

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE
CUNDINAMARCA
Sala Civil – Familia

Magistrado Ponente:
Germán Octavio Rodríguez Velásquez.

Bogotá, D.C., veintidós (22) de febrero de dos mil veintidós (2022).

Ref: Exp. 25307-31-03-001-2019-00019-01.

Con arreglo a lo dispuesto en el decreto 806 de 2020, pasa a decidirse el recurso de apelación formulado por el demandado contra la sentencia de 18 de diciembre del año anterior proferida por el juzgado primero civil del circuito de Girardot dentro del proceso verbal promovido por Arnol Jiménez Amaya contra Segundo Adolfo Moreno Vargas, teniendo en cuenta los siguientes,

I.- Antecedentes

La demanda pidió declarar que el demandado es civil y extracontractualmente responsable de los perjuicios sufridos por el demandante con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 26 de junio de 2018 en el kilómetro 2+100 mts., de la carretera que conduce del municipio de Melgar a Ibagué, en el punto de la variante de Flandes, en que colisionaron el vehículo –camión- de placas SRP-893 conducido por Edwin Fabián Acevedo Torres, de propiedad del demandado, y el camión de placas UPP-776, manejado por el demandante; como consecuencia, condenarlo al pago de la suma de \$650.000 por concepto de daño emergente, correspondiente a los gastos de parqueadero y del trabajo pericial de daños en los que debió incurrir tras el hecho, y a una suma mensual de \$22'622.300 a título de lucro cesante, equivalente a los ingresos que dejó de percibir desde el momento del choque hasta que se le haga entrega del

vehículo reparado por parte de la aseguradora.

Como hechos constitutivos de la causa petendi adujo que el día del siniestro, viajaba con destino a la ciudad de Neiva, a entregar una carga perteneciente a Super Tiendas Olímpica, servicio para el que fue contratado por la empresa JTL Transportes Ltda., cuando de repente fue estrellado por la parte trasera por el camión que era conducido por Edwin Fabián Acevedo Torres, quien se desplazaba con exceso de velocidad y quedó gravemente lesionado en sus extremidades inferiores, cual dio en observarlo en el informe policial de accidentes de tránsito que levantó el patrullero Huber Olaya Riveros, que atendió el hecho, al indicar como hipótesis del accidente las correspondientes a los códigos 121 y 116 por parte del vehículo de propiedad del demandado, esto es, no mantener la distancia de seguridad y circular excediendo los límites de velocidad.

A causa del impacto, sufrió el automotor, que utilizaba para prestar el servicio de transporte de diferentes mercancías -carne, helados, flores-, actividad comercial de la que deriva su sustento y el de su familia, sufrió graves daños que generaron su inmovilización; los ingresos promedio mensuales que recibía por ello ascendían a \$22'622.333, cual se comprueba con las certificaciones expedidas por las empresas JTL Transportes Ltda., Transportes Vías de Colombia, Intercargo y Colombiana de Friocarga S.A.S.; el camión, a la presentación de la demanda, no había sido reparado en su totalidad.

Se opuso el demandado, negando que el accidente haya acontecido por culpa del conductor del automotor de su propiedad, pues éste circulaba a una velocidad prudencial; por el contrario, de acuerdo con el informe de reconstrucción del accidente de tránsito rendido por perito experto, el siniestro ocurrió porque el camión del demandante estaba estacionado al lado de la vía sin la señalización correspondiente, que advirtiera a los demás vehículos que transitaban por la vía de esa circunstancia para evitar un choque, con sustento en lo cual formuló la

excepción que denominó ‘ausencia de responsabilidad, causa extraña por culpa exclusiva de la víctima’; cuanto a los perjuicios, hizo ver que se pretende una indemnización con fundamento en unas certificaciones que no pueden servir en ese propósito, pues amén de que no se prueba la existencia de esas sociedades, ni tampoco la relación contractual que las unía con el actor, esos ingresos no aparecen reflejados en las declaraciones de renta presentadas por aquél.

La primera instancia fue clausurada con sentencia estimatoria, la cual, apelada por el demandado, se apresta esta Corporación a resolver.

II.- La sentencia apelada

A vuelta del consabido recuento del trámite procesal cumplido, tras encontrar reunidos los denominados presupuestos procesales y de realizar unas apuntaciones teóricas sobre la acción, donde memoró que si bien el vehículo no era conducido por su dueño, la responsabilidad se predica también de él, porque es a quien, de acuerdo con la jurisprudencia, se le encarga el “*cumplimiento de la obligación de custodia y guarda de la cosa con la cual se causa el perjuicio*”, hizo ver que aun cuando ambos extremos del litigio ejercitaban concomitantemente la misma actividad peligrosa, no puede asumirse que existió culpa exclusiva de la víctima, ni tampoco concurrencia de culpas, pues, de acuerdo con el informe policial de accidente de tránsito en el que se detallan los datos del siniestro, la hipótesis del accidente indica que el responsable del hecho fue el conductor del vehículo del demandado, quien no guardaba la distancia de seguridad y conducía a exceso de velocidad; a la par de ello, se encuentra el reporte de eventos del Gps que iba instalado en el camión que fue chocado en su parte trasera, en el que puede evidenciarse que éste iba circulando a una velocidad de 40, 26 y 20 km por hora, momentos previos del accidente, hasta las 00:55 de la mañana, que se registró una apertura de puerta aumentando su velocidad a 47 km por hora hasta que finalmente se detuvo, lo que torna cuestionable la teoría defensiva del

