

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO DIECISÉIS CIVIL DEL CIRCUITO Bogotá D.C., nueve (9) de junio de dos mil veintidós (2022)

Expediente: 2018-00149

Procede el Despacho a proferir sentencia dentro del proceso declarativo por responsabilidad civil extracontractual instaurado por LUZ MARINA LOZANO ORTIZ, CLAUDIA MILENA BERMÚDEZ LOZANO, LADY MARIANA BERMÚDEZ LOZANO y JHEYSON ALFONSO BERMÚDEZ ÁLVAREZ contra LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO, INGENIO LA CABAÑA S.A., SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. y NÉSTOR ROMERO OTÁLORA y los llamados en garantía SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. e INGENIO LA CABAÑA S.A.

ANTECEDENTES

1.- Pretensiones: Actuando a través de apoderado judicial Luz Marina Lozano Ortiz, Claudia Milena Bermúdez Lozano, Lady Mariana Bermúdez Lozano y Jheyson Alfonso Bermúdez Álvarez formularon demanda declarativa de responsabilidad civil extracontractual contra Leasing de Occidente S.A. Compañía de Financiamiento, Ingenio La Cabaña S.A., Seguros Generales Suramericana S.A. y Néstor Romero Otálora, pretendiendo que se declare a las convocadas (i) que son civil y solidariamente responsables de todos los daños y perjuicios de orden material y moral causados a los demandantes con ocasión de la trágica muerte del señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.), en accidente de tránsito referido en los hechos de la demanda y, como consecuencia, (ii) se condene a los demandados a pagar de manera solidaria a los demandantes las sumas de \$1.256'000.000 por concepto de perjuicios, así:

1.1.- Luz Marina Lozano Ortiz (cónyuge supérstite) la suma de cuatrocientos cincuenta y seis millones de pesos (\$456.000.000), por perjuicios materiales; cien millones de pesos (\$100'000.000), por perjuicios morales y cien millones de pesos (\$100'000.000), por daño a la vida de relación.

1.2.- Claudia Milena Bermúdez Lozano (hija) la suma de cien millones de pesos (\$100'000.000), por perjuicios morales y cien millones de pesos (\$100'000.000), por daño a la vida de relación.

1.3.- Lady Mariana Bermúdez Lozano (hija) la suma de cien millones de pesos (\$100'000.000), por perjuicios morales y cien millones de pesos (\$100'000.000), por daño a la vida de relación.

1.4.- Jheyson Alfonso Bermúdez Álvarez (hijo) la suma de cien millones de pesos (\$100'000.000), por concepto de perjuicios morales y cien millones de pesos (\$100'000.000), por daño a la vida de relación.

2. Causa petendi: Las anteriores súplicas se encuentran amparadas en los hechos que se relacionan a continuación:

2.1. Que el 29 de septiembre de 2016, siendo aproximadamente las 4:45 a.m., en el kilómetro 91+850 metros de la vía nacional Cali – Andalucía, el vehículo tracto camión de placa W XK-1369, conducido por el señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.) colisionó violentamente con el vehículo tren cañero (4 vagones) de placas V KK-519, conducido por Néstor Otálora Romero, perdiendo la vida de manera instantánea el señor Luis Alfonso Bermúdez.

2.2. Que la causa principal del accidente fue la actividad peligrosa que estaba realizando el señor Néstor Otálora Romero conductor del vehículo tren cañero de placa V KK-519, que, además, se encontraba varado y sin señales de advertencia en una curva que originó la colisión con el automotor de placa W XK-136, que se desplazaba a velocidad normal y permitida en una vía de doble calzada.

2.3. Que el vehículo tren cañero de placa V KK-519, no es un vehículo de fábrica, es acondicionado para el trabajo que se realiza – transporte de caña de azúcar-, al que le agregaron cuatro vagones lo que le resta movilidad, versatilidad y todas las facultades propias de un vehículo original de fábrica.

2.4. Que previo al accidente, el señor Luis Alfonso Bermúdez gozaba de buena salud, era laboralmente activo, tenía 42 años de edad y no padecía de ninguna enfermedad que lo aquejara o que le impidiera realizar sus actividades normales. Laboraba como conductor de tracto camión, actividad que le generaba un ingreso mensual de \$3'000.000,

2.5. Que con ocasión a la muerte de Luis Alfonso Bermúdez los demandantes sufrieron enormes perjuicios, dado que en vida era quien aportaba lo necesario para el sustento familiar, daños tanto materiales (lucro cesante pasado y futuro); morales y daño a la vida en relación.

