

**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL**



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE  
BOGOTÁ, D.C.**

**MAGISTRADA SUSTANCIADORA: RUTH ELENA GALVIS VERGARA**

Bogotá, D.C., seis de noviembre de dos mil veinte

Sentencia escrita conforme a lo dispuesto en el artículo 14 del Decreto 806 de 2020. Ponencia discutida y aprobada en Sala Civil de Decisión de 7 de octubre de 2020.

Proceso: Verbal.  
Demandante: José Fabio Ardila Moreno y otros.  
Demandada: Transportadora del Atlántico S.A., y otros.  
Radicación: 110013103003201000658 01.  
Procedencia: Juzgado 14 Civil del Circuito de Bogotá.  
Asunto: Apelación de sentencia.

Se pronuncia la Sala sobre el recurso de apelación provocado por la parte actora contra la sentencia proferida el 10 de diciembre de 2019 emitida por el Juzgado 14 Civil del Circuito de Bogotá en el asunto de la referencia.

**ANTECEDENTES**

1. Los señores José Fabio y Jorge Ardila Moreno, a través de apoderado judicial, instauraron demanda en contra de Samuel Jesús de la Hoz González y la Transportadora del Atlántico S.A., en la que formularon las siguientes pretensiones:

1.1. Declarar civil y extracontractualmente responsable a Samuel Jesús de la Hoz González, en su calidad de conductor y solidariamente a la Transportadora del Atlántico S.A., en su calidad de locatario del vehículo de placas UYY-807, de todos y cada uno de los daños y perjuicios ocasionados a los señores José Fabio y Jorge

Ardila Moreno, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido en la Avenida Boyacá con calle 49 Sur, el 13 de diciembre de 2008, con la buseta de placas SDC-300, motor 4075395, servicio público, marca Dodge, color marfil, negro, rojo, verde, jade, serie PT 934210, modelo 1979, con capacidad 29 pasajeros, matrícula de Bogotá.

1.2. En consecuencia, los demandados pagarán en forma solidaria a los demandantes \$88'700.000.00, y lo demás que se establezca en el litigio, como indemnización de los perjuicios materiales a título de daño emergente ocasionados por la destrucción total del vehículo de placas SDC-300.

1.3. Así mismo, los demandados pagarán en forma solidaria a los demandantes \$99'000.000.00, y lo demás que se establezca en el litigio, como indemnización de los perjuicios materiales a título de lucro cesante ocasionados por el accidente a la buseta de placas SDC-300.

1.4. Los demandados pagarán en forma solidaria a los demandantes, los intereses sobre la suma que se fije como indemnización, liquidados desde el momento de los hechos y hasta el pago de la obligación.

1.5. Se condene a los demandados a pagar solidariamente a los demandantes la indexación respectiva desde la fecha de ocurrencia del siniestro hasta el de pago de la obligación.

1.6. Se de aplicación a lo dispuesto en el artículo 22 de la ley 640 de 2001 y, en consecuencia aplique las sanciones establecidas contra el demandado Samuel Jesús de la Hoz González, en su calidad de conductor, en razón a su inasistencia a la audiencia de conciliación celebrada en el Centro de Conciliación del Transporte el 24 de agosto de 2009, a las 11 am, condenándolo a pagar la multa correspondiente a favor del Consejo Superior de la Judicatura de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la norma citada.

1.7. Condenar a los demandados a pagar en forma solidaria a los demandantes las costas del proceso.

## 2. Como soporte fáctico del *petitum* expusieron:

2.1. El 13 de diciembre de 2008, siendo las 14:15 horas, en la Avenida Boyacá con Calle 49 Sur, se presentó el accidente de tránsito entre el tractocamión de placas **UYY-807**, que estaba siendo conducido por el señor Samuel de Jesús de la Hoz González, vehículo de propiedad de Leasing Bogotá y de la que era locataria Transportadora del Atlántico S.A.; la buseta de placas **SDC-300** conducida por Omar Yesid Camargo Díaz, de propiedad de José Fabio Ardila Moreno y Jorge Arturo Ardila Moreno, y el tractocamión de placas **TET-205**, manejado por Arcila Sánchez Soto, de propiedad de Gerardo Botero Gómez, según el informe policial de accidente de tránsito No. A00474979.

2.2. Del citado informe se desprende que el accidente se produjo por culpa del señor Samuel Jesús de la Hoz González, conductor del tractocamión de placa UYY-807, que transportaba una carga extra dimensionada, sin la respectiva escolta y que al intentar adelantar la buseta de placas SDC-300, actuó sin la diligencia y cuidado que requiere la actividad peligrosa que desempeñaba, pues no calculó el tamaño del cabezote del tractocamión con la dimensión de su carga, enganchando la buseta por la parte trasera izquierda con la parte delantera derecha de la carga extra dimensional, arrastrándola y haciéndola colisionar con otro tractocamión que se encontraba estacionado con freno de mano, haciéndolos desplazar a los dos, aproximadamente 11 metros, generando de esta manera daños a los dos vehículos (SDC-300 y TET-205), a pesar que los conductores obraron prudente y diligentemente en su actividad, contrario a la conducta imprevisible de la que fueron víctimas al no poder evitar el daño.