demandado de que el vehículo del demandado se desplazaba a una velocidad prudencial y de que el automotor del demandante, por su parte, se encontraba estacionado, pues, por el contrario, esos hallazgos, sumados a la ubicación en que quedaron los camiones después del impacto y el estado de destrucción de uno y otro, indican que el actor se desplazaba por el carril derecho de la doble calzada que de Melgar conduce a Ibagué a una velocidad aproximada de 20 kilómetros por hora, cuando fue impactado en su parte posterior y que a causa del choque alcanzó en milésimas de segundo una velocidad de 47 kilómetros por hora, hasta que se detuvo finalmente, produciendo una serie de eventos como: apertura de puerta, vehículo apagado, vehículo estacionado, vehículo encendido, solicitud de ubicación y botón de pánico; tan fuerte fue el impacto, que por eso el camión del demandado, luego de impactar por el costado derecho de la parte trasera del otro camión, debido al exceso de velocidad que traía, no logró evadir el obstáculo y terminó saliendo expulsado de su trayecto hacia la otra calzada, traspasando el separador y los dos carriles que van de Ibagué a Melgar, para terminar incrustado en un árbol en el que finalmente se detuvo.

Por lo demás, aunque el dictamen pericial traído al proceso por el demandado pretende demostrar que el accidente ocurrió porque el vehículo del actor se encontraba estacionado, las explicaciones que al respecto dio su autor no logran *“llevar la expectativa evidenciable pretendida con dicho medio probatorio”* pues, antes bien, las *“respuestas infundadas”* que dio en la audiencia impidieron llevar al convencimiento de que sus conclusiones *“estaban sustentadas en razones lógicas comprensibles, que atisbaran con la realidad fáctica y jurídica de la hipótesis surgida al interior del debate probatorio entrabado en el juicio de responsabilidad”*.

Así, entonces, tras verificar el nexo causal entre el daño y la culpa del demandado, pasó a analizar lo tocante con la indemnización, laborió en que, primeramente, encontró la prueba del daño emergente alegado; el lucro

cesante, por su lado, lo tasó en \$86'389.443, cifra que obtuvo tras remitirse a los manifiestos de carga de los viajes que realizó entre mayo y junio de 2018, que le permitieron establecer que el actor devengaba una suma mensual aproximada de \$9'598.827, la que multiplicó por los nueve meses cuyo reconocimiento se reclama en la demanda, pues aunque las certificaciones aportadas por el demandante con el fin de demostrar que sus ingresos ascendían a \$22'622.300 se presumen auténticas y no fueron tachadas de falsas, éstas no reflejan la realidad de lo que se consigna, porque no corresponden con las cifras reflejadas en la declaración de renta de aquél, lo que impide tenerlas como prueba de sus verdaderos ingresos.

III.- El recurso de apelación

Lo despliega sobre la idea de que existió una indebida valoración probatoria, porque el informe técnico rendido por el experto Andrés Manuel Pinzón es suficientemente indicativo de que el accidente se produjo por la culpa exclusiva de la víctima, ya que estaba estacionado, hallazgo al que arribó tras analizar la deformación que sufrieron las carrocerías de ambos vehículos, la posición final en que quedaron e, incluso, las lesiones que sufrió el conductor del vehículo del demandado; además, el reporte Gps, que no fue aportado con la demanda sino en el interrogatorio de parte del demandante, fue tenido en cuenta por el juzgador sin siquiera explicar la conducencia y pertinencia de ese documento; aún así fue controvertido por el perito del demandado, que conceptuó que todo ello le permitía confirmar que el automotor no estaba en movimiento, cual además dio en explicarlo en ese extenso cuestionario que se le practicó en audiencia; pese a esto, a la claridad, sustento científico y objetividad que mostró el experto, su criterio fue desechado para, en su lugar, hacer una valoración subjetiva de las pruebas, con apoyo en el informe policial que se realizó con premura y sin ninguna técnica suficiente para corroborar esas hipótesis.

El lucro cesante fue tasado con fundamento en

unos manifiestos de carga que no fueron incorporados al proceso como prueba, ni de ellos se les corrió traslado, lo cual es vulneratorio del derecho de defensa; sin contar con que, habiendo descartado las certificaciones aportadas, eso no le “*generó ninguna sospecha o intento de fraude procesal*” al a-quo por parte del actor y terminó premiándolo al reconocerle un ingreso que no fue debidamente acreditado; en todo caso, esos \$9'598.827 no corresponden verdaderamente al ingreso mensual calculado, porque amén de que el promedio asciende es a \$8'342.841 (ya que se sumaron no sólo los de junio, sino también uno de mayo), desconoció que para producir esos ingresos el vehículo debe realizar unos gastos operacionales por combustible, peajes e impuestos, debiendo descontarse de ese valor un 35 o 40%, cálculo por nueve meses que de todas formas no podía hacerse con ligereza, porque no hay prueba de que el vehículo haya durado nueve meses en reparación.

Consideraciones

1.- La causa del accidente, según la tesis defensiva que desde los albores del litigio viene esgrimiendo el demandado, estuvo en la forma imprudente en que el demandante detuvo su vehículo en la calzada de la vía donde la colisión se presentó, pues de no haberlo hecho, su automotor, que se desplazaba por la misma carretera, no se habría estrellado por la parte trasera del camión del actor generando esos daños cuyo abono se pretende en la demanda, desde luego que siendo la fuente del perjuicio la culpa exclusiva del actor en el proceso, por obstaculizar imprudentemente una vía nacional de alto tráfico, causal exonerativa de responsabilidad que reconoce la ley la que, ninguna responsabilidad puede atribuírsele al efecto.