3. Actuación procesal: La demanda correspondió por reparto a este despacho, por lo que por auto de 10 de septiembre de 2018 (fl. 76, C.1) se admitió la acción y se ordenó la notificación de la parte demandada conforme a los artículos 291 a 293 del C.G. del P., la cual fue reformada y admitida por interlocutorio de 12 de abril de 2021 (fl. 361, C.1), providencia notificada por estado al extremo demandado. Igualmente, mediante proveído de 12 de abril de 2021 (fl. 71, C. 2)¹ y 8 de agosto de 2019 (fl.28, C.3 y fl. 38, C.4)², se admitió llamamiento en garantía respecto de Seguros Generales Suramericana S.A. e Ingenio La Cabaña S.A., respectivamente.

El auto admisorio fue notificado personalmente a Seguros Generales Suramericana S.A. el 9 de octubre de 2019 (fl. 89, C.1); a Néstor Romero Otálora y al Ingenio La Cabaña S.A. el 12 de octubre de 2018 (fl. 103, C. 1) y a Leasing de Occidente S.A. hoy Banco De Occidente S.A., por conducta concluyente el 11 de enero de 2019 (fl. 201 vto., C. 1), quienes contestaron la demanda, oponiéndose a las pretensiones del libelo y planteando excepciones; la Compañía aseguradora planteó como tales las que denominó: *“colisión de actividades peligrosas, causa extraña, reducción del monto indemnizable por culpa de la víctima directa, ausencia de prueba del perjuicio patrimonial que la parte demandante manifiesta haber sufrido, no obra prueba de que los ingresos del señor Luis Alfonso Bermúdez estuvieran destinados al sostenimiento de los demandantes que le sobrevivieron, tasación excesiva de los perjuicios extrapatrimoniales, ausencia del siniestro, límites aplicables al contrato de seguros”*, además objetó el juramento estimatorio.

Por su parte, Néstor Romero Otálora y la sociedad Ingenio La Cabaña S.A., plantearon como medios de defensa: *“actividad peligrosa, culpa exclusiva de la víctima, reducción del daño por la imprudencia de la víctima, tasación de perjuicios materiales, tasación excesiva de los daños extrapatrimoniales”* y objetaron el juramento estimatorio. A su turno, el Banco de Occidente S.A propuso las que denominó *“inexistencia de responsabilidad extracontractual en cabeza de Leasing de Occidente -hoy Banco de Occidente S.A., falta de causa para demandar a Leasing de Occidente C.F.C. hoy Banco de Occidente S.A., falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de leasing de Occidente hoy Banco de Occidente S.A., falta de vinculo de subordinación y dependencia entre el presunto autos del hecho dañino y Leasing de Occidente hoy Banco de Occidente S.A., inexistencia de daño a reclamar leasing de Occidente C.F.C. hoy Banco de Occidente S.A.”* e, igualmente, objetó el juramento estimatorio.

Adelantada la audiencia inicial, así como la de instrucción y juzgamiento y luego de haber practicado todas las pruebas decretadas y escuchados los alegatos de las partes, con fundamento en el artículo 373 del Código General del Proceso, se procede a dictar la sentencia que en derecho corresponde.

¹Ver Archivo PDF 001 página 76, cuaderno 2.

² Ver Archivo PDF 001 página 49, cuaderno 3 y Archivo PDF 001, página 40, cuaderno 4.

II. CONSIDERACIONES

1. Presupuestos procesales: para decidir de fondo concurren en legal forma y no se observa causal de nulidad que sea capaz de invalidar la actuación procesal surtida.

2. Problema Jurídico: Corresponde determinar si los demandados son civil y solidariamente responsables de los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión del accidente de tránsito que ocurrió el 29 de septiembre de 2016, donde perdió la vida el señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.) y en caso positivo, si hay lugar a reconocer los montos deprecados por la parte actora.

