

República de Colombia
Rama Judicial del Poder Público



JUZGADO CUARENTA Y UNO CIVIL DEL CIRCUITO

Bogotá D.C., quince de mayo de dos mil veintitrés

Proceso.	Verbal
Número.	11001-31-03-041- 2021-00227-00
Demandante.	María Luz Betty Escobar y otros
Demandado.	Edwin Andrés Alvarado, Transportes Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar SAS

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

De conformidad con lo dispuesto en la audiencia de juzgamiento celebrada dentro del presente asunto, se procede a emitir por escrito la sentencia mediante la cual se resuelve el presente litigio, para lo cual se exponen los siguientes

I. ANTECEDENTES

1.1. La pretensión

Los demandantes, María Luz Betty Escobar Castillo, María Azucena Escobar, Silvia Isabel Castillo Escobar, Marco Antonio Castillo Escobar y Sandra Esperanza Castillo Escobar por conducto de apoderado judicial, presentaron demanda de responsabilidad civil extracontractual con el fin de obtener las siguientes declaraciones:

1.1.1. Declarar a Edwin Andrés Alvarado como conductor del vehículo de placas THL 669 como responsable del accidente de tránsito donde perdió la vida John Edison Castillo Escobar, ocurrido el 21 de enero de 2020.

1.1.2. Declarar a Edwin Andrés Alvarado, Transportes Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar S.A. como responsables solidarios de los perjuicios ocasionados por la muerte de John Edison Castillo Escobar, el 21 de enero de 2020.

1.1.3. Condenar a Edwin Andrés Alvarado, Transportes Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar S.A. a pagar los perjuicios morales así: (i) a María Luz Betty Escobar Castillo la suma de \$72'000.000,00; (ii) María Azucena Escobar \$40'000.000,00; (iii) Silvia Isabel Castillo Escobar \$40'000.000,00; (iv) Marco Antonio Castillo Escobar \$40'000.000,00 y (v) Sandra Esperanza Castillo Escobar \$40'000.000,00.

1.1.4. Condenar a Edwin Andrés Alvarado, Transportes Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar S.A. a pagar los perjuicios de daños a la vida en relación así: (i) a María Luz Betty Escobar Castillo la suma de \$72'000.000,00; (ii) María Azucena Escobar \$40'000.000,00; (iii) Silvia Isabel Castillo Escobar \$40'000.000,00; (iv) Marco Antonio Castillo Escobar \$40'000.000,00 y (v) Sandra Esperanza Castillo Escobar \$40'000.000,00.

1.2. Los hechos

1.2.1. El 21 de enero de 2020 en el corredor vial Girardot - Bogotá kilómetro 72 más 100 metros, John Edison Castillo Escobar iba conduciendo el vehículo de placas TLY – 160 el cual presentó fallas mecánicas. Edwin Andrés Alvarado conductor del vehículo de placas THL – 699 de propiedad de la empresa Transportes Horeb SAS recibió la orden de desvarar el rodante de placas TLY – 160.

1.2.2. En el informe de tránsito se consignó que Edwin Andrés Alvarado Sánchez y Ferney García Trujillo recibieron la orden por parte de Transportes Horeb SAS de desvarar el vehículo de placas TYL – 160 conducido por John Edison Castillo Escobar por presentar fallas mecánicas de embrague, fallas en la tracción embrague o freno. Procedieron a enganchar el vehículo mediante cadena y a llevarlo halado para despejar la vía, lo cual generó volcamiento donde falleció John Edison Castillo Escobar.

1.2.3. Los vehículos de placas TYL – 160 y THL – 699 son de propiedad de Transportes Horeb SAS.

1.3. Trámite procesal

1.3.1. La demanda fue admitida a trámite por auto de 1º de julio de 2021. Los demandados fueron notificados en debida forma, contestaron la demanda y propusieron excepciones. Logística Horbes SAS llamó en garantía a Seguros Comerciales Bolívar S.A.

1.3.2. Seguros Comerciales Bolívar S.A., propuso las excepciones de ausencia de prueba de ocurrencia del siniestro; inexistencia de ruptura del nexo causal relacionado con el riesgo asegurado culpa exclusiva de la víctima; inexistencia de los elementos estructurales de la responsabilidad civil; exclusión de pago de la póliza de seguros de automóviles; inexistencia de prueba de los perjuicios sufrido por la parte demandante; excesiva tasación de perjuicios; inexistencia de obligación indemnizatoria; concurrencia de culpas, ausencia de solidaridad; límite de responsabilidad de la aseguradora, disponibilidad en cobertura del valor asegurado y la genérica.

1.3.3. Logística Horeb SAS y Edwin Andrés Alvarado propusieron las excepciones de ausencia de prueba de la responsabilidad; culpa exclusiva de la víctima como factor de exoneración; concurrencia de culpas como atenuante de la responsabilidad; ausencia de prueba de perjuicios extrapatrimoniales y la genérica.

1.3.4. El apoderado parte demandante describió el traslado de las excepciones de mérito presentadas por los demandados Logística Horeb SAS y Edwin Andrés Alvarado.

1.3.5. En audiencia inicial prevista en el artículo 372 del Código General llevada a cabo el 17 de noviembre de 2022, se decretaron las pruebas y se recepcionó interrogatorio a las partes.

1.3.6. En la audiencia prevista en el artículo 373 del Código General se recaudó la prueba testimonial y se escucharon los alegatos de conclusión de las partes.

II. CONSIDERACIONES

2.1. Presupuestos Procesales

Están debidamente acaudalados los presupuestos procesales de validez de la actuación, competencia, capacidad para comparecer y ser parte de los sujetos en contienda; de igual forma, no existe vicio en el trámite invalidante en todo o parte de lo actuado, pues se acataron con plenitud los preceptos gobernadores de esta clase de enjuiciamiento.

2.2. Legitimación en la causa

2.2.1. La primera cortapisa, se enmarca bajo los acordes de los artículos 2342 y 2343 del Código Civil los cuales pregonan la legitimación en la causa para pedir o para resistir la pretensión indemnizatoria como componente de la responsabilidad aquiliana; es

menester juzgar desde ya que, ésta es trasmisible no sólo por activa sino también por pasiva.

2.2.2. María Luz Betty Escobar Castillo en su condición de madre y María Azucena Escobar, Silvia Isabel Castillo Escobar, Marco Antonio Castillo Escobar y Sandra Esperanza Castillo Escobar como hermanos de John Edison Castillo Escobar (en adelante John) acudieron a la administración de justicia, en su condición de víctimas indirectas, en procura de una decisión direccionada a obtener una sanción pecuniaria como obligación indemnizatoria causada por el fallecimiento de John Edison Castillo Escobar.