O sea, siendo esa la defensa del demandado, es ostensible que debía probar, de manera prioritaria, que el vehículo del demandante estaba detenido imprudentemente en la vía, obstaculizándola, y, demostrado esto, entrar en el debate de si esa circunstancia basta para exonerarlo completamente de responsabilidad en el hecho, obviamente, si

al tiempo que el afectado actúa de modo descuidado el reo ejerce una actividad de aquellas tradicionalmente catalogadas como peligrosas, como ciertamente lo es la conducción de vehículos automotores, al demandado no le es suficiente con probar la negligencia de su contraparte, sino que su actuar no influyó en nada en la producción del resultado dañino, que solo en esa muy singular eventualidad podrá ser liberado de toda responsabilidad.

La situación es casi elemental, pues si en sus hombros pesa esa ‘presunción de responsabilidad’ por el ejercicio de una actividad peligrosas, es decir, “*una ‘presunción de causalidad’, ante el imposible lógico de la ‘presunción de culpa’*», cuya elaboración tiene como fin “*aliviar la carga de quien no está obligado a soportar el ejercicio de una actividad riesgosa y evitar así revictimizarlo*”, no puede, en el propósito de liberarse de responsabilidad, alegar simplemente “*ausencia de culpa o diligencia y cuidado, sino una causa extraña (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o la conducta exclusiva de la víctima), la suposición del elemento subjetivo carece totalmente de sentido*”, lo cual, a la vez, no implica que en tratándose de varios ‘roles riesgosos’ o “*de una participación concausal o concurrencia de causas*”, la ‘*actividad peligrosa*’ deje “*de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza*”; antes bien, esto impone “*determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico*”, es decir, “*valorar la ‘(...) conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, estable[cer] su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal*” (Cas. Civ. Sent. de 17 de noviembre de 2020, exp. SC4420-2020 sublíneas ajenas al texto).

Y si en tales hipótesis no es dable “*colegir maquinalmente la aniquilación de presunciones de culpa que*

favorece al damnificado”, es claro que “el juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en ese caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la virtualidad dañina de la una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de presunción de culpas por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño, presupone que el juez advierta, previamente, que en las específicas circunstancias en las que se produjo el accidente, exista cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas, pues de no darse esa correspondencia, gravitaría siempre a favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda” (Casación Civil, Sent. de 5 de mayo de 1999, reiterada en innumerables ocasiones).

2.- Ahora, reparando en esa protesta del demandado, no estima la Sala que, en verdad, de las pruebas efunda eso de que el vehículo del actor había detenido su marcha sobre la calzada de la vía, situación que de entrada deja en muy serios aprietos su postura en el litigio, pues efectuada la ecuación esa que establece la jurisprudencia para determinar el grado de responsabilidad en el evento del ejercicio simultáneo y concomitante de actividades peligrosas, muy poco habría que agregar para considerar que si un automotor golpea por detrás a otro que avanza sobre la misma vía, esto no puede tener una explicación distinta a alguna de esas causas que el agente de tránsito que atendió el hecho dejó consignada en el informe correspondiente, esto es, el no haber guardado la distancia de seguridad necesaria para evitar la colisión, o por causa de un exceso de velocidad, o ambas.

A juicio del Tribunal aquello de que el automotor del actor hubiese detenido su marcha sobre la vía, básicamente, porque si las leyes de la experiencia enseñan que una maniobra de esa naturaleza es altamente peligrosa, por supuesto que hacer algo como eso, en horas de la noche, con precaria iluminación, en el carril de baja velocidad de una carretera nacional, de alto flujo vehicular, plana, recta y en buen estado, es supremamente riesgoso, esa misma

peligrosidad indica que un conductor experimentado, que maneja de manera cotidiana un vehículo de carga, pesado en ese momento, en caso de necesidad, no va a adoptar las precauciones mínimas para detener el automotor, sabiendo que no solo su integridad estará expuesta a los azares de la vía, sino la de los demás motoristas que se desplazan por la misma ruta, que acaso sintiéndose libres de controles en esos horarios, alcanzan velocidades desenfrenadas, indicadores que difícilmente puede obviar alguien que pretende obstaculizarla no más que por el prurito de detenerse sin ninguna razón.

Lo cual permite decir que si el demandante, según el haz demostrativo, califica como un conductor experimentado en el manejo de vehículos de carga, y el proceso no entrega razones para concluir que tuvo algún motivo para detener el vehículo, es prácticamente imposible desdejar de esa regla de la experiencia que se extrae de esos principios de prueba; y no se diga que posiblemente una avería pudo obligarlo a detenerse o el vehículo se detuvo inexplicablemente sin dar lugar a la adopción de medidas de precaución, pues probatoriamente no existen elementos de juicio que autoricen pensar que algo semejante pudo ocurrir, y sí, en cambio, existen otros que indican que se trataba de un automotor de un modelo no tan reciente pero sí en buen estado de funcionamiento y que el conductor no era novato en ese quehacer.

3.- La cuestión es que el demandado, sin hacer caso a esa evidencia, insiste en que el carro del demandante estaba detenido en la vía y por ello el chofer de su camión terminó colisionándolo. Y para ello se aferra ahincadamente en el concepto pericial que aportó al proceso, señalando que las conclusiones del experto son muy juiciosas y, por ende, más atendibles que esas otras pruebas de las que el juzgador a-quo dedujo su responsabilidad, vale decir, el reporte GPS del vehículo, del que se extraen datos cuya apreciación autoriza concluir que ciertamente se encontraba en movimiento en el instante en que fue golpeado aparatosamente en su parte posterior izquierda y desviado hacia la berma de la vía,

impulsándolo a una velocidad que aumentó en casi 1,5 veces la que traía, y la hipótesis del agente de tránsito que levantó el croquis del accidente, donde, debe admitirse, se observan elementos que de singular valía, en cuanto no dejan dudas de que la responsabilidad en el hecho estuvo en el conductor que estrelló por detrás al que se movilizaba adelante suyo por la misma calzada.