3. Caso en concreto: Es verdad sabida que quien por sí o por medio de sus agentes causa a otro un daño, originado en hecho o culpa suya, está obligado a resarcirlo, lo que equivale a decir, conforme a lo dispuesto en el artículo 2341 del Código Civil, que quien reclame indemnización por igual concepto, tendrá que demostrar, en principio, el daño padecido, el hecho intencional o culposo atribuido al demandado y la existencia de un nexo adecuado de causalidad entre ambos factores, a excepción, desde luego, de la culpa, cuando el hecho sea producto de una “actividad peligrosa”.

Con el objeto de tejer un manto de protección a favor del perjudicado, la jurisprudencia patria, apoyada en el artículo 2356 del Código Civil, ha elaborado una teoría en torno a las denominadas “actividades peligrosas”, según la cual, cuando el detrimento ocurre en ejercicio de una actuación de esta naturaleza, la culpa se presume y fruto de esta ventaja probatoria, el afectado queda relevado de probarla. En forma correlativa, al causante del quebranto le corresponde liberarse mediante la prueba de la ocurrencia de una causa extraña, esto es, “fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero”.

Ahora bien, nuestro máximo órgano de la jurisdicción ordinaria, en su especialidad civil, se ha preocupado por dilucidar la forma de establecer la responsabilidad en los casos en que dos o más actividades catalogadas por fuera del rango de riesgo permitido concurren y se provoca un resultado nocivo, precisando que:

“desde el punto de vista jurídico en caso tal de concurrencia, constituye punto esencial determinar la incidencia que el ejercicio de la actividad de cada una de las partes tuvo en la realización del daño, o sea establecer el grado de potencialidad dañina que puede predicarse de uno u otro de los sujetos que participaron en su concurrencia, lo que se traduce en que debe verse cuál ejercicio fue causa determinante del daño, o en qué proporción concurrieron a su ocurrencia; de modo tal que no dándose una correspondencia o equivalencia entre tales actividades, queda aún el demandante con el favor de la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación se reclama.

*Según lo anterior, basta determinar, entonces, cuál fue la causa determinante del daño para deducir quién corre con la carga de indemnizar los perjuicios, e inútil será, si ella pesa contra la demandada, como guardián de la actividad peligrosa por cuyo ejercicio realmente se causó el daño, que éstos intenten establecer que observaron la diligencia debida; se da así entrada legal a un singular mecanismo de atribución de dicha deuda de reparación, el cual en último término y para los fines que aquí importa tener presentes, consiste en imputarle el resultado dañoso, en virtud del principio de contro del peligro y atendidas las características de los riesgos específicos inherentes a determinado tipo de empresa o explotación, al patrimonio de quien tenía la potestad de dominar de ejercer tales controles y de impedir aquél resultado; de donde se sigue, por obvia inferencia, **que su defensa no puede plantearse con éxito en el terreno de la culpabilidad sino en el de la causalidad, rindiendo la prueba de lo que se ha convenido en denominar ‘la causa externa exoneratoria’, originada en el caso fortuito o fuerza mayor, en el hecho de la víctima o en el hecho de un tercero’** (Sentencia de la Sala de Casación Civil y Agraria de la Corte Suprema de Justicia, de 26 de noviembre de 1999. Expediente 5220. M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno). (resaltado fuera del texto)*

De acuerdo con lo señalado en dicha jurisprudencia, cuando el daño tiene su origen en una actividad susceptible de ser considerada peligrosa, resulta aplicable el artículo 2356 del Código Civil que ha implementado un régimen conceptual y probatorio cuya misión no es otra que la de favorecer a las víctimas y tratándose del accidente de tránsito que se produce por la colisión de dos vehículos, los que por tanto concurren a la realización del daño, se debe establecer si realmente a ella hay lugar en ese caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomarse 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 y como lo señala en forma textual la jurisprudencia:

“más exactamente, la aniquilación de la 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, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas, pues de no darse esa correspondencia, gravitará siempre en favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda. En todo caso, nada impide, no obstante la convergencia de las dos actividades peligrosas en la producción del daño, que el actor, siguiendo las reglas generales trazadas por el artículo 2341 del Código Civil, demuestre la culpa del demandado” (Sentencia de 9 de mayo de 1999).