2.2.3. Está legitimada en la causa para pretender la indemnización de perjuicios toda persona a quien se causa un daño, ya de manera directa ora refleja conforme el artículo 2342 del Código Civil, al momento de acaecer la muerte del damnificado directo, *v. gr.*, sus herederos tendrían interés jurídico para reclamar además, de sus propios daños, también los ocasionados al causante; en igual modo, cualquier otra persona que reciba un perjuicio por el hecho eventual de la responsabilidad civil extracontractual, tenga la condición o no de heredero, podrá atisbar el resarcimiento de su menoscabo personal o singular.

2.2.4. María Luz Betty Escobar Castillo presentó acta de nacimiento en copia de John donde registra como su progenitora¹, en igual sentido, María Azucena Escobar, Silvia Isabel Castillo Escobar, Marco Antonio Castillo Escobar y Sandra Esperanza Castillo Escobar allegaron su registro civil de nacimiento en los cuales se registra como madre la señora María Luz Betty Escobar Castillo².

2.2.5. En nuestro sistema legislado, el registro civil de nacimiento es la prueba idónea para demostrar el parentesco y es el documento idóneo a presentar a una contienda judicial para tal fin, así lo prevé el inciso 2º del artículo 115³ del Decreto 1260 de 27 de julio de 1970; luego, el causante John es descendiente de María Luz Betty Escobar Castillo y, a su vez, María Azucena Escobar, Silvia Isabel Castillo Escobar, Marco Antonio Castillo Escobar y Sandra Esperanza Castillo Escobar descienden de un tronco común o raíz, esto es, de María Luz Betty Escobar Castillo entonces, entre sí, el parentesco de estos últimos es –o era– transversal de segundo grado y/o segundo grado de consanguinidad⁴, es decir, hermanos carnales al tenor del artículo 54 del Código Civil, por lo tanto, los demandantes tienen legitimación por activa.

¹ Ver informativo 03 folio 37-39

² Registros civiles de nacimientos obran en PDF 03 folios 40-49

³ “...Las copias y certificados que consignen el nombre de los progenitores y la calidad de la filiación, solamente podrán expedirse en los casos en que sea necesario demostrar el parentesco y con esa sola finalidad, previa indicación del propósito y bajo recibo, con identificación del interesado.”

⁴ Artículo 44 Código Civil.

2.2.6. Logística Horeb SAS (en adelante Horeb) y Edwin Andrés Alvarado (en adelante Edwin), ostentan legitimación en la causa por pasiva; llanamente, porque la acción indemnizatoria debe adelantarse contra el supuesto promotor del hecho dañoso, independientemente, del tipo de responsabilidad, “...*en principio, es el autor del hecho dañoso el que debe responder por sus consecuencias, tanto cuando éste es ilícito en el campo penal como en el campo civil, o sólo en el civil cuando no es delictuoso, pero sí dañino.*”⁵

2.2.7. La parte actora expuso en su demanda cuál era el fundamento de vincular como ente pasivo a Horeb y a Edwin, basta remitirnos a la lectura de los hechos, como a sus fundamentos de derecho, claro está que, los compendios sustanciales de la responsabilidad implorada serán foco de examen por esta sentenciadora, en su oportuno momento.

2.2.8. Queda delimitar la vinculación de Seguros Comerciales Bolívar S.A., (en adelante Seguros Bolívar) pues su asistencia se dio desde dos aristas, en primer lugar, la parte actora hizo su llamado de manera directa por virtud del contrato de seguros vigente para la data de la ocurrencia del hecho donde estuvieron involucrados los rodantes THL – 669 y TYL – 160. En segundo término, Horeb la llamó en garantía con soporte en la póliza de seguros núm. 1589574233705 bajo cobertura de Responsabilidad Civil Extracontractual General.

2.3. La Pretensión

2.3.1. Como líneas atrás se indicó, la parte activa presentó como fundamentos jurídicos de su reclamación los artículos 2341 a 2360 del Código Civil, normativa que repara en diferentes tipos de responsabilidad⁶ y otros asuntos afines, *verbigracia*, el canon 2341 estatuye, *in genere*, la responsabilidad civil extracontractual desde la antijuricidad bajo el postulado del *neminem laede* o deber de no causar daño a otro, 2342 prevé la legitimación en la causa por activa para pedir la indemnización, 2343 refiere a la legitimación por pasiva, 2344 consagra la obligación a título de *in solidum*, 2345 la responsabilidad del ebrio, 2346 reseña la inimputabilidad respecto de la culpa en la responsabilidad extracontractual y sobre la negligencia de las personas a cargo, 2347 la responsabilidad por el hecho de otro, 2348 la responsabilidad de los padres por la culpa o delitos de sus hijos, 2349 de la responsabilidad de los amos por el hecho de sus sirvientes, 2350 habla de la responsabilidad por los daños ocasionados por ruina de edificaciones, 2352 el derecho de repetición procedente en los casos de responsabilidad por el hecho de otro, 2353 y 2354 reparación del daño causado por animal doméstico y

⁵ MARTÍNEZ RAVE, Gilberto. Responsabilidad Civil Extracontractual en Colombia. Biblioteca Dike, 9ª Ed. pág. 673.

⁶ El título XXXIV del Código Civil prevé el Régimen de la “Responsabilidad común por los delitos y las culpas”.

fiero, en su orden, 2355 de la responsabilidad surgida por cosas (inanimadas) que se arrojan o caen de la parte superior de un edificio, 2356 en relación con la responsabilidad por actividades peligrosas, 2357 establece el principio de atenuación de la indemnización y 2358 sobre la prescripción de la acción civil para la reparación del daño procedente del delito o culpa de carácter penal, 2359 el reconocimiento del daño contingente y el 2360 atañe a costas.

2.3.2. En virtud de lo preceptuado por el artículo 2356 del Código Civil, la jurisprudencia ha desarrollado un régimen conceptual y probatorio, propio de las denominadas actividades peligrosas, con el fin de favorecer aquellas víctimas de los daños ocasionados como resultado de ciertos acontecimientos de la vida cotidiana que ofrecen peligro, como, por ejemplo, de la conducción de automotores.

Así, para el advenimiento positivo de la pretensión indemnizatoria sólo se requiere estar probado el daño y el nexo causal entre éste y la conducta del agente.⁷ En este tipo de responsabilidad se dispensa a la víctima de aportar la prueba de la imprudencia, impericia o negligencia del llamado a resarcir el daño y, por tanto, la culpa a cargo de éste se presume; presunción solo desvirtuada demostrando el perjuicio como resultado del caso fortuito o fuerza mayor, de la culpa exclusiva de la víctima, o de la intervención de un tercero.