Lo primero. Creer que el dictamen debe imponerse como fuente de convicción no es, en verdad, un despropósito, pues en tratándose de asuntos técnicos lo mejor es no dejarse llevar por *“el sentido común o las reglas de la vida”*, pues ellos *“no proporcionan elementos de juicio en vista del conocimiento especial que se necesita, por lo que a no dudarle cobra especial importancia la dilucidación técnica que brinde al proceso esos elementos propios de la ciencia –no conocidos por el común de las personas y de suyo sólo familiar en menor o mayor medida a aquéllos que la practican– y que a fin de cuentas dan, con carácter general las pautas que ha de tener en cuenta el juez para atribuir a un antecedente la categoría jurídica de causa”*, es decir, la prueba pericial, *“documento técnico científico o un testimonio de la misma índole, entre otras pruebas, [que] podrán ilustrar al juez sobre las reglas técnicas que la ciencia de que se trate tenga decantadas en relación con la causa probable o cierta de la producción del daño que se investiga”*, del que puede *“el juez, ahora sí aplicando las reglas de la experiencia común y las propias de la ciencia, dilucidar con mayor margen de certeza si uno o varios antecedentes son causas o, como decían los escolásticos, meras condiciones que coadyuvan pero no ocasionan”* (Cas. Civ. Sent. de 26 de septiembre de 2002, exp. 6878).

Ocurre, empero, que para que ello suceda la prueba pericial debe su aprecio a las características intrínsecas que posea, aquellas a que alude la ley y que necesariamente deben mirarse en él, porque si bien el perito es auxiliador del juez en materias cuyo conocimiento le es limitado, esto no configura una eventual tarifa legal, cual lo sugiere la apelación; la *“solidez, claridad, exhaustividad, precisión y*

calidad de sus fundamentos”, como lo postula el artículo 232 del código general del proceso, al igual que la *“idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso”*, son las que autorizan al juez acogerlo como fundamento de su enjuiciamiento; después de todo, como es común oírlo, el juez es perito de peritos, y, repítese, no porque sus conocimientos vayan más allá de los que posee el experto, sino porque, apoyado en esos criterios, que a la postre no tienen venero en cosa distinta que la sana crítica y la persuasión racional, es donde se materializa esa labor valuativa que le concierne. Así, resulta imposible pensar que solo porque el perito sugiera una conclusión, el juez y los extremos del litigio deban estarse a ella, por supuesto que el auxilio que prestan los peritos no puede entenderse como una suplantación en su función juzgadora.

4.- Así, con prescindencia de la prueba pericial, de la que se ocupará la Sala en un punto posterior, y de lo que insinúen la demás probanzas que se han venido aludiendo, opina la Corporación que si existe un vehículo estacionado en la vía y otro en movimiento, en caso de una colisión no puede achacársele **toda** la culpa del suceso a quien, por un tiempo no superior a dos minutos, deja su automotor detenido en la calzada, a sabiendas de que si es golpeado por su parte trasera por otro vehículo que se desplaza por la vía, ello solo puede explicarse en la falta de atención de ese conductor que, no obstante que ha debido adoptar las precauciones que cualquiera tomaría a efectos de evitar la colisión con un obstáculo que se le presenta en la carretera, se estrella con éste. A la verdad, desde el punto de vista teórico, el planteamiento no conduce a ninguna parte, pues así se diga insistentemente que el hecho advino exclusivamente por ello, es evidente que la demostración cabal de una afirmación de esa naturaleza había de obtenerse mediante el abastecimiento de los medios de prueba que así lo pusieran de presente, cosa que lejos estuvo de acontecer.

Y si a ello se suma que mientras los daños que sufrió el furgón del actor tras el impacto estropearon sus puertas traseras, pues el golpe que recibió del camión del

demandado fue en esa zona, los que padeció el vehículo de este último afectaron todo el conjunto delantero, el vano motor, la carrocería, inclusive el motor mismo, según se desprende de la información que al respecto obra en el informe policial de accidentes de tránsito y las fotografías de los vehículos aportadas donde se observa el estado final de los automotores, donde se registra cuál fue la ubicación final del camión tras la colisión, hecho pedazos al otro costado de la vía, detenido por un árbol, muy difícilmente puede considerarse que esa imprudencia del conductor que detuvo su vehículo en la calzada de la vía es la única explicación del hecho.

Sobre todo porque si la cinemática, parte de la ciencia mecánica que estudia “*el movimiento prescindiendo de las fuerzas que lo producen*” (Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia de la Lengua Española, Madrid, 1992, pág. 478), sugiere que por la relación peso-masa del artefacto en movimiento, éste debía estarse desplazando a exceso de velocidad en el instante en que se encontró con el furgón que obstaculizaba la vía, es obvio que así éste estuviera detenido -lo que se admite solo en gracia de discusión, pues hay razones para decir que esto no era así, que transitaba por lo menos a 20 km por hora-, si el conductor del camión no hubiera efectuado una maniobra para esquivarlo, como en últimas lo reconoce el perito que elaboró el dictamen en que se apoya el demandado al exponer su protesta, la colisión se habría presentado de otra forma; el golpe no habría sido en el costado izquierdo trasero del furgón y el camión no hubiera seguido esa trayectoria en la forma que se describe en el proceso, atravesando el separador y las dos calzadas, y quedado incrustado finalmente en un árbol al otro lado de la vía no puede leerse como otra cosa.