Precisado lo anterior, es procedente señalar que la responsabilidad surge del concurso de los siguientes factores: a) un daño; b) una culpa en el agente o dependiente; c) una relación de causalidad entre dicha culpa y el daño. Si falta, pues, alguno de tales elementos queda comprometida la responsabilidad; como tampoco queda, aunque concurren todos, si la parte demandada puede prevalecerse de una circunstancia eximente.

De ahí que la culpa del conductor resulta, de la misma comprobación del accidente, ya que tratándose de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos automotores, los daños causados por ella se presumen derivados de culpa de su autor, de conformidad con la presunción que al respecto consagra el artículo 2356 del código civil.

4. Auscultando el material probatorio acopiado en el plenario así como las diversas actuaciones surtidas en la audiencia inicial, de instrucción y juzgamiento, se advierte de entrada, que en el caso que nos ocupa se tiene como cierto por los extremos procesales el hecho que el accidente ocurrió el 29 de septiembre de 2016 entre el vehículo tracto camión de placas WXX-136 conducido por Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.) con el camión tren cañero de placas VKK-519 maniobrado por Néstor Romero Otálora.

El Informe Policial de Accidente de Tránsito N°A000450581 visto a fls.10-12, C.1³, que aportó la actora, levantado en el lugar de los acontecimientos, por los agentes de tránsito Jorge Mejía Cardona (placa 088336) y Jarvey Cardona Barrios (placa 109732) el día del accidente, da cuenta que siendo la hora de las 04:45 horas de dicha data, el tracto camión de placas WXX-136 de propiedad de Carlos Gonzalo Díaz Godoy, conducido por el señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.), sufrió “accidente” tras chocar en la parte trasera contra el vehículo de placas VKK-519 tren cañero, que pertenece al “Ingenio la Cabaña S.A.”, y era manejado por Néstor Romero Otálora, presentando daños. La hipótesis sobre la causa del evento que quedó plasmada fue la distinguida con el código 157, consistente en *“no estar atento a las acciones de los demás conductores y a la vía”*, para el vehículo conducido por el señor Bermúdez, además se especificaron las condiciones de la vía al momento del siniestro.

Esta prueba goza de plena validez acorde con lo previsto en el artículo 243 del C.G. del P.⁴, habida cuenta que se trata de un documento público cuya autenticidad se presume, y lo cierto es que no fue cuestionado al interior del proceso, como tampoco se tachó de falso o contrario a la realidad por ninguno de los extremos procesales, con independencia de quien lo haya aportado al proceso. Sobre la naturaleza de dicho instrumento, la Corte Constitucional en sentencia C-429 de 2003 dejó sentado que *“Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público y como tal se presume auténtico, es decir cierto en cuanto a la*

³ Ver Archivo PDF 001, páginas 14, 15, 16.

⁴ Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares. Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.

persona que lo ha elaborado, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo. (...)”⁵.

Además, hay que resaltarse que las manifestaciones contenidas en dicho documento fueron corroboradas con las declaraciones rendidas al interior de la lid, por los agentes de tránsito Jorge Mejía Cardona y Jarvey Cardona Barrios, en las cuales afirmaron que el accidente ocurrió aproximadamente a las 4:45 horas y su llegada al lugar de los hechos, fue sobre las 5:00 de la mañana, además, el primero de los citados indicó que para la época la visibilidad en el sector era de 100 metros, más o menos, y el segundo, señaló que esta oscilaba entre 60 o 80 metros, aproximadamente.

Así mismo, en la entrevista que les realizó la Policía Judicial por orden de la Fiscalía de Tulúa⁶, documento incorporado el plenario como prueba trasladada, los agentes Jarvey Cardona Barrios y Yamid Montenegro, sobre los hechos acá debatidos, de manera unísona indicaron que la causa del accidente fue la falta de precaución del conductor del tracto camión y frente al interrogante formulado “*según su criterio quien cree usted pudo ser responsable de los hechos*”, contestaron “*el conductor del tracto camión porque falta de precaución frente a los demás usuarios de la vía*”, lo que guarda relación con la hipótesis planteada en el informe policial de accidente de tránsito antes relacionado, código 157, consistente en “*no estar atento a las acciones de los demás conductores y a la vía*”, (ver archivo PDF 021, páginas 58, 59, 60 y 61).

