperar beneficios derivados de la condición de afiliados que no ostentaban.

III.- El recurso de apelación

Lo despliegan diciendo que aun cuando la derogatoria de los contratos de colaboración obedeció a la resolución del Ministerio, con ella sólo se perjudicó a quienes prestaban el servicio en la modalidad especial, que no el servicio corriente, que siguió haciendo uso de la ruta, con lo que se quebrantó el derecho de igualdad de los afiliados, pues si bien éstos conocían que operaban bajo esa modalidad, durante varios años prestaron sus servicios sin ninguna distinción, operando la misma ruta y cancelando las mismas acreencias cooperativas, de modo que también tenían derecho a percibir ingresos en las mismas condiciones, algo que no se cumplió, pues aunque se celebraron algunos convenios de corta duración, éstos nunca igualaron los ingresos que venían percibiendo los actores en la ruta Faca-Funza-Bogotá; por lo demás, si en 2015 se aumentó la capacidad transportadora, ello obedeció al seguimiento que se hizo a todas las planillas de despacho, donde figuraban también las que en su momento le otorgaron a los demandantes, de modo que no puede desconocerse su aporte con la empresa.

Consideraciones

La cuestión, repasando los términos en que se desarrollaron las relaciones que mantuvieron los demandantes con la Cooperativa demandada mientras

subsistió ese vínculo a que alude el proceso y después de que éste cesó, es que por más argumentos que se aduzcan a efectos de exponer algún tipo de responsabilidad en su contra, no hay, en realidad, fundamento para decir que ésta pudo surgir, desde luego que, en esas condiciones, las súplicas de la demanda no pueden salir avantes.

A éstas, según lo tiene dicho la doctrina autorizada, en la *“responsabilidad civil es esencial que haya un comportamiento mediato o inmediato del responsable. Ello es válido tanto en la responsabilidad contractual como en la extracontractual. El hecho ilícito siempre está precedido, desde el punto de vista psicológico o filosófico, de un acto humano que está dirigido a otra finalidad distinta de la de producir efectos jurídicos”*; de ahí, pues, que *“sin que haya una conducta activa u omisiva de por medio, la responsabilidad civil es impensable. Incluso, toda responsabilidad normativa, bien sea jurídica, moral o religiosa, supone siempre un comportamiento activo u omisivo del obligado”* (Tamayo Jaramillo, Javier; Tratado de Responsabilidad Civil; Tomo I; Ed. Legis; Bogotá; 2013; págs. 188).

Y viene a propósito esta cita, porque si los demandantes no pudieron continuar prestando sus servicios de transporte bajo la modalidad de convenio empresarial en la ruta Facatativá-Funza-Bogotá y viceversa, como se denuncia en el proceso, ello es algo que no puede atribuírsele a la Cooperativa, pues de los autos se desprende con claridad que todo obedeció a una decisión de la autoridad competente, cumplidamente del Ministerio de Transporte, que modificó las reglas en que las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte especial debían operar, obviamente que si esto fue así, demasiado apresurado sería tachar el comportamiento contractual de la empresa con fundamento por atemperar sus criterios de operación a esos dictados.

Así dio en considerarlo la jurisprudencia en un caso de ribetes similares, donde, escrutando sobre este tipo

de responsabilidad frente a una empresa transportadora, cuando se presenta la suspensión del despacho de un automotor, hizo ver que si bien, *“de conformidad con el artículo 47 del Decreto 170 de 2001 « [l]a vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa» y ésta «[s]e formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa»*”, no puede perderse de vista que, a renglón seguido, existe un *“un paso adicional obligatorio puesto que «se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente», de ahí que la transportista y el afiliado, a pesar de estar atados por el acuerdo volitivo, quedan sometidos en la prestación del servicio a la autorización previa de una entidad pública, que se encarga de verificar el cumplimiento de todas las exigencias con tal fin dentro del ámbito preestablecido en actos oficiales y cuya concesión no es obligatoria ni definitiva, puesto que de conformidad con el artículo 55 ibídem «[l]a autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas» y el 56 id señala que su vigencia es de 2 años pero «podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación»*”, lo que significa que el contrato de vinculación y la expedición de la tarjeta de operación, a pesar de ser obligatorios, no implican que por virtud de ellos la vigencia de la tarjeta deba prolongarse indefinidamente; a cuenta de ello es que, *“indistintamente de las razones que se esgrimieran para no otorgar despacho de ruta”*, es claro que si esto ocurre por causa de una *“decisión oficial era improcedente hacerlo ante el incumplimiento de los requerimientos de rigor, contingencia a la que estaban sometidos ambos contratantes”*, lo que a su turno impide atribuirle culpa a la demandada *“de que la expectativa generada en el promotor, por el desempeño transitorio de la actividad de la opositora, se viera truncada con la posterior negativa”* (Cas. Civ. Sent. de 18 de septiembre de 2018, exp.