5.- Las consideraciones del perito en que finca el demandado su apelación, es decir, el informe de construcción de accidentes de tránsito y el de análisis del reporte del Gps, partiendo del supuesto de que el furgón estaba detenido sobre la vía y sin señales luminosas de precaución, no dio tiempo al

conductor de su vehículo para que maniobrara y evitara la colisión. Dice:

“el participante (2) quien se encontraba detenido sobre el tramo de la vía (daños en la zona posterior) y el vehículo N°. (1) al percatarse de la presencia de un vehículo estacionado sin dispositivos luminosos, para evitar colisionar reacciona ante el inminente peligro y realiza una maniobra evasiva dirigiendo el vehículo hacia el costado izquierdo de la vía, impactando el tercio posterior izquierdo del vehículo N°. (2) lo que generó lesiones al participante (1) (fractura de fémur, miembro inferior derecho) lo cual imposibilita su reacción para realizar una maniobra completa de detención del vehículo, siguiendo así su trayectoria e ingresando al carril de la vía que de Ibagué conduce a Melgar, continuando su recorrido y finalmente siendo detenido por un árbol”

Y prosiguió acentuando que *“el vehículo (1) después del impacto inicial recorrió una distancia aproximada de 84.50 metros, distancia determinada desde una zona de conflicto hasta la posición final”*, por lo que estimó que *“la velocidad pos-impacto del vehículo (1)”* oscilaba *“entre 46.216 Km/h y 56.603 Km/h, de acuerdo con el modelo de fricción”*, esto es, que la *“velocidad a la que transitaba el vehículo (1) de placas SRP-893 no era excesiva, toda vez que sobre la vía la velocidad máxima permitida es de 60 Km/h”*, conclusión que reiteró en el informe técnico de análisis a dispositivos Gps, donde hizo ver que según la *“velocidad del automotor, éste registró una aceleración constante de 20 km/h luego una aceleración alcanzando una velocidad máxima de 47 km/h y una de 6 km/h. Sobre las 0:56 horas la señal emite una velocidad de 0 km/h y un minuto más tarde 0:57 del vehículo igualmente registra una velocidad de 0, pero con una alerta de ‘botón de pánico’ lo que nos permite identificar que sobre este punto y de acuerdo al sistema de reportes de fuerzas G pudo haberse presentado el impacto lo que generó una emisión o activación de la señal de pánico”*, a la par que descarta el evento de *“apertura de puerta”* como el punto donde *“se hubiera presentado la colisión, ya que al ser*

impactado el vehículo pudo presentar una aceleración esta no puede ser con una velocidad variable tal como se observó en el reporte, toda vez que al viajar a una velocidad de 20 km/h promedio de acuerdo a la masa y volumen del automotor no puede ser impulsado a 47 km/h debido a la resistencia del desplazamiento impuesta por dos masas en contacto, siendo el impacto excéntrico lo que nos lleva a descartar un impacto sobre los reportes descritos”.

Lo anterior, necesariamente, reclama explicaciones. Y de hecho pretendió darlas el experto en la audiencia a que fue citado, donde, indagado sobre esa conclusión vertida en su trabajo, con arreglo a la cual el furgón estaba detenido y el camión del demandado circulaba dentro de los límites de velocidad, aunque sin éxito, pues analizadas a la luz de todos estos hallazgos del Tribunal, no se ve suficientemente robusta para persuadir al juzgador de que las cosas realmente acontecieron de ese modo; empezando porque lo que dijo fue que *“la velocidad recorrida por el vehículo en maniobra de deslizamiento, es decir, cuando se estaba transitando de manera limpia iba a una velocidad entre 46 y 55 km por hora”*, lo que significa que ésa era la velocidad que llevaba luego del choque, lo que le permitía sostener de acuerdo con *“el tiempo de reacción del conductor y demás variables de velocidad entre las cuales nos encontrábamos el tiempo requerido y la distancia de desplazamiento me dice que la distancia promedio que recorre un vehículo o que requiere un vehículo para detenerse está sobre los 103 metros; si hacemos una comparación con esa distancia y la recorrida resulta tener gran similitud más aún si nos remitimos a las fotografías donde observamos que efectivamente la movilidad del vehículo de una u otra manera es detenida, teniendo en cuenta que cae sobre una cuneta fuera de la vía y además la vegetación hace que efectivamente el vehículo no continúe con su trayectoria, de haber tenido un espacio libre el vehículo hubiese continuado por una distancia de aproximadamente 103 metros”*, de los que ya había avanzado 84 cuando fue detenido por el árbol; no obstante, más adelantó señaló que *“cuando se presenta el impacto entre los dos rodantes hay una disipación muy fuerte*

de energía y cuando se presenta hay disminución de velocidad”, que en un vehículo que transita a 50km por hora incluso podía llegar a 30.

Lo cual deja al descubierto que si luego del choque debido a la disipación de energía, el vehículo perdió velocidad y aún así en el deslizamiento se mantuvo entre 46 y 55 kilómetros por hora, ello se debió a que antes del choque su velocidad era muy superior a esa, excediendo así los 60 kms a los que debía transitar de acuerdo con la señalización correspondiente, corroborando así la apreciación del agente de policía que atendió el hecho.