2.3.3. El asunto trata de acción de responsabilidad civil extracontractual orientada a obtener la indemnización de los perjuicios sufridos por los demandantes, como resultado del fallecimiento del señor John ocurrido el 21 de enero de 2020 en el km 72+900 metros de la vía Girardot Bogotá sobre la calzada de circulación vial Girardot Bogotá, como consecuencia de un accidente de tránsito tipo volcamiento del tractocamión de placas TYL – 160 el cual era conducido por éste.

Acto o hecho dañoso

2.3.4. En relación con la prueba del daño, está demostrada la muerte de John Edison Castillo Escobar el 21 de enero de 2020 con el certificado de defunción⁸ e informe policial de accidentes de tránsito donde se consignó como evidencia 5 “*cuerpo sin vida de una persona mayor de edad sexo masculino vestido, identificado preliminarmente como John Edison Castillo Escobar CC No. 80.802.100 de Bogotá, conductor de vehículo, hallado en posición natural decúbito lateral derecho al interior de la cabina del tracto camión en la zona de copiloto*”⁹

⁷ Consultar: Corte Suprema de Justicia, sentencias 14 de marzo y 31 de mayo de 1938; 14 de marzo de 2000; 26 de agosto de 2010; 18 de diciembre de 2012; entre otras.

⁸ Ver documento PDF03

⁹ Ver informe PDF03

Así mismo, obra informe pericial de necropsia en los siguientes términos: “Se trata de un cuerpo sin vida que respondía al nombre de John Edison Castillo conductor del vehículo tracto camión que sufre volcamiento y fallece en el lugar de los hechos. Los hallazgos macroscópicos de la necropsia médico legal documentan trauma cráneo encefálico severo evidenciado en fracturade bóveda craneana, base de cráneo, laceración hemisferios cerebrales bilaterales a nivel frontal, con mecanismo de trauma abrasivo y contundente. Por lo tanto, se considera fallece por un choque neurogénico secundario a trauma cráneo encefálico severo, consecuencia de accidente de tránsito en calidad de conductor de tracto camión que sufre volcamiento”¹⁰ (SIC)

Punto, en todo caso, pacífico en el litigio, pues las partes no desconocen que por virtud de ese accidente de tránsito falleció John, por el contrario, a partir de la existencia del hecho, plantean su propia hipótesis sobre la culpa en el resultado fatal del suceso.

La causa del óbito

2.3.5. Informe único de noticia criminal 252906101282202080017 donde se narran los hechos¹¹:

“Siendo las 17:56 horas el señor Intendente Jefe Lozano Carlos Alexander adscrito a SETRA DECUN líder Cuadrante vial 14 reporta vía celular, la ocurrencia de un accidente de tránsito con persona fallecida (conductor de tractocamión) en el kilómetro 72+900 aproximadamente de la vía Girardot Bogotá (...) se trata de un accidente de tránsito tipo volcamiento de tractocamión con carga que tiene ocurrencia en el km 72+900 metros de la vía Girardot Bogotá sobre la calzada de circulación vial Girardot Bogotá el accidente se produce en la vía que se describe a continuación; área rural, tramo de vía doble calzada, atardecer, tiempo seco al momento de los hechos y de la diligencia (...) De acuerdo a la información recaudada en el lugar de los hechos el volcamiento surge en horas del día con iluminación natural sobre las 17:45 horas, por otra parte en el vehículo de placas THL-669 se movilizaba el conductor Edwin Andrés Alvarado en compañía de Ferney García Trujillo quien informa en el sitio que ambos vehículos son de una misma empresa y que él trabaja para ella, resumidamente menciona que el vehículo estaba varado en el peaje Chinauta que le ordenaron acudir a desvararlo y en el camino ya estaba siendo halado por la volqueta de placas THL-669 encontrándose en el hotel los Alpes de Chinauta donde fue verificada por él y donde establece que el inconveniente mecánico es en la balinera del embrague (clutch). En ese orden manifiesta que lo siguieron halando hasta el Alto de Chucural (variante de Fusagasugá) es ahí que en un deceso continúan su tránsito ya sin ser halado y más adelante es donde ocurre el accidente de tránsito”. (SIC)

2.3.6. Informe de tránsito hallazgos¹²:

- (i) huella de tipo neumático: velocidad crítica en curva;
- (ii) huella de tipo mecánico: de arrastre metálico (volcamiento lateral derecho)
- (iii) área de impacto: posterior a volcamiento
- (iv) vehículo tractocamión de placas TLY-160 marca Kenworth, línea T800B.

¹⁰ Ver informe pericial de necropsia obrante en PDF56 Pg. 161

¹¹ Ver informe glosa en PDF56

¹² Ver documento en informativo 03 fl. 31, PDF56 Pg. 09

modelo 2013, color blanco, servicio público, motor DF716475CM, chasis 3WKDD40X5DF716475, carrocería semirremolque de placas R79130 (dos ejes, tipo carrocería volcó)

- (v) cuerpo sin vida de una persona mayor de edad sexo masculino vestido, identificado preliminarmente como John Edison Castillo Escobar CC No. 80.802.100 de Bogotá, conductor de vehículo, hallado en posición natural decúbito lateral derecho al interior de la cabina del tracto camión en la zona de copiloto.
- (vi) vehículo de placas THL-699 marca international, color blanco hallado en el carril derecho metros adelante del tractocamión con daños en el costado derecho vértice anterior. (SIC)

2.3.7. EMP y EF objeto de examen¹³:

“Cuerpo sin vida de una persona mayor de edad, sexo masculino vestido identificado preliminarmente como John Edison Castillo Escobar CC No. 80802100 de Bogotá. Conductor de vehículo hallado en posición natural decúbito lateral derecho al interior de la cabina del tractocamión en la zona del copiloto (...) el occiso fallece el vía pública por lesiones presentadas en el accidente de tránsito tipo volcamiento al interior de la cabina del vehículo o tractocamión conducía” (SIC)