Obra igualmente, el dictamen pericial aportado por la parte actora (fls. 304-336, C.1)⁷, rendido por el perito Roger Kevin Palacio Devia, quien lo basó en dos puntos específicos: el primero, que al “*realizar el informe de evitabilidad del accidente de tránsito con base en la velocidad de circulación que es de 45km/h y la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, la cual es de 60km/h, **es posible establecer que con base en el Software RACTT, que el evento era inevitable tanto si estaba estacionado o en movimiento a velocidades bajas, lo que se puede probar con base en lo sustentando anteriormente, así como la maniobra de evitabilidad que realice el conductor del vehículo tractocamión***”; y, el segundo, en la declaración que rindió el conductor del vehículo tren cañero señor Néstor Romero Otálora ante la Fiscalía de Tulúa el 13 de febrero de 2017⁸, donde manifestó “*puntualmente que el día 29 de septiembre de 2019 a eso de las 04:00 a.m. salió desde bugalagrande, cargado de caña de azúcar hasta el ingenio la cabaña y sobre las 04:30 horas, es decir, media hora después de recorrido,*

⁵ Ver, igualmente, Sentencia T-475 de 2018.

⁶ Prueba trasladada del proceso adelantado ante la Fiscalía de Tulúa, que, puesta en conocimiento de las partes en audiencia del 20 de abril de 2022, con silencio de las partes – ver archivo PDF 021

⁷ Ver Archivo PDF 001, páginas 336-368.

⁸ Ver Archivo PDF 021, página 66 a 69

se presentó el impacto, manifestando que circulaba a una velocidad entre los 10 y 7 kilómetros por hora, lo que es incoherente respecto a las distancias y tiempos de desplazamiento, toda vez que según registro de Google Maps la distancia que hay desde Bugalagrande hasta el punto del accidente de tránsito es de 17.8 kilómetros, es decir, que si el vehículo tránsito a 10 kilómetros por hora, según versión del mismo conductor debió tardar alrededor de un hora y cuarenta y cinco minutos en recorrer los 17.8 kilómetros, lo que no es coherente con lo manifestado. Hipotéticamente el vehículo debió circular a aproximadamente 30 kilómetros por hora para recorrer los 17.8 kilómetros en 30 minutos, es decir, que un vehículo que lo colisione por alcance no debería presentar una deformación como la anteriormente expuesta en los cálculos físicos, lo que nos permite establecer que posiblemente el tren cañero estaba estacionado sobre la vía, ya que las distancias, tiempos y velocidades no concuerdan con la narrado por el conductor Romero Otálora Néstor” (resaltado y subrayado por el despacho).

Estas conclusiones a las que arribó el perito fueron ratificadas en la declaración rendida al interior del asunto el 20 de abril del cursante año (ver archivo PDF 026), al ser interrogado por el Despacho y las partes, en virtud del artículo 228 del CGP.

Sin embargo, se colige que dicho trabajo pericial no es suficientemente claro en determinar si en realidad el vehículo tren cañero estaba estacionado (o no) en la vía, toda vez que el auxiliar indicó que el automotor estaba estacionado porque era prácticamente imposible que llegara al lugar del accidente en media hora, si se tomaba como partida las 4:00 am de Bugalagrande y el siniestro ocurrió a las 4:30 a.m., dado que dicho recorrido de 17.5 kilómetros es de una hora aproximadamente, conclusión a la que llegó tomando en consideración la declaración que rindió el señor Romero Otálora ante la Fiscalía de Tulúa, oportunidad en la cual afirmó que salió del lugar de origen – Bugalagrande a eso de las 4:00 a.m. y que iba a una velocidad de 7 a 10 kilómetros para el momento del accidente.

Nótese, que dicha conclusión no se acompasa con las pruebas adosadas al dossier, dado que, por un lado, debió tener en cuenta la hora consignada en el informe policial del accidente de tránsito, es decir, las 4:45 a.m., lo cual no hizo, pues conforme a la misma el vehículo había realizado un recorrido de 45 minutos y no de media hora como lo indicó el auxiliar, y por otro, tampoco precisó si la velocidad promedio del rodante durante todo el recorrido fue de 7 a 10 kilómetros o si tuvo variaciones y entre que rangos, variables que le permitirían de manera más clara determinar el tiempo utilizado desde el lugar de origen – Bugalagrande hasta el lugar del siniestro, men su declaración el perito indicó que hasta el lugar del accidente hay más o menos una distancia de 17.5 kilómetros aproximados, para gastar media hora debió transitar a 17 kilómetros por hora (ver archivo 026, minutos entre 50 a 54).