Otra cosa es que, aunque descartó que el golpe por atrás hubiese impulsado el furgón a más del doble de la velocidad que traía, es decir, de 20 a 47 km por hora, porque si bien tras el impacto *“se puede llegar a presentar una aceleración y eso no lo he negado de ninguna forma, se puede llegar a presentar una aceleración, pero no tan considerable que llegue a 47 km por hora”*, no dijo cuál pudo ser la razón para que ello hubiera ocurrido, pues nótese que también desechó la idea de que una maniobra del conductor hubiera podido duplicar esa velocidad en tan corto espacio de tiempo, ya que *“si él va a una velocidad de 20 constante, tendría que ir a un cambio constante, para subir la velocidad qué tengo que hacer yo, relacionarlo, revolucionarlo lo máximo, acelerando un cambio que me suba progresivamente 30 metiendo un cambio que me suba a 30 y otro cambio que me suba a 40, es imposible quizás lo podemos hacer en un vehículo, automóvil moderno, donde usted solo acelerando o con un vehículo automático que sólo acelerando alcanza de 20 y suba a 40, sobre todo en un intervalo de tiempo en el mismo minuto, porque estamos hablando de 0:55 y 0:55, es imposible que sumercé en un vehículo cargado, porque efectivamente el furgón estaba cargado como nos lo permiten ver las fotos, estaba cargado es imposible que un vehículo cargado vaya a 20 y en el mismo minuto subiera a 40, no es un vehículo con características de cajas deportivas”*, sobre lo cual señaló inmediatamente después que para que *“ese vehículo se pueda mover de manera autónoma necesita*

muchísima fuerza y le estaba diciendo a la fuerza que necesita desde kilogramos fuerza por encima de 35,000 kg fuerza necesita mucha energía para poder el solo hecho de acelerarlo y ponerlo en movimiento, Ahora imagínese duplicando esa cantidad de energía para que se eleve la velocidad tendría que haber sido un impacto generado por encima de los 90 km/h para que este vehículo impactándolo al 90 quizás si lo saque a volar a 47”.

La contradicción es enorme. Es tal, que autoriza considerar que si algo explica ese aumento abrupto de velocidad del vehículo supuestamente detenido o a tan baja velocidad, es que al ser recibir el golpe, que ni siquiera fue pleno, sino en la parte izquierda, el camión que lo colisionó por atrás debía circular a una velocidad extremadamente alta, desde luego superior a la permitida en el sector de la vía, pues es ilógico considerar que el furgón, con carga, quieto o transitando a 20 o 26 kilómetros -como se tiene del reporte del GPS-, ante una alerta de apertura de puerta como la que tuvo el conductor, aumente su velocidad, duplicándola, en un solo instante, sin una razón técnica que lo justifique; es más, si algo se esperaba del motorista, es que, recibiendo la alerta, hubiera disminuido de una vez la velocidad y no que, bajando un cambio y luego otro, cual lo asegura el perito, incremente de esa manera desaforada la marcha, revolucionando hasta el extremo el motor, para avanzar más rápido y, ahí sí reducir su velocidad a 0 y detenerse.

Además, no entiende el Tribunal cómo el perito descarta que la activación del ‘botón de pánico’ cuando se abrió la puerta se deba al golpe, porque entre el sitio en que lo primero ocurrió y el lugar donde fue impactado el furgón existe una distancia de 210 metros, aduciendo al respecto que nunca el vehículo habría podido avanzar todo ese trayecto después del impacto, haciendo caso omiso de que momentos antes había dicho que “*si un vehículo viaja a 44 kilómetros por hora recorre 140 metros en un segundo*”, de donde nada se opone a que en ese tiempo de “*reacción del conductor*”, que oscila entre “*03.75 hasta 1.5 segundos*”, haya podido recorrer esa distancia, máxime si se tiene en cuenta que de acuerdo con

la versión del demandante, tras el choque procuró controlar el automotor y disminuir progresivamente la velocidad para poderse orillar y luego detenerse completamente, lo que acompañaría con esos reportes del GPS que luego de registrar una velocidad de 47 km por hora, muestra una disminución paulatina que varió según las alertas a 7 y luego a 6 hasta llegar a 0, momento en el que se detuvo completamente y no volvió a registrar ningún movimiento hasta las 04:22 a. m.

6.- Lo importante, ya tratando de cerrar este aparte del fallo, es que esa causa probable identificada por el agente de tránsito que levantó el croquis del accidente, Huber Olaya Riveros, como se dijo, coincide con las que viene constatando el Tribunal, es decir, las codificadas bajo los números 121 y 116 por parte del camión del demandado: irrespeto de la distancia mínima de seguridad y conducir a una velocidad mayor a la permitida.

Claro, esta Corporación, de forma conteste con la doctrina, tiene dicho que la calificación que se hace en ese tipo de informes por el agente de policía que se ocupa del caso no es prueba absoluta de responsabilidad; pero eso no significa que carezca de eficacia probatoria, más en un caso donde, como bien se advierte del litigio, existen una serie de elementos que indican que, debido a la hora, la clase de vehículos involucrados en el hecho, los daños que sufrieron estos y la visibilidad, los conductores debían maximizar las precauciones, a fin de evitar un incidente como el que en últimas acabó afectando al demandante.

Todo lo más si en la cuenta se tiene que dicho informe descriptivo de los pormenores del suceso que por ley deben realizar los agentes de tránsito que conozcan del hecho (artículos 148 y 149 del código nacional de tránsito), se rinde por éstos con apoyo en la “*versión*” de los “*conductores*”, y necesariamente debe hacer referencia por lo “*menos a una causa*” probable del incidente, lo cual, de acuerdo con el manual para el diligenciamiento del formato de informe policial de accidentes de tránsito adoptado por la resolución 4040 de 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte,

no constituye otra cosa que las “*hipótesis, circunstancias objetivas relevantes o actuaciones, que posiblemente dieron origen al accidente*”, algo indicativo de que esa fue la versión que debió haber recibido allí en el lugar de los hechos por parte de los conductores involucrados, versión del otro conductor que, sin embargo, no logró recaudar el juzgador a-quo pese a haberla decretado de oficio, porque desde un principio el demandado demostró su resistencia a esa prueba, justificándose en que estando trenzados en un litigio laboral, su versión podría afectarlo, comportamiento procesal que, sumado a lo evasivo que fue en las respuestas que dio en el interrogatorio [donde se limitó a sostener que siendo propietario del vehículo no supo nada del suceso porque el conductor salió de la clínica molesto con él], amerita ponderación, porque así lo determina el inciso 1° del precepto 280 del código general del proceso, según el cual el juez debe calificar ‘siempre’ la conducta procesal de las partes, para deducir indicios de ella, mandato que compagina con lo previsto al respecto por el artículo 241 del mismo ordenamiento.