SC3951-2018).

Ciertamente, algo como lo ocurrido en el caso en cita es lo que acontece en el evento de ahora, pues si bien durante casi una década la cooperativa prestó sus servicios de transporte a través de vehículos con tarjeta de servicios corrientes y otros de servicio especial, porque así lo autorizaba el artículo del decreto 171 de 2001, por la cual se reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, según el cual el Ministerio, por intermedio de *la Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, autorizaba convenios de colaboración empresarial “bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio”, convenios que podían hacerse solamente “sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas”, previéndose que en “caso de terminación de un convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración” y que en “épocas de temporada alta, las empresas de transporte de pasajeros por carretera podrán celebrar contratos con empresas de servicio especial para prestar el servicio exclusivamente en las rutas autorizadas”,* previsión que se correspondía con lo dispuesto en el artículo 25 del decreto 174 también de 2001, que lo propio con el servicio público de transporte terrestre automotor especial, señalando que las *“Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir deficiencias de parque automotor de las empresas regulares del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por Carretera en períodos de alta demanda o por deficiencias de equipo, previo contrato escrito, suscrito con la empresa de transporte por carretera bajo la exclusiva responsabilidad de esta última”,* debe señalarse que esa especie de contratos entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio especial vinieron a reglamentarse apenas mediante resolución 871 de 2009, bajo el entendido

que éstos podrían celebrarse en las siguientes condiciones:

“a) En Periodos de Alta Demanda. Entendiéndose estos como los que se realizan en las siguientes fechas: En épocas de vacaciones estudiantiles, en los periodos comprendidos entre el 15 de junio y el 31 de julio, del 6 al 14 de octubre, del 15 de noviembre hasta el 30 de enero y Semana Santa”; y

b) Por Deficiencia de Equipo. Cuando la Capacidad Transportadora autorizada a la empresa de pasajeros, es insuficiente para suplir los servicios requeridos, para lo cual se requerirá demostrar mediante escrito que sustente el incremento de pasajeros en las rutas autorizadas con base en los despachos realizados”, para lo cual bastaba que “las empresas interesadas en la celebración de contratos” presentaran “a la Dirección Territorial o Subdirección de Transporte según la jurisdicción de la ruta objeto del contrato, copia del contrato y demostración del incremento de pasajeros en las rutas autorizadas con base en los despachos realizados, en caso que el motivo sea la deficiencia de equipo”.

Y justamente de la segunda de las causales mencionadas es que se valían las partes del proceso para la prestación del servicio de transporte. Según se estableció en el proceso, para esa época la cooperativa tenía una capacidad transportadora autorizada de doce vehículos de servicio corriente y los otros veinte prestaban sus servicios con la tarjeta de operación de servicios especiales, lo cual se mantuvo así hasta que en 2002, mediante resolución 1736 de 7 de mayo de ese año, el Ministerio decidió modificar esa regulación, claramente permisiva, estableciendo que las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera podían “celebrar contratos con empresas de servicio público de transporte especial, en períodos de alta demanda o por deficiencias de parque automotor, únicamente en los períodos de semana santa comprendido desde el viernes anterior al domingo de ramos hasta el lunes de pascua, del 15 de junio al 31 de julio, semana de receso

escolar en el mes de septiembre, del 15 de noviembre al 31 de enero del año siguiente y los fines de semana con puente (viernes o lunes festivo)”, y que dichos contratos “sólo se podrán celebrar entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte especial, que tengan diferente razón social” (subraya y resalta la Sala), lo que muestra cómo el eje de la controversia que se plantea en el litigio tiene veneno justamente en la decisión de la autoridad que de acuerdo con la Constitución y la ley es la encargada de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país, que no en una decisión unilateral de la demandada, por la cual optó por retirarle a los actores esa habilitación para la prestación del servicio de transporte en los términos en que venían haciéndolo.