De otro lado, dada la experiencia acredita del auxiliar, debió basar su informe, en otras variables, hipótesis o posibilidades, que dieran cuenta qué pasaría si en una vía como donde ocurrió el accidente (curva con ascenso prolongado), un vehículo de las características del tren cañero al movilizarse en dicho sector en horas de la madrugada (4:45 am) a una velocidad entre 7 a 10 kilómetros y con un peso de más de 100 toneladas, que consecuencias traería al ser colisionado por su parte trasera por un rodante que iba a una mayor velocidad y de menos peso?

Según el relato del perito, en dicho sector si un rodante va a una velocidad de 45 kilómetros por hora, necesita 13 metros para detenerse y a la velocidad normal de 60 kilómetros por hora (velocidad reglamentaria) 21.89 metros, pero como el lugar del accidente era una curva prologada, tomó como distancia 20 metros (ver archivo PDF 026, minutos aproximados del 39 al 43).

Contrastado el dictamen pericial y las declaraciones de los agentes de policía que realizaron el informe, técnicos en seguridad vial, resulta contraria la conclusión a la que arribó el auxiliar al señalar *“es posible establecer que con base en el Software RACTT, que el evento era inevitable tanto si estaba estacionado o en movimiento a velocidades bajas”*, dado que éstos indicaron que la visibilidad en el sector de la colisión oscila entre 60 y 100 metros aproximadamente, por lo que el conductor del tracto camión pudo evitar la colisión, máxime que por la edad del señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.), que para la época era de 41 años, su poder de reacción era de 1.8 segundos en horas nocturnas como lo afirmó el perito en su testimonio (ver archivo PDF 021, minutos aproximados entre 46 a 50), tiempo en el que pudo hacer una maniobra de evitabilidad y requería de 22 metros para detenerse en el evento de ir a una velocidad de 45 Kilómetros/hora, lo que finalmente no ocurrió y tuvo un desenlace trágico.

Y para ahondar en argumentos que le restan mérito a la evocada experticia, hay que señalar que fue realizada bajo normas no vigentes frente a vehículos como el tren cañero⁹.

De otro lado, se escuchó el testimonio de Oscar Fernando Chavarro, quien narró que no fue testigo directo del accidente de tránsito, que lo único que puede asegurar es que el 28 de septiembre de 2016, un día antes del accidente, en horas de la tarde, aproximadamente entre las 4:00 y 5:00, cuando realizaba su actividad deportiva (ciclismo) entre Tulúa – Buga, vio un tren cañero en el sector, que se encontraba varado, con unos conos a 10 o 20 metros del rodante aproximadamente, pero no confirmó que se tratara del mismo tren involucrado en el accidente aquí cuestionado, pues solo se limitó a señalar que no tenía datos que los identificaran, como el número de vagones o la placa y se enteró del siniestro por la red social Facebook al día siguiente,

⁹ Ver archivo PDF 026, minuto 1:002 a 1:004, aproximadamente.

esto es, el 29 de septiembre de 2019, en donde hizo un comentario del accidente.

Nótese al respecto, que este testimonio no aporta elementos que permitan establecer las condiciones de tiempo, modo y lugar como en efecto sucedieron los hechos que originaron esta litis, pues no es un testigo presencial y de su declaración no se puede colegir que el tren que vió varado el día anterior al accidente, haya sido efectivamente el mismo que se vió involucrado en el incidente de tránsito que ahora nos ocupa, por lo cual, no es acogido por este despacho.

También se arrimaron por la parte actora, las publicaciones de noticias o información de accidentes similares, frente a las cuales hay que indicar que no prueban el hecho litigioso, y sólo puede ser vista como un elemento sobre la forma o manera como ha sido acreditado el hecho por una persona que lo ha examinado (que, bien puede no haber presenciado su ocurrencia ni intervenido en ella, pues, es posible que el difusor adquiriera el conocimiento del hecho por un tercero, lo que impide darle *ab initio* pleno valor demostrativo).