Y lo demuestra también el reporte de Gps satelital que estaba instalado en el vehículo de propiedad del demandante, en el que el reporte 439 de las 0:56 horas cuando se desplazaba a 20 km por hora, arroja una señal de apertura de puerta, al cabo de lo cual hasta las 00:58 se siguen unos reportes sucesivos de “*vehículo apagado*”, “*vehículo estacionado*”, “*vehículo encendido*”, “*reporte por tiempo*”, “*reporte por tiempo*” y “*botón de pánico*”, lo que resulta indicativo de que algo ocurrió en ese instante que produjo esa alteración del sistema y esas alertas, máxime si se tiene en cuenta que en el mismo minuto el vehículo pasó de velocidad 20 a 47 km por hora, momento en que según el sistema se registraba como vehículo estacionado [a diferencia de lo que aconteció en todas las otras ocasiones en las que el vehículo aparecía como estacionado donde le figuraba una velocidad de 0], que no fue otra cosa que el golpe que recibió por detrás, para luego empezar a disminuir su velocidad hasta quedar completamente detenido en velocidad 0.

Documento que si bien no fue aportado en la demanda, sino en el interrogatorio de parte rendido por el

demandante, terminó haciendo parte del haz demostrativo porque en una labor muy propia de su función juzgadora el a-quo, así no lo haya dicho expresamente, lo halló de interés para el proceso y por eso lo incorporó al expediente, decisión que en esas condiciones no podría tacharse de desafortunada, pues el papel que desempeña el juez, por más que los sistemas procesales actuales tiendan a horadar su función, no es la de un simple espectador del litigio, ya que en su condición de director del proceso, debe siempre enderezar sus esfuerzos a descubrir la verdad verdadera, laborío donde, haciendo uso de las herramientas que el mismo legislador le otorga para garantizar una genuina administración de justicia, en particular las establecidas en los artículos 169 y 170 del código general del proceso, puede y debe decretar y practicar pruebas de oficio, máxime que el demandado tuvo oportunidad de controvertirlo y en efecto así lo hizo.

Así, por más que se tache la conducta del conductor del furgón, lo que un enjuiciamiento objetivo de los comportamientos de cada chofer evidencia es que el de aquél no tiene mácula, por lo que la exoneración del demandado no es de recibo.

7.- Queda por dilucidar entonces lo relativo al reconocimiento del lucro cesante, que es el otro aspecto que controvierte la apelación; y en ese propósito, lo primero que debe memorarse es que, como lo ha sostenido la jurisprudencia, cuando *“se busca la indemnización de perjuicios patrimoniales en el rubro de lucro cesante, el afectado tiene la doble carga de llevar al convencimiento, por un lado, de que éstos ocurrieron ante la disminución o interrupción de unos ingresos que se tornaban ciertos y, del otro, de cómo cuantificarlos, bajo la premisa de que su propósito es netamente de reparación integral, sin que pueda constituirse en fuente de enriquecimiento. Las falencias que se presenten en uno u otro campo tienen distintas connotaciones, puesto que de no comprobarse la existencia del perjuicio fracasarían las pretensiones por la ausencia de uno de los supuestos imprescindibles de viabilidad de la acción, mientras que existiendo conciencia de ese aspecto*

pero frente a la indeterminación del monto, dificultándose así una condena cierta, el artículo 307 id impone el uso de las facultades oficiosas del fallador para concretarlo, so pena de incurrir en falta disciplinaria. De todas maneras las dificultades que se presenten en la cuantificación del daño, que no se diluciden a pesar de la proactividad del sentenciador, pueden ser superadas con patrones de equidad brindando una solución que aminore en justicia cualquier desbarajuste existente entre los involucrados. Respecto de esa dualidad, en la providencia CSJ SC, 28 Feb. 2013, Rad. 2002-01011-01, se enfatizó en '(...) la autonomía e independencia de cada uno de esos laboríos, pese a su estrecha relación, y que, por consiguiente, no debe confundírseles como si se tratara de una misma actividad y, menos aún, sujetarse la demostración del daño a la de su quantum, pues, como se aprecia, la regla que al respecto pudiera elaborarse sería exactamente la contraria, es decir, que la comprobación de la cuantía del perjuicio depende de la previa y suficiente constatación de la lesión patrimonial sufrida por el afectado (...) Ello explica que en el plano procesal el incumplimiento de uno u otro deber provoque efectos diversos. Mientras que la falta de acreditación del daño conduciría a colegir la insatisfacción del más importante elemento estructural de la responsabilidad civil, contractual y extracontractual, y, por ende, el fracaso de la correlativa acción judicial, la insatisfacción del segundo impone al juez decretar 'de oficio, por una vez, las pruebas que estime necesarias' para condenar 'por cantidad y valor determinados', entre otros supuestos, al pago de los 'perjuicios' reclamados (art. 307, C. de P.C.). (...) Incluso, la jurisprudencia reiterada de esta Corporación ha señalado que es posible acudir a la equidad para determinar el monto del daño, en aquellos casos límite, en que, habiéndose acreditado el perjuicio patrimonial, la determinación de su cuantía se torna extremadamente difícil, no obstante el cumplimiento de las cargas probatorias por la parte demandante (Cas. Civ. Sent. de 12 de diciembre de 2017, exp, SC20950-2017, reiterada en sentencia de 23 de septiembre de 2021, exp. SC4232-2021).