Lo que no resulta ser todo, pues lo que se desprende de esas tarjetas de operación adosadas al expediente es que los demandantes prestaban su servicio bajo la modalidad de especial, que fue lo que en últimas aparejó que las previsiones del Ministerio afectará únicamente a quienes operaban de ese modo, que no a quienes lo hacían con tarjeta de operación de servicios corrientes, cual en últimas lo aceptaron los demandantes al rendir interrogatorio de parte, aclarando que la sobredicha tarjeta nunca les fue entregada y por ello prestaban sus servicios con la tarjeta de servicio especial, aunque sólo de manera provisional, pues estaban en espera de que la autoridad de transporte les otorgara las restantes licencias, solo que persuadidos de que tenían los mismos derechos y prerrogativas que los otros afiliados, porque contribuían de igual modo con las obligaciones que se les exigían por parte de la cooperativa.

La cuestión, empero, es que si eran conscientes de que no contaban con tarjeta de servicio corriente, sino únicamente especial, el que pudieran prestar sus servicios en la misma ruta del servicio ordinaria bajo las mismos

requisitos exigidos por la cooperativa, no implica que por ello podían continuar prestando el servicio en las mismas condiciones que lo siguieron haciendo los transportadores autorizados por el Ministerio para hacerlo, por supuesto que al haber aceptado operar bajo esa condición, consentían en que las autoridades de transporte podían cambiar en cualquier momento su reglamentación, como que no se había concretado su vinculación con la tarjeta de operación por parte de aquélla bajo la modalidad corriente, no puede decirse que tenían expectativas legítimas de que su situación se mantuviera en iguales condiciones a las de aquéllos, máxime cuando, como ya se expuso, esa concesión no es obligatoria, ni tampoco definitiva.

O sea, al disponer esas autoridades de tránsito en esa resolución de 2009 que esos convenios de cooperación, incluso por deficiencia de la capacidad, sólo podían celebrarse en época de temporada alta y, en todo caso, entre empresas de transporte con diferente razón social, es de lógica que ya aquellas no podían valerse de los vehículos de servicio especial que pudiese tener a su disposición, contingencia que, mal que bien, ya habían previsto los firmantes del contrato de vinculación, pues de otro modo no habrían narrado en sus interrogatorios esas actuaciones que se hicieron por parte de la cooperativa tendientes a obtener la autorización para las tarjetas de operación restantes; así que de nada valen esas protestas de los demandantes por razón de ello, si es que en el proceso no hay nada que autorice decir algo semejante, esto es, que con todo y que los demandantes no contaban con tarjeta de operación de servicios corrientes, podían continuar prestando el servicio indefinidamente en las rutas autorizadas a la empresa. Y obviamente, si las cosas son así, es imposible enrostrarle a la demandada responsabilidad por daños contractuales derivados de esas circunstancias, sobre todo cuando, por más esfuerzos que se hagan en procura de encontrarla, todo apunta en una dirección contraria, desde que si los vehículos dejaron de operar, eso es asunto de lo que se ocupa directamente el Ministerio, lo cual, de modo consecuente, repugna la idea de que la mengua en los ingresos de los

actores por razón de esa decisión de la predicha autoridad pueda atribuírsele a la Cooperativa.