Sobre este aspecto probatorio en particular, el Consejo de Estado, prolijo al respecto, ha sostenido que *“las informaciones difundidas por medios escritos, verbales o televisivos no dan fe de la ocurrencia de los hechos en ellos contenidos, sino simplemente de la existencia de la noticia o de la información, por lo que no es posible dar fuerza alguna a dichos documentos, en tanto que a partir los mismos no se puede derivar certeza sobre el acaecimiento del hecho y sus circunstancias, no hay certeza de su contenido”* (Ver Sentencia de 7 de junio de 2012, Rad. 05001-23-24-000-1996- 00437-01 (20700), C.P. Enrique Gil Botero, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C.).

Por su parte el demandado Néstor Romero Otálora en su declaración de parte refirió, en síntesis, que salió de Bugalagrande a eso de las 3:40 a.m., que llegó al sitio del accidente aproximadamente sobre las 4:30 am, había tiempo seco, algo de claridad, sin neblina, iba en movimiento a una velocidad de 7 a 10 kilómetros por hora y que cuando sintió el impacto se detuvo y se bajó para averiguar qué había pasado; además, adujo que el vehículo que conducía tenía sus avisos laterales reflectivos en los vagones (luces led) y en el último en la parte trasera.

5. Del acervo probatorio acopiado se puede colegir que efectivamente hubo incidencia en el ejercicio de la actividad de cada una de las partes en la realización del daño, por el cual se reclama responsabilidad, no dándose una correspondencia o equivalencia entre tales actividades, como quedó visto, por lo que el demandante quedó con el favor de la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación se reclama.

Al respecto, es pertinente traer a colación la sentencia de 24 de agosto de 2009, expediente N°11001310303820010105401, M.P. William Namén Vargas que en cuanto a la presunción de responsabilidad del demandado expuso:

*“(...) la doctrina jurisprudencial cambió señalando en reiteradas oportunidades que en presencia de dos actividades peligrosas “(...) en lugar de colegir maquinamente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, 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 la 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, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas, pues de no darse esa correspondencia, gravitará siempre en favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda**”.*

Ahora bien, la culpa del conductor resulta de la misma comprobación del accidente, habida cuenta que los daños causados por ella se presumen derivados de culpa de su autor, de conformidad con la presunción que al respecto consagra el artículo 2356 del Código Civil. De donde se infiere igualmente, la relación de causalidad entre dicha culpa y el daño.

Si bien es cierto concurren todos los elementos de la responsabilidad como quedó visto, a) daño; b) culpa en el agente o dependiente; c) relación de causalidad entre dicha culpa y el daño, no es menos cierto que la parte demandada acá se valió de una circunstancia eximente, como es la de “*culpa exclusiva de la víctima*”, formulada como excepción de mérito por Seguros Generales Suramericana S.A., Ingenio la Cabaña S.A. y Néstor Romero Otálora, basada en que en el informe policial los agentes de policía que lo elaboraron codificaron como responsable del accidente de tránsito al señor Luis Alfonso Bermúdez (q.e.p.d.) por “*no estar atento a las acciones de los demás conductores y a la vía*”.

Y es que la culpa de la víctima como causa de exoneración, se endilga a quien despliegue con su comportamiento la producción o contribución de un hecho dañoso por acción u omisión y por ende debe asumir su responsabilidad, pues al intervenir (con o sin culpa) en la creación del riesgo que ocasiona el daño que sufre, en este caso, al conducir un vehículo se debe tener una buena actitud al volante y estar concentrado, y por ende será considerado responsable de su realización, casos en los cuales no habrá lugar a imputarle la responsabilidad a nadie más que a ella, por ser agente productora de su autolesión o destrucción, bien sea de manera exclusiva o con la colaboración de alguien más o un tercero.

Según se puede inferir de las pruebas acopiadas que el operador del tracto camión de placa W XK-136, señor Luis Alfonso Bermúdez, no estaba

enfocado o atento en la vía por la cual transitaba, puesto que, en caso contrario, hubiese tenido el tiempo suficiente para percibir la presencia del tren cañero delante suyo, haber frenado o evadirlo, pues como lo refirieron los agentes de tránsito en sus versiones, la visibilidad oscilaba entre 60 y 100 metros aproximadamente, se trata de una vía de doble calzada en un solo sentido, en buen estado de conservación, como quedó registrado tanto en el informe del accidente como en la prueba pericial aportada.