2.3. En virtud del siniestro los demandantes propietarios del vehículo de placas SDC-300, sufrieron graves y serios perjuicios materiales e intentaron realizar la reparación de los daños ocasionados al rodante, sin que fuera posible, daños consistentes en ruptura de la parte trasera, desprendimiento de la parte delantera, en el motor, carrocería, dirección y llantas; diagnosticados en el informe de tránsito como pérdida total, al haber comprometido mas del 80% de la estructura interna y externa.

2.4. Los demandantes en calidad de propietarios de la buseta de placas SDC-300 presentaron su reclamación ante la Equidad de Seguros Generales, compañía que amparaba el vehículo de placas UYY-807, y de esta manera lograr la indemnización por la pérdida de vehículo; la que fue objetada en comunicación 223942, del 14 de agosto de 2009, en consideración a que ésta se presentó por la responsabilidad del vehículo de placas TET-205, expresando que: *“la causa efectiva del choque no fue el vehículo No. 3 de placa TET-205, se encontraba estacionado, pues la imprudencia del vehículo 2 de placas UYY-807, al chocar al vehículo No. 1 lo que desencadenó la colisión en cadena”*.

2.5. El 16 de septiembre de 2009, el señor Carlos Arturo Marciales Bejarano, técnico de investigación de Seguros La Equidad les ofreció la suma de \$14'000.000,00, por concepto de pérdida total del vehículo de placas SDC-300, con base en la póliza AA002760, que cubría el vehículo de placas UYY-807; y que según se dijo no cubría lucro cesante, ni gastos adicionales a terceros afectados, sin que fuera posible que llegaran a acuerdo conciliatorio.

2.6. En razón, a la codificación reflejada en el informe de accidente No. A00474979, se solicitó al Centro Internacional de Investigación Forense y Criminalística (FCI) un concepto especializado por parte de un Ingeniero Físico, para determinar la responsabilidad de cada uno de los vehículos involucrados en el choque, del cual se desprende que el tractocamión de placas UYY-807, fue el que colisionó la parte posterior de la buseta sobre el vértice del costado izquierdo con piso de la cama baja y el costado lateral derecha del CATERPILLAR No. 191 8565, que era transportado por el tractocamión; la buseta cumplía con todas las normas de tránsito correspondientes y fue arrollada sin ninguna precaución ni alerta por el tractocamión de maquinaria extra dimensional, quien además no era escoltada por ningún vehículo, incumpliendo las normas de tránsito para esta clase de carrocerías.

2.7. El rodante de placas SDC-300 prestaba el servicio de transporte de pasajeros y estaba afiliado a la empresa Transportes Rápido Pensilvania S.A., a la fecha los demandantes no han cancelado los derechos correspondientes a rodamiento, seguros contractual y

extracontractual, índice de calidad, pues la buseta se encuentra en un parqueadero sin poder prestar el servicio público, sin poder percibir los ingresos económicos de su actividad comercial, viendo seriamente afectados sus intereses económicos, encontrándose en mora con la empresa afiliadora, lo que además de tener la obligación de pagar un servicio que no está prestando, deben asumir intereses moratorios por el incumplimiento contractual generado del contrato de afiliación con Transportes Rápido Pensilvania S.A.

2.8. Por los hechos narrados los demandantes han sufrido serios perjuicios del orden material, dentro de las denominaciones como daño emergente, por efecto de la destrucción del automotor, los cuales fueron tasados en \$88'700.000.00, de acuerdo con el dictamen pericial realizado como prueba anticipada en el Juzgado 58 Civil Municipal de Bogotá con radicado 2010-236, en el cual se contó con el aval del perito Fernando Gutiérrez Gualtero, de la lista de auxiliares de la justicia.

2.9. El vehículo venía trabajando en condiciones normales, dejando un producido neto de \$4'500.000.00 mensuales, descontando \$516.550.00, por concepto de rodamiento, prestaciones sociales y seguros de responsabilidad civil, y \$90.494.00, por concepto de factor de calidad.

2.10. Los demandantes al no poder laborar y explotar el automotor desde el 13 de diciembre de 2008, hasta la fecha de presentación de la demanda, han tenido un lucro cesante, por efecto del producido que habían podido obtener, los cuales tasó provisionalmente en \$40'500.000.00, cantidad que puede ir aumentando en el tiempo mientras se deje de percibir la mencionada suma de dinero, y hasta que se logre el pago de los perjuicios materiales, o la chatarrización del vehículo o en su defecto hasta el término de vida útil del mismo es decir, el 31 de diciembre de 2011.

2.11. Los demandantes al no poder laborar y usufructuar el vehículo de placas SDC-300, desde el 13 de diciembre de 2008, han debido cancelar por concepto de parqueadero del rodante \$9.310.000.00, cantidad que puede aumentar hasta la que deba permanecer en dichas instalaciones.

2.12. Los demandados fueron citados a conciliación prejudicial que resultó fallida.

3. Mediante auto del 30 de marzo de 2011, el Juzgado 3º Civil del Circuito de Bogotá admitió la demanda y corrió traslado al extremo demandado.