2.3.8. Relato y Entrevista a Ferney García Trujillo¹⁴

“Yo trabajo para la empresa logística OREB el día de hoy me dijo mi jefe Tatiana que fuera a revisar una mula de la empresa que se había varado en el peaje Chinauta o pasando la taquilla hacia Fusagasugá, me recogieron en una camioneta de la empresa que iba para el Carmen de Apicalá y en ese trascurso me comunico con el compañero por teléfono y me dijo que paráramos frente al hotel los Alpes de Chinauta, entonces me dejaron en la calzada bajando y yo pase la herramienta al otro lado cuando vi que un compañero que manejaba un doble troque lo venía halando y escoltado por una grúa de la concesión, como a mi dijeron que no le entraba los cambio reviso el embregue y el daño es en la balinera del embrague o clutch decidimos entonces con el señor de la concesión y el compañero que lo haláramos hasta el alto de chucural yo me vine con la doble troque que lo venía halando y ya ahí en chucural desenganchamos y ya el compañero siguió manejando su tractomula. En el momento en que desenganchamos arrancamos y él arranca detrás de nosotros, bajamos el puente de chucural, pasamos el plan donde paran los buses los fines de semana, normal, seguimos bajando por puerto coco y ya empezando a bajar por el sector donde está el SENA y ya el compañero que iba en la mula empezó a tomar más velocidad, entonces mi compañero con el que íbamos en el doble troque y aumento un cambio para cogerle más distancia porque íbamos adelante, ya cogimos la primera curva a la derecha antes del retorno y nos alcanzó, entonces el compañero pone otro cambio para aumentar la velocidad y poner más distancia y ya el compañero de la mula vuelve y los alcanza y nos pita para que le demos vía para rebasarnos, nos pasamos al carril izquierdo y ya en ese momento marcando la curva a la izquierda es donde nos pasa por el costado derecho, es donde se da el volcamiento, al momento de volcarse el platón del volcó se va hacía el costado izquierdo de la calzada y en ese momento íbamos pasando por el carril izquierdo y es cuando nos alcanza a chocar, nos colapsa, el compañero maniobra para evitar irnos al rio porque quedaba un paso estrecho y ahí fue donde nos pudimos orillar. Ese impacto me hizo irme para el lado del conductor y ya fue que yo me bajé y fui a auxiliar a mi compañero y no pude hacer nada porque él ya estaba muerto y como dicen que no hay que moverlos pues no pude hacer nada” (SIC)

*“ENTREVISTADOR: ¿Hace cuánto tiempo trabaja como mecánico de la empresa?
ENTREVISTADO: yo llevo ya seis meses larguitos. ENTREVISTADOR ¿sabe porqué iba halando el tractocamión una dobletroque de la misma y no la grúa de la concesión? ENTREVISTADO: porque creo que no había una grúa de la concesión que pudiera halarla. ENTREVISTADOR ¿sabe que grua era la que iba escoltando? ENTREVISTADO: era una grua de gancho o pluma sencilla y como el carro iba cargado tal vez por eso no la podía halar. ENTREVISTADOR ¿cómo determinó que era la balinera? ENTREVISTADO: porque se veía a simple vista por debajo donde esta el volante. ENTREVISTADOR ¿cree usted que ese daño en la balinera ocasionaría el accidente*

¹³ Ver PDF56

¹⁴ Realizada el 21 de enero de 2020 por servidor de Policía Judicial ver informe PDF56 Pg. 67-68

ENTREVISTADO: no, eso es muy independiente, la balinera es parte del embrague y solo se acciona cuando va a iniciar marcha y no cuando ya está andando. ENTREVISTADOR ¿por qué cree usted que se ocasionaría el accidente? ENTREVISTADO: la causa determinada no la puedo saber. (...) ENTREVISTADOR ¿el fallecido siempre era el conductor de esa vehículo? ENTREVISTADO: de ese carro habían dos conductores pero él era el que trabajaba en el día? ENTREVISTADOR ¿cree usted que él maniobró lo más que pudo para evitar el accidente? ENTREVISTADO: si claro él era profesional en eso, experimentado en el manejo de esos carros (...) ENTREVISTADOR ¿en ese momento había más vehículos que le impidiera maniobrar mejor? ENTREVISTADO: no, íbamos solos ENTREVISTADOR ¿para casos como ese y con ese daño en la balinera del embrague era necesario contar con una grúa? ENTREVISTADO: no, el problema es solamente para arrancar, pero como en cucharal ya por la bajada podía iniciar la marcha no había problema y los frenos son independientes de ese sistema ENTREVISTADOR ¿la empresa cuanta con grúas para ese tipo de eventos? ENTREVISTADO: no se como manejan ellos eso ENTREVISTADOR ¿Cómo estaba el conductor ante de iniciar la marcha en cucharal? ENTREVISTADO: el estaba en sus sentidos normales y él es quien toma la decisión de continuar, y el problema de la balinera no interfería en nada porque ya sobre la marcha el puede hacer la secuencia de cambios normal que para este tipo de vehículos ya no se pisa el pedal del clutch" (SIC)

2.3.9. Relato de José Iván Macana Vizcaino operario de grúa¹⁵

"soy operario de la grúa gancho de la concesión vial 4º express, llevo trabajando con grúas desde la primera concesión vial en el año 2008 para el día del accidente la central me reporta un vehículo tractocamión varado en una de las casetas o carriles de pago de peaje subiendo en dirección a Bogotá, yo me encuentro en Sylvania Cundinamarca y al llegar al peaje informo que ya me encuentro en el sitio y me dirijo hacia el carril dos subiendo y efectivamente hay un tractocamión volcó apagado y le pregunto al conductor en qué le podía colaborar, él me dice que sacándolo del carril, entonces yo analizo que el vehículo estaba cargado y entonces le informo que con la grúa que yo opero no lo podía mover de ahí, le pregunto que porque estaba varado y me dijo que por el embregue. A este tractocamión ya se le había descargado el aire de los frenos, entonces él me dice que le regale aire para cargar el sistema u dejarlo rodar hacía atrás mientras un compañero venía a halarlo con otro carro de esa misma empresa, se le prestó la manguera y cargamos el sistema, entonces ya lo pudo dejar descolgar y orillo el carro mientras llegaba el compañero. Al momento llegó una volqueta doble troque inter blanca y entonces me pidieron prestada una cadena para halarlo al menos hasta Lucho Herrera en Chinauta, yo se la presté, el mismo conductor de la mula amarró y pasaron el peaje, yo me fui detrás, se orillaron en Lucho Herrera y revisaron el vehículo y volvieron y me dijeron que le colaborara prestándole la cadena hasta el alto de chucural, llegamos al alto y ahí le quitaron la cadena, la doble troque se fue yo me quede recogiendo mi cadena y el señor rodo su carro y siguió..." (SIC)