Como que si bien en el acuerdo de constitución de la Cooperativa se estableció como objeto principal, *“procurar el bienestar y progreso de sus asociados, facilitándoles el adecuado desarrollo de la actividad del transporte público y afines, a través de las actividades y la explotación de la industria del transporte terrestre automotor con vehículos de su propiedad y/o de sus asociados, destinados al transporte de carga de pasajeros e integración social”* y *“prestar servicios a los asociados en procura de dar solución a sus necesidades, proteger sus ingresos, contribuir a elevar el nivel de vida”*, de aquello no puede deducirse la obligación de la copropiedad de seguir cancelándole a los asociados que no pudieron continuar prestando sus servicios, los ingresos que normalmente percibían en virtud de su operación, menos conscientes de que ésta procuró, dentro de sus posibilidades, brindarles asistencia en ese momento de crisis, como resultan serlo esos préstamos que otorgó sin intereses para cubrir las obligaciones que tenían contraídas en ese momento, o los convenios de colaboración que de acuerdo con los relatos de los demandantes obtuvo con algunas empresas de transporte durante temporada alta, lo que demuestra que su actitud estuvo encaminada al cumplimiento de su objeto social.

Algo en lo que, llama la atención, no parecían comprometidos quienes se vieron afectados por las directrices impartidas por el Ministerio, pues no obstante que los asociados que prestaban sus servicios bajo la modalidad de especial excedían en mayoría a los de servicio corriente, cuando en la asamblea general extraordinaria de la cooperativa llevada a cabo el 29 de agosto de 2009 se sometió a aprobación la propuesta presentada por el consejo de administración bajo la instrucción de Dansocial, de distribuir equitativamente entre los 33 asociados las doce capacidades de servicio público de transporte terrestre que tenía reconocidas la cooperativa, a razón de una capacidad por cada tres asociados, ésta no fue acogida por mayoría,

pues recibió apenas 13 votos a favor, cosa que algo desconcertante, pues lo natural es que *“ante la ocurrencia de un daño, quien lo padece, en acatamiento de las premisas que se dejan reseñadas, debe procurar, de serle posible, esto es, sin colocarse en una situación que implique para sí nuevos riesgos o afectaciones, o sacrificios desproporcionados, desplegar las conductas que, siendo razonables, tiendan a que la intensidad del daño no se incremente o, incluso, a minimizar sus efectos perjudiciales, pues sólo de esta manera su comportamiento podría entenderse realizado de buena fe y le daría legitimación para reclamar la totalidad de la reparación del daño que haya padecido”* (Cas. Civ. Sent. de 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01).

De otro lado, aun cuando mediante resolución 225 de 2015 del Ministerio de Transporte se aumentó la capacidad de la transportadora a mínimo 15 y máximo 18 vehículos para el servicio corriente lo que, a juicio de los demandantes, compromete la responsabilidad de la demandada por no haberlos tenido en cuenta para distribuir entre ellos esos nuevos cupos, esto, sin embargo, no pudo ser así, pues se sabe que para ese momento ya no ostentaban la condición de asociados, unos por retiro voluntario, otros por haberse dispuesto su retiro forzoso al dejar de tener un vehículo afiliado por un término superior a seis meses, de acuerdo con lo contemplado en los estatutos, al punto que por ello, en asamblea 455 de 3 de diciembre de 2015, éstas se distribuyeron entre los veinte asociados hábiles de la empresa, algo que, decididamente, debe analizarse a la hora de constatar a qué punto ese alegato de los actores pudo jugar en el ámbito de un eventual incumplimiento contractual, obviamente que si ya no mediaba ninguna relación entre las partes, pues aquéllos ya no ostentaban la calidad de asociados, es muy difícil pretender que no obstante ello debía activarse nuevamente ese principio de solidaridad.

En fin. La sentencia apelada ha de confirmarse. Las costas del recurso se impondrán a cargo de los recurrentes,

pues así lo determina la regla 3ª del artículo 365 del estatuto procesal vigente.

IV.- Decisión

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca, Sala Civil – Familia, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, confirma la sentencia de fecha y procedencia preanotadas.

Costas de la apelación a cargo de los recurrentes. Tásense por la secretaría del a-quo, incluyendo la suma de \$1'500.000 como agencias en derecho de esta instancia.

Oportunamente, vuelva el proceso al juzgado de origen para lo de su cargo.

Esta decisión fue discutida y aprobada en sesión virtual de la Sala Civil-Familia de 17 de noviembre de 2022, según acta número 29.

Cópiese, notifíquese y cúmplase,



ORLANDO TELLO HERNÁNDEZ

Pablo I. Villate M.
PABLO IGNACIO VILLATE MONROY



GERMÁN OCTAVIO RODRÍGUEZ VELÁSQUEZ