Además, en los registros fotográficos del automotor incluidos en la prueba trasladada, el último vagón del tren cañero tenía el siguiente aviso “PELIGRO VEHÍCULO EXTRA LARGO”¹⁰ es decir que tenía la advertencia y el perito en una de sus conclusiones determinó que el tracto camión requería 20 metros para detenerse en el caso de ir a una velocidad de 45 kilómetros por hora y tener 1.8 segundos de para reaccionar.

Si bien es cierto en los alegatos el apoderado de la parte demandante adujo que el tren cañero estaba varado, de lo cual no hay prueba fehaciente, y que el tracto camión iba a baja velocidad y cargado, surge entonces el cuestionamiento de por qué el conductor de éste no pudo evitar el choque si tal velocidad así se lo permitía. De ahí que tal manifestación resulte contradictoria y carente de fundamento; además, de las fotografías agregadas al expediente, el informe de tránsito y lo declarado por el demandado Néstor Otálora, que dan cuenta que el vértice delantero derecho del tracto camión quedó seriamente afectado y desafortunadamente el conductor del tracto camión quedó atrapado en el cabezote del mismo, falleciendo inmediatamente en el suceso, como da cuenta el informe que obra al respecto en la prueba trasladada acopiada en este asunto.

Amén de lo anterior, la parte actora no logró desvirtuar la hipótesis referida con el código 157, consistente en “*no estar atento a las acciones de los demás conductores y a la vía*”, para el vehículo conducido por el señor Bermúdez, lo que refuerza la configuración de la plurievocada excepción.

En este orden de ideas, analizadas las pruebas referidas una a una y en conjunto como lo manda el artículo 176 del Código General del Proceso bajo la sana crítica, todas conducen a demostrar indefectiblemente la prosperidad de la aludida excepción de mérito, pues el señor Luis Alfonso Bermúdez no condujo con la precaución debida en horas de la madrugada, lo que se traduce en falta de precaución y diligencia.

Nótese que los demandantes no lograron acreditar que las maniobras del conductor del vehículo de propiedad de la pasiva fuera la causa determinante del impacto, si bien incidió, no se demostró de manera fehaciente que estuviera detenido en la vía, que se encontraba varado y sin señales de advertencia en una curva.

¹⁰ Ver Archivo PDF 021, página 3.

6. Se concluye, en suma, que la acción está llamada al fracaso al probarse la excepción planteada por los demandados denominada “*culpa exclusiva de la víctima*”, por lo que así deberá declararse y por contera negar las pretensiones de la demanda, dando por terminado el proceso, sin imponer condena en costas por estar los actores amparados bajo la figura de amparo de pobreza (inciso 1º del artículo 154 del estatuto adjetivo), por lo que el Juzgado se abstendrá de analizar los demás medios de defensa conforme al inciso 3 del artículo 282 *ibídem*.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Juez Dieciséis Civil del Circuito de Bogotá D.C., administrando justicia en nombre de la República de Colombia, y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción de mérito planteada por los demandados denominada “*culpa exclusiva de la víctima*”.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda.

TERCERO: DAR por terminado el proceso.

CUARTO: ABSTENERSE de condenar en costas a los demandantes, por estar cobijados bajo la figura de amparo de pobreza.

QUINTO: ARCHIVAR el expediente por secretaría.

NOTIFIQUESE,

Firmado electrónicamente
CLAUDIA MILDRED PINTO MARTÍNEZ
JUEZ

JUZGADO 16 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C. La providencia anterior se notifica por anotación en el ESTADO ELECTRÓNICO No.57 fijado el 10 de junio de 2022 a la hora de las 8:00 A.M. Luis German Arenas Escobar Secretario

Jr.

Firmado Por:

Claudia Mildred Pinto Martinez
Juez
Juzgado De Circuito
Civil 016
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **4adaa5a4af7c732f6b6cf48081a4b787040c6e48326cc3276e266491b35b2d99**

Documento generado en 09/06/2022 03:43:37 PM

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