2.3.10. Informe investigador de campo¹⁶

"Concepto analítico del accidente: la información del expediente documentada dentro de los actos urgentes en el sitio (informe ejecutivo, informe de inspección a lugares y/o cadáver, informe policía de accidentes de tránsito, fijación topográfica, fotografías, fijación en video, entrevistas, información del vehículo tractocamión, daños, posición final registrada tanto del móvil como de la víctima y sus lesiones evidentes entre otros, así como la información resultante de esta actividad investigativa, permiten dilucidar claramente que el vehículo presentó una falla mecánica en el embrague (clutch) al paso por el carril dos del peaje Chinauta sentido Girardot Bogotá lo cual no le permite iniciar la marcha y ante tal evento tuvo asistencia en ese sentido por parte de la grúa de la concesión y el vehículo doble troque de placas THL- 669 que lo haló hasta el parador Los Alpes conocido comúnmente como Lucho Herrera a donde llegó un mecánico de la empresa¹⁷ (...) lo halaron hasta el alto de cucharal (donde finaliza la variante de Fusagasugá) desengancharon y en el descenso individual de este punto en dirección a Sylvania continuaron por su parte la volqueta de placas THL-669 y el tractocamión TLY-160. En esas circunstancias el recorrido en descenso con el peso de su carga desde el kilómetro 71+800 aproximadamente al 72+900 (1.100 metros) llevó a que los frenos se recalentaran y perdieran efectividad por esfuerzo

¹⁵ Entrevista del 18 de marzo de 2020 por investigador criminal Fabían Leonardo Castillo Bejarano y rendido al interior de la investigación penal 252906101282202080017 obrante en PDF56 Pg. 385-386

¹⁶ Realizado el 26 de marzo de 2020 por investigador criminal Fabían Leonardo Castillo Bejarano y rendido al interior de la investigación penal 252906101282202080017 obrante en PDF56 Pg. 175

¹⁷ Aquí el documento se corta

excesivo ante una muy posible neutralización de la tracción del motor por el daño en el embrague logra adquirir progresivamente que su velocidad aumentara, hasta sobrepasar el doble troque que lo antecedía y en la curva a la izquierda del km 72+900 al superar la velocidad crítica de volcamiento en curva se produce el accidente de tránsito donde pierde la vida al instante su conductor al interior de la cabina de su vehículo” (SIC)

2.3.11. Interrogatorio de parte a Edwin Andrés Alvarado¹⁸

Ese día yo venía en la volqueta de placas THL-669 venía subiendo a la altura del peaje de Chinauta el señor John Edison Castillo estaba ahí varado como todo compañero me bajé a ver que se le podía auxiliar qué necesitaba, él le dijo Edwin hágame un favor enganchemos la mula a la volqueta y háleme y pasamos el peaje, pagó el peaje y le dijo háleme hasta el hotel lucho herrera que es más arriba del peaje ahí llegamos parqueamos ya llegó el mecánico de la empresa le dijo a Jhon la mula lo que le está molestando es el clutch entonces toca bajarle la caja a la mula, el señor John le digo pues si Edwin me hace el favor me hala hasta arriba al alto de cucharal para yo no quedarme aquí, entonces el mecánico le dijo Edwin que si lo hala entonces yo le dije ya es decisión de ustedes que de ahí yo para abajo yo la llevo porque el carro estaba funcionando lo único que no le funcionaba era el clutch, entonces la grúa de la concesión se fue atrás de la mula yo me fui remolcando la tractomula, llegando al alto de cucharal donde quitamos la cadena Jhon prendió la mula desenganchamos la cadena yo me fui en la parte de adelante y Jhon en la parte de atrás cuando iban a la altura de la parte que llaman quiebra acho yo me di cuenta que John iba muy rápido, el mecánico iba conmigo en la doble troque, se orilló al lado izquierdo ahí fue cuando John pasó y al coger la curva se voltió ahí frené la doble troque y, la mula a lo que se volca saca la parte del trailer saca la cola hacía el lado izquierdo ahí es donde yo lo impacto por la parte de atrás. La empresa no le ordenó que lo halaran ni que lo remolcaran en ningún momento tuvieron conocimiento de eso como pasaron los hechos, porque quien tomó la decisión de la remolcada fue John. La grúa que había en ese momento era la de la concesión y como la mula venía cargada era una grúa sencilla no podría con la tractomula dijo el señor de la grúa que no había grúa macho que es la grande, entonces John dijo no yo no me voy a quedar tanto tiempo ni me voy a poner a esperar entonces usted hágame el favor y háleme hasta el alto. Hasta donde lo halé yo hasta el alto de cucharal lo que vio de ahí para abajo fue lo que vió mas no sabe qué le pasó a Jhon no sé porque no pudo parar. No tiene conocimiento de alguna otra falla mecánica diferente a la del clutch que fue por lo que lo haló. En este momento es conductor de tractomula y el clutch no afecta en ningún momento los frenos ni dirección. Yo después de chocar contra la tractomula me bajé y en el momento fui a auxiliarlo cuando ya unos señores no me dejaron arrimar le estaba fuera de la tractomula por un lado descolgando y no se pudo auxiliar, pero por lo que vio ya había fallecido (SIC)

2.3.12. Este epítome probatorio permite concluir que el vehículo de placas TYL – 160 conducido por John para el 21 de enero de 2020 quedó varado en el peaje de Chinauta por presentar fallas mecánicas en la bailarina del embrague o clutch como así lo dictaminó Ferney el mecánico de la empresa al prestarle asistencia en los Alpes de Chinauta (lugar conocido como lucho herrera) donde se encontró con John y, por así consignarse en el informe de tránsito como hipótesis la 217 *fallas en la tracción embrague o freno*¹⁹

Así mismo, el vehículo de placas TYL – 160 conducido por John fue halado, con una cadena facilitada por el operador de la grúa de la concesión, por el tractocamión de placas THL-699 maniobrado por Edwin acompañados por la grúa de la concesión

¹⁸ Audiencia Inicial PDF46-48 min 01:48:47

¹⁹ Informe de policía de accidente de tránsito C-000927777 emitido por el patrullero César Augusto Zárate Betancourt

desde el peaje Chinauta al hotel los Alpes de Chinauta, lugar donde llegó el mecánico.

También hay certeza de la cognición de John sobre la falla mecánica del vehículo operado, pues comunicó a la empresa estar varado en el peaje Chinauta; le dijo al operador de la grúa de la concesión estar varado por el embrague; le pidió el favor a Edwin enganchar la mula; propició el halado del rodante desde el peaje Chinauta hasta el hotel los Alpes de Chinauta; una vez conoció el concepto del mecánico de *fallas en la bailarina del embrague o cloutch* continuó con el halado hasta el Alto de Chucural y de ahí, sin ser arrastrado, siguió maniobrando el rodante hasta el momento del accidente donde ocurrió su deceso.