7.1.- Aquí, es incuestionable, el daño al vehículo está demostrado, cual se advierte de las fotografías adosadas con la demanda y el dictamen técnico mecánico practicado el 5 de julio de 2018, y también el lucro cesante que padeció, a cauda del tiempo invertido en su reparación, de 9 a 10 meses aproximados [como se descubre de los testimonios de Jhon Arias Giraldo y Edwin Stiven Pardo Martínez], tiempo en que dejó de percibir unos ingresos que con venía recibiendo de su explotación, como se observa en las certificaciones expedidas por las empresas a las que prestaba sus servicios y las declaraciones de renta exhibidas en el proceso, de ahí que nada reprochable es que, prevalido de ello y del criterio que sobre el particular se ha decantado, el juzgador a-quo haya procurado fijar ese *quantum* tomando como base esos manifiestos de carga, sobre todo si el hecho de haber descartado el valor probatorio de las certificaciones de ingresos obrantes en los autos no implica que ese tipo de daños no pueda reconocerse, máxime que no se aprecia en la conducta del demandante algo que deba valorarse en su contra, pues que el valor dado en aquéllas no coincida cercanamente con lo que reflejan las declaraciones de renta, aunque no legal ni adecuado, resulta ser una práctica no infrecuente para disminuir el valor del impuesto que apenas se declare por los ingresos que corresponden a los efectivamente reportados ante esa entidad en la información exógena correspondiente.

Claro, dice la apelación a ese respecto que sobre los citados documentos no pudo ejercer derecho de contradicción, algo en que no tiene la razón, pues tras repasar lo acontecido en las audiencias se observa que si bien éstos no fueron de presentados en el instante mismo en que el demandante los aportó al rendir interrogatorio, lo que dijo el juzgador que haría antes de concluir la audiencia de instrucción y juzgamiento y que no pudo hacerse debido a una falla en el fluido eléctrico que obligó a suspender la audiencia, estos fueron incorporados en la audiencia virtual que se realizó a continuación, y a pedido del propio demandado se le pusieron de presente, obviamente que, siendo así las cosas, no puede decir a estas alturas que su presencia en el proceso se

hizo con menoscabo de los principios de bilateralidad de audiencia, contradicción y publicidad que hacen parte integral del derecho del debido proceso, menos si se tiene en cuenta que la ley no exige fórmulas sacramentales para entender que el juzgador había decidido incorporarlos como prueba, naturalmente que si los puso en conocimiento del demandado, era obvio que harían parte del caudal demostrativo.

7.2.- Ahora bien. Dícese que el promedio de ingresos no podía calcularse en \$9'598.827, porque al realizar la operación aritmética correspondiente el juzgador incluyó en los ingresos de junio de 2018 un comprobante que corresponde al mes de mayo, en lo que jamás podría coincidirse, por supuesto que si el accidente tuvo suceso el 26 de junio de 2018, esto es, antes de terminarse el mes de junio, lo más adecuado en aras de establecer el verdadero promedio de los ingresos era que ese vacío en lo restante del mes, se completara de alguna forma, y bien podía llenarse tomando como base el manifiesto de carga 01002102563-114716 de 28 de mayo de ese año de la empresa JLT Transportes Ltda., pues razonable es suponer que de no haberse presentado el siniestro en esa data, también habría podido el demandante obtener ese ingreso del mes inmediatamente anterior.

En lo que sí asiste razón a la apelación es en que a ese valor debe descontársele lo que el propietario del vehículo invierte para obtener ese producido; mas, como no hay prueba de que en verdad esos gastos correspondan al 35 o 40%, pues al respecto solo se tiene esa aseveración del actor según la cual en un viaje cuyo costo es de \$1'274.000, le queda un promedio de \$1'000.000, es decir, porcentualmente, el 21.6% aproximado, de donde es ese porcentaje el que en efecto debe descontarse de ese ingresos mensuales promediados, lo que significa que si éstos en total ascendieron a \$86'389.443, por los nueve meses que el vehículo estuvo en reparación, aplicado ese porcentaje a que se aludió, estos quedarían reducidos a la suma de

\$67'729.323, único aspecto en el que el fallo amerita enmienda.

8.- En fin. La sentencia apelada, por lo dicho, ha de modificarse, aunque solamente en el aspecto a que se aludió; las costas del recurso, ya para terminar, se impondrán a cargo del recurrente en un 85%, teniendo en cuenta que la alzada prosperó apenas en una mínima parte.

II.- 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, modifica el numeral quinto del fallo apelado para, en su lugar, concretar la indemnización por concepto de lucro cesante que debe pagar el demandado al demandante, en la suma sesenta y siete millones setecientos veintinueve mil trescientos veintitrés pesos (\$67'729.323); en lo demás, confirma la sentencia de fecha y procedencia preanotadas.

Costas de la apelación a cargo del recurrente en un 85%. Tásense por la secretaría del a-quo en el momento procesal oportuno, 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 28 de octubre de 2021, según acta número 30.

Cópiese, notifíquese y cúmplase,


ORLANDO TELLO HERNÁNDEZ

Pablo I. Villate M.
PABLO IGNACIO VILLATE MONROY


GERMÁN OCTAVIO RODRÍGUEZ VELÁSQUEZ