De igual forma, esa falla mecánica del automotor tuvo inferencia en el accidente, pues eso se concluyó en el concepto analítico del accidente así: *“En esas circunstancias el recorrido en descenso con el peso de su carga desde el kilómetro 71+800 aproximadamente al 72+900 (1.100 metros) llevó a que los frenos se recalentaran y perdieran efectividad por esfuerzo excesivo ante una muy posible neutralización de la tracción del motor por el daño en el embrague logra adquirir progresivamente que su velocidad aumentara, hasta sobrepasar el doble troque lo antecedió y en la curva a la izquierda del km 72+900 al superar la velocidad crítica de volcamiento en curva se produce el accidente de tránsito donde pierde la vida al instante su conductor al interior de la cabina de su vehículo”²⁰*

Aunado, toda la ocurrencia de los acontecimientos narrados en el informe de tránsito como por Edwin y Ferney del día del siniestro concluye una avería del vehículo conducido por John y, a pesar de ello, hubo forzamiento en el desplazamiento con halado y su tracción con carga impulsado después del arrastre.

Entonces, manipular el vehículo con carga, a pesar de la falla mecánica presentada, ocasionó el volcamiento y la muerte al instante de John su conductor al interior de la cabina.

Nexo de causalidad

2.3.13. A partir de lo señalado en el artículo 2356 del Código Civil, se ha desarrollado un régimen especial para los casos de las denominadas actividades peligrosas, a través de las cuales el ser humano incrementa exponencialmente su fuerza natural poniendo en riesgo especial a los coasociados, lo cual conlleva a que, demostrado el ejercicio de dicha actividad peligrosa, se presuma la culpa en cabeza de quien la ejecuta.

²⁰ Citado en el numeral 2.3.10 de esta providencia

Sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia de vieja data, sitúa la responsabilidad derivada de la conducción de automotores en la actividad peligrosa, la cual solo exige que el daño causado pueda imputarse *“para que ese hecho dañoso y su probable imputabilidad al agente contraventor constituya la base o fuente de la obligación respectiva”*²¹, trasladando la carga al demandado de probar que el suceso dañoso ocurrió por la imprudencia exclusiva de la víctima, por la intervención de un elemento extraño, o por la fuerza mayor o caso fortuito, pues el ejercicio de una actividad peligrosa, por su naturaleza, lleva envuelto el elemento de la culpa.

2.3.14. Luego, este punto se concreta a determinar si Horeb y Edwin tuvieron incidencia o no en el accidente donde falleció John, o si por el contrario se concatena la culpa exclusiva de la víctima.

2.3.15. Para acreditar el factor de imputación y ese nexo causal entre el daño y la conducta del agente, en este tipo de responsabilidad se debe verificar la relación del sujeto responsable de la cosa para poder argüir la calidad de guardián y, la actividad ejercida sobre la cosa como causante del perjuicio.

Sobre este punto la jurisprudencia ha dicho:

*“En síntesis, en concepto de “guardián” de la actividad será entonces responsable la persona física o moral que, al momento del percance, tuviese sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder”*²²

2.3.16. Entonces, es punto pacífico en el asunto que John y Edwin para el día del acontecimiento estaban trabajando para Horeb como conductores de los rodantes TYL – 160 y THL – 699 ambos de propiedad de la empresa. Que el vehículo de placas TYL – 160 era operado en turno mixto de día por John y de noche por su hermano Marco Antonio Castillo Escobar y para el día del accidente lo conducía John, en tanto, el identificado con placas THL – 699 lo operaba Edwin.

2.3.17. Según lo narró el hermano *“la noche anterior condujo el carro evidenció que tenía un problema en el clousch estaba molestando como desde las 2 de la mañana, pero volvió y se cuadró y así la trabajó hasta las 6:30 de la mañana y a esa hora fue cuando él le recibió la mula en el acopio, se lo reportaron al señor Ferney porque ya estaba ahí, Ferney le dice que haga otro viaje para mirar si sigue molestando o no, él arrancó cuando el regresa del viaje, él la interviene la meten a un cárcamo que había ahí en la empresa y él le graduó el*

²¹ Cas.civ. sentencias de 18 y 31 de mayo de 1938, XLVI, pp. 516 y 561

²² SC 196-1992 de 4 de junio de 1992, rad. No 3382, G.J. CCXVI, No. 2455, págs. 505 y 506 reiterada en SC4750-2018, rad 05001-31-03-014-2011-00112-01 M.P. Margarita Cabello Blanco

*clousch a la mula y volvió a salir otra vez, en ese momento el clousch era la único que le estaba fallando*²³ (SIC)

2.3.18. Sin embargo, no está probado que esta falla mecánica hubiese sido reportada a Horeb cuando John empezaba su turno ese día, como tampoco obra novedad de la asistencia técnica prestada por Ferney en ese momento, pues no hay registro o planilla de ese proceder, solo está el dicho de Marco Antonio, por tanto, no es factible descargar en Horeb el conocimiento de esa especial falla mecánica antes del inicio de la operación del John el día del accidente. Aunado, Gisselle Tatiana Díaz Rodríguez gerente comercial de Horeb²⁴ dijo: *“ENTREVISTADOR el día anterior del accidente el carro dónde estuvo? ENTREVISTADO: en el acopio haciendo unos ajustes de taller de un cambio de hoja principal trasera lado izquierdo, un cambio de campana y asbestos pacha izquierda ENTREVISTADOR: es decir que ese carro ese día no trabajó ENTREVISTADO sí, en la mañana estuvo toda la mañana haciendo eso, pero en la tarde y noche trabajó, en la tarde trabajó JOHN y en la noche MARCO el hermano y JOHN la volvió a tomar ese día martes 21 ENTREVISTADOR qué recorridos hizo el vehículo el martes 21 cuando lo condujo JOHN ENTREVISTADO el primer viaje lo hizo a las 8:29 saliendo de debajo de la variante, el segundo viaje lo hizo a las 11:29 saliendo de debajo de la variante y el tercer viaje a las 2:24 saliendo también de variante. Estos datos según el reporte vía whatsapp en el grupo “DESPACHOS VARIANTE” (SIC). Entonces, el vehículo si tuvo revisión, pero el día anterior al accidente y no por la falla mecánica en cuestión.*

2.3.19. Aunado, no hay reporte de que John hubiese emprendido su ruta de transporte con esa falla mecánica, pues esa especial connotación la vino a reportar en el grupo de whatsapp de la empresa al comunicar estar varado en el peaje de Chinauta, por tanto, no hay prueba alguna conducente a determinar que Horeb sabía de la falla en ese día y antes del accidente.

2.3.20. Así mismo, en cuanto al procedimiento implementado por la empresa cuando un vehículo se queda varado en la vía, Gisselle Tatiana indicó: *“un vehículo que está cargado por la vía no se puede descargar, uno llama a seguros bolívar y si el carro está cargado no lo pueden llevar, entonces lo que hay que hacer es descargarlo a pala en otro vehículo, pero pues se mandó al mecánico que es el competente en su cargo para verificar el paso a seguir*²⁵; así mismo, el representante legal de Horeb indicó: *“en el protocolo para los vehículos varados se tienen 8 vehículos en ese momento se tiene un mecánico encargado de las diferentes situaciones que le pueden suceder a los vehículos, depende de la situación pues salen y hacen sus arreglos, organizan dejan los carros funcionando y hasta ahí, su directriz es depende del daño se organicen cuadren y dejen los carros funcionando. El protocolo es llamar al mecánico se interviene el carro en el momento inmediato. No tiene*

²³ Interrogatorio de parte min 00:14:36 horas PDF46

²⁴ Ver entrevista rendida al interior de la investigación penal obrante en informativo 56 pg. 312

²⁵ lb.

conocimiento de reporte de falla mecánica por parte de Jhon ni de Marcos. El señor Ferney mecánico no les reportó que el vehículo tenía falla en el clousch²⁶

2.3.21. Sin embargo, este protocolo no se accionó por Horeb, ante la falta de reporte del mecánico, pues una vez Ferney salió del acopio al lugar donde se encontraba varado John, no hubo comunicación con Horeb, tampoco John así lo reportó ni requirió a la empresa, contrario a ello, efectuó el halado del carro desde el peaje de Chinauta al lugar conocido como lucho herrera y de ahí, pese a lo conceptualizado por Ferney sobre la falla en el embrague clousch, continuó con el arrastre al Alto de Chucural, para luego maniobrarlo hasta el momento del accidente, todo esto sin consentimiento de Horeb, pues era Giselle Tatiana como gerente comercial, previo concepto de Ferney quien procedía con el protocolo establecido, el cual era llamar a la aseguradora. Máxime cuando Edwin en el interrogatorio indicó expresamente que Horeb no le dio la orden de halado del vehículo ni de remolcarlo, porque quien tomó la decisión de ese proceder fue John.

2.3.22. En ese sentido, si bien Horeb por ser el propietario del rodante, en principio, se reputa guardián de la cosa, lo cierto es que no ejerció actividad distinta a la de enviar al mecánico a desvarar a John, en cambio, quien estaba ejerciendo la actividad peligrosa era su conductor, por ende, estaba profesando poder sobre el rodante y sobre la actividad desempeñada, lo que desplazó cualquier actitud de potestad de Horeb sobre el vehículo y se desligó aún más esa connotación cuando a voluntad John procedió a tomar decisiones para movilizar el rodante, ello sin autorización de Horeb, pues para eso le envió el mecánico, pero no lo esperó en el lugar donde se reportó varado, en cambio decidió movilizarlo, mediante halado, al lugar conocido como lucho herrera, de ahí al Alto del Chucural hasta donde se volcó, toda esta actividad, sin el enteramiento a Horeb.

2.3.23. Por tanto, al no haberse hecho reporte alguno a Horeb sobre el diagnóstico de la falla mecánica ni de la actitud adoptada por John respecto a la movilización que efectuó del rodante a pesar de la falla presentada y de no haberse esperado al mecánico en el peaje, no puede irrogarse su participación determinada en el suceso, contrario a ello, puntualmente su intervención solo operó con el envío del mecánico, lo cual lleva a concluir que John como guardián de la cosa de una manera libre y espontánea puso en riesgo su vida con el solo hecho de mover el vehículo a sabiendas de la falla presentada.

2.3.24. Ahora bien, Edwin acudió al lugar donde se encontraba John pues se enteró por el grupo de whatsapp encontrarse varado en el peaje de Chinauta y, por solicitud de John accedió a halarlo mediante el enganche de cadena al vehículo THL-699 que iba conduciendo, en el entendido que la grúa de la concesión no tenía capacidad de remolcarlo y John quería salir de ahí, por ello en principio accedió a halarlo para sacarlo del peaje, pero luego John le dijo continuar así hasta el sitio reconocido como

²⁶ Interrogatorio de parte audiencia inicial grabación min 02:18:59

lucho herrera. Esa maniobra de remolque continuó hasta el Alto de Chucural por solicitud expresa de John, lugar donde procedieron a desenganchar los vehículos y hasta donde los acompañó la grúa de la concesión la cual iba efectuando el seguimiento detrás de los vehículos con la señalización.

2.3.25. En efecto, el señor José Iván Macana Vizcaino operario de la grúa indicó: *“entonces me pidieron prestada una cadena para halarlo al menos hasta lucho Herrera en Chinauta, yo se la presté, el mismo conductor de la mula amarró y pasaron el peaje, yo me fui detrás, se orillaron en Lucho Herrera y revisaron el vehículo y volvieron y me dijeron que le colaborara prestándole la cadena hasta el alto de chucural, llegamos al alto y ahí le quitaron la cadena, la doble troque se fue yo me quede recogiendo mi cadena y el señor rodo su carro y siguió”²⁷* por tanto, fue hasta el Alto de Chucural que el rodante manejado por Edwin haló al vehículo de John, pues allí, los desengancharon y entregaron la cadena al operador de la grúa, donde Edwin continuó su trayecto en compañía de Ferney en el vehículo de placas THL-699 lo propio hizo John en el rodante que venía varado.

2.3.26. En ese sentido, para el momento de accidente, el vehículo conducido por John no estaba halado y no hubo interferencia de Edwin en el fatal suceso pues las declaraciones recibidas como el informe de tránsito son concordantes en aducir que el halado fue hasta el Alto de Chucural, metros antes del accidente, de manera que, esa actividad no fue la que ocasionó el volcamiento y deceso de John.

A su vez, ausente, en el lugar de los hechos, resultó la cadena o algún otro elemento encontrado el cual haga inferir ese actuar al momento del volcamiento. Aunado, el informe de tránsito consignó como causa del accidente posible falla en el embrague, falla mecánica no propiciada por Edwin pues no interfirió en el vehículo, dado que el dominio pleno lo tuvo John, simplemente su actuar se limitó a prestarle ayuda con el remolque del vehículo con una cadena, proceder ejecutado se *itera* antes del volcamiento.

2.3.27. Tampoco la conducción de Edwin interfirió en ese accidente, pues según lo narrado por éste y Ferney cuando evidenció que Jonh iba muy rápido, le dio vía, se hizo a un costado y fue en la curva donde surgió el volcamiento, lo cual ocasionó que el vehículo conducido por Edwin colisionara la parte derecha vértice anterior con una de las partes del rodante accidentado. Declaraciones con mayor incidencia, respecto a lo consignado en el informe de tránsito, pues la única causa posible del accidente se reputa por la falla mecánica.

2.3.28. Aunado, en la investigación penal seguida a Edwin se ordenó el archivo de la investigación al concluir: *“hemos de colegir con base en los EMP existentes, que al carecer lo*

acontecido en esta, de los elementos que configuran el delito de homicidio culposo, la conducta deviene atípica. Pues no se cumple con la exigencia, del despliegue de un acto culposo, por parte de otros sujetos (en este caso, diferente al conductor del tractocamión) en virtud del cual se ocasiona su muerte, dado que, en el presente caso, él decide continuar la marcha a pesar de la posible falla mecánica del vehículo colocando en riesgo su vida llevándolo a la muerte. Ante la ausencia de este requisito primigenio e indispensable para predicar la existencia de una conducta punible, se ha de colegir que la misma deviene atípica²⁸ (SIC)

2.3.29. Entonces, no se deja de resaltar que Edwin como persona experimentada en la conducción de vehículos, sabía que con la ayuda prestada a John estaba infringiendo normas de tránsito, pues si bien en artículo 72 del Código Nacional de Tránsito Terrestre permite remolcar vehículos, ello solo es viable por medio de una grúa destinada a tal fin y solo puede ser halado por medio de cable por otro vehículo, cumpliendo con los requisitos allí taxativos, únicamente para despejar la vía, pero en este caso, el halado no fue solo para salir del peaje sino continuado desde este sitio al Alto de Chucural, lo cual es prohibido por las normas de tránsito.

Además, tenía plena conciencia de estar ejerciendo una actividad peligrosa con la cual ponían en riesgo su vida, pues si bien, el juzgado entiende su actitud de ayuda y compañerismo, lo cierto es, que para ese momento no tuvo un pensamiento racional de prudencia para preservar su vida.

Así mismo, no se deja de pensar que si Edwin no hubiese accedido a halar el rodante, obligaba a John a esperar al mecánico en el peaje y muy seguramente no hubiera movido el vehículo y otro rumbo hubiese podido enmarcar ese proceder sensato.

2.3.30. Per se, a pesar de este actuar, sin atisbo a duda no surge un elemento determinante que haga estrecha la intervención de Edwin en el desenlace fatal, pues a pesar de esa actividad inobservante a las normas de tránsito y poco reflexivo, lo cierto es que, el accidente no se dio en el trascurso del halado al vehículo conducido por John ni fue esta la causa del volcamiento.

2.3.31. No se deja de enfatizar, el poder dispositivo efectuado por Jhon sobre el rodante y como guardian de la cosa tuvo el control y manejo de la situación pues con pleno conocimiento de la falla mecánica, decidió moverlo y halarlo, al punto de pedir colaboración para ese cometido al operador de la grúa de la concesión y a su propio compañero Edwin sin autorización de Horeb.

2.3.32. Acto imprudente continuado con el halado del vehículo del peaje Chinauta al lugar conocido como lucho herrera y aún con lo conceptuado por Ferney, cuando revisó

el vehículo, decidió seguir con el remolcamiento en la misma secuencia imprudente, esto es, arrastre con cadena hasta el Alto de Chucural y, de ahí, toma otra decisión igual de irreflexiva como fue continuar el trayecto hasta el centro de acopio, pero ya sin el halado, todo ello, con la conciencia plena de estar movilizándolo un vehículo con fallas mecánicas.

2.3.33. Además, cuando John se encontraba varado en el peaje de Chinauta no esperó instrucción alguna por parte de Horeb ni del mecánico, luego, en su afán de salir de allí, procedió a mover el rodante mediante halado, sin solicitar servicio de grúa al centro de acopio, pues solo se apoyó en su compañero Edwin para ese cometido, ni prestó especial atención a lo indicado por Ferney sobre la falla, pues como aquella solo incidía en el arranque y no en los frenos no vio peligro, pero olvidó que hizo un continuado sobre esfuerzo en el carro y pasó por alto, aún más, tener un peso adicional con la carga transportada, hecho con el cual, conforme fue concluido en el concepto citado en el numeral 2.3.10 de esta decisión, incidió vehementemente en el sobre esfuerzo del motor lo cual ocasionó la cristalización de los frenos concluyente en el volcamiento.

2.3.34. Así mismo, no se deja de precisar que John tenía conocimiento de las condiciones de la vía, pues insistió en el halado del vehículo hasta el Alto de Chucural, porque sabía que una vez llegaran a ese lugar podía rodar el carro, de ahí, la razón por la cual procedieron al desganche de los vehículos y terminó con el halado, pues conforme a la descripción del lugar del accidente consignado en el informe de tránsito se describe la vía así “*curva, tramo en pendiente descendente*”²⁹, por eso, John tomó la decisión de continuar la movilización solo con maniobra, pero no dimensionó la falla mecánica, el sobre esfuerzo hecho al rodante con el halado, la corpulencia del tipo de vehículo operado y el peso adicional con la carga que transportaba, luego esto resultó ser el detonante concluyente de su muerte.

2.3.35. Esta *sindéresis* para aterrizar la ausencia de relación del hecho de la muerte y el daño respecto de Horeb y Edwin, en cambio sí, resultó probada la culpa exclusiva de John lo cual logra quebrantar el nexo de causalidad entre ese hecho lesivo y el daño alegado, medio de defensa planteado como enervante por los demandados, pues es claro para este estrado judicial que la presunción de culpa quedó desvirtuada al haberse probado la culpa exclusiva de la víctima en la ocurrencia del hecho, lo cual hace inviable decisión favorable a las pretensiones de los demandantes, tanto más cuando ningún material probatorio logró eximir la culpa de John en el suceso.

2.3.36. En conclusión, se ha de declarar probada la excepción de *culpa exclusiva de la víctima*, se negarán las pretensiones y, se condenará en costas a la parte demandante en favor de los demandados Edwin Andrés Alvarado, Transportes

Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar S.A., no, así como llamada en garantía, pues tan siquiera esa intervención se estudió por razón a la decisión adoptada.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto el Juzgado Cuarenta y Uno Civil del Circuito de Bogotá, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley;

RESUELVE

PRIMERO. DECLARAR probada la excepción de *culpa exclusiva de la víctima*

SEGUNDO. Negar las pretensiones de la demanda.

TERCERO. Condenar en costas a la parte demandante en favor de los demandados Edwin Andrés Alvarado, Transportes Horeb SAS y Seguros Comerciales Bolívar S.A., Se fijan como agencias en derecho la suma de \$5'000.000,00 por secretaría líquídense.

NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE



JANETH JAZMINA BRITTO RIVERO

Juez