3.1. La Transportadora del Atlántico S.A., debidamente notificada, por intermedio de apoderado, contestó la demanda pronunciándose sobre los hechos de la demanda, se opuso a las pretensiones y propuso las excepciones de mérito que denominó: (i) *Inexistencia de conducta del demandado se implique su responsabilidad – concurrencia de culpas entre la víctima y un tercero.* (ii) *Eximente de responsabilidad por los daños causados por el hecho ajeno.* (iii) *falta de legitimación en la causa por pasiva* (Folios 100 a 113 cuaderno 1).

3.2. El demandado Samuel de Jesús de la Hoz González previo llamamiento edictal fue notificado a través del curador *ad litem* que se le designó; el auxiliar contestó la demanda y propuso a excepción “*Todo hecho que resulte probado en virtud del cual las leyes desconocen la existencia de la obligación o la declaración extinguida si alguna vez existió*” en caso de encontrarse algún hecho que configure una excepción que pueda ser declarada de oficio así se haga (Folio 125 a 128 cuaderno 1).

4. El 21 de agosto de 2012, se llevó a cabo la audiencia prevista en el artículo 101 del Código de Procedimiento Civil (Folio 243 cuaderno 1).

5. El 26 de septiembre de 2012, se resolvió sobre la petición de pruebas, en posteriores audiencias se procedió a la práctica de los testimonios ordenados y se verificó la contradicción de prueba pericial (Folios 250 a 251, 282, 286, 303-305 cuaderno 1).

6. Enseguida y en varias sesiones, se llevó a cabo la audiencia de instrucción y fallo, en la cual se adoptaron medidas para impulsar el recaudo de las pruebas decretadas (folios 504 y 505, 514 y 515, 520 y 521, 529 y 530 cuaderno 1A)

El 10 de diciembre de 2019, en audiencia los abogados presentaron sus conclusiones de cierre y se dictó sentencia en la que el Juzgado 14 Civil del Circuito de Bogotá, declaró impróspera la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la demandada; negó las pretensiones del actor y condenó en costas a la parte demandada (sic); decisión que fue apelada por el demandante quien expresó los reparos en ese instante, alzada que fue concedida en el efecto suspensivo (Folios 247 a 428 cuaderno 1A).

### **LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA**

Luego de historiar la actuación surtida, emprendió el juez el análisis de la legitimación en la causa por pasiva para lo cual al amparo de los artículos 2353, 2354 y 2356 del Código Civil, se refirió al guardián de las cosas y a las actividades peligrosas, concluyendo que tanto el conductor como el propietario están llamados a responder por los daños que se ocasionaran con la actividad peligrosa desplegada con el rodante UYY-807.

Seguidamente con base en el artículo 2341 *idem*, indicó que quien genera un daño, debe indemnizar; correspondiendo a quien reclama acreditar el daño, la culpa y el nexo causal.

Apuntó que en tratándose de actividades peligrosas, existía una culpa presunta, bastando a la víctima probar el daño y la intervención del demandado; recordó el contenido del artículo 2356 para indicar que cuando el siniestro es ocasionado cuando los involucrados adelantan actividades peligrosas, la presunción de culpabilidad se diluye, y le corresponde al demandante probar la culpa en cabeza del demandado.

Nociones que aplicó al caso en el que varios agentes que ejercían la conducción de vehículos se vieron involucrados, por lo que no era factible predicar la presunción de culpabilidad, sino que la parte demandante debía probar los elementos de la responsabilidad civil que atribuye al demandado.

Analizó el testimonio del conductor de la buseta Omar Yesid Camargo, quien informó que la tractomula venía con escoltas adelante, que hubo una persona lesionada pero que fue indemnizada. Así mismo, que el tractocamión que llevaba la retroexcavadora golpeó la buseta en la parte de atrás superior izquierda y la enganchó, además que la tractomula transitaba a una velocidad no permitida, que iba delante de ella, y la arrastró hasta que trancó con otro tractocamión que estaba estacionado en la vía, chocando con el cabezote, alzándolo y quedando en el andén.

Aludió a la declaración de Javier Orlando Carreño Llanes, quien prestó el servicio del parqueadero para la buseta durante 32 o 33 meses, describió los daños y la tarifa que cobró, e informó que el carro salió del parqueadero en grúa.

Explicó que la señora Yury Valencia Ariza, testigo de los hechos y víctima del accidente señaló los pormenores de la colisión, careciendo de claridad, en cuanto a cuál de las anteriores versiones se le podía dar credibilidad, limitándose a decir que ella se subió a la buseta y estaba buscando para pagar el pasaje, cuando sintió el golpe.

Prosiguió con el estudio técnico elaborado por Iván Darío Pérez Pedraza del Centro Internacional de Investigación Forense y Criminalística (FCI), resaltando que en dicho trabajo se había concluido que no era posible determinar la posible área de impacto o calcular la velocidad pre impacto o post impacto al momento del contacto, así como las posiciones relativas al contacto, debido a que no pudieron plasmarlas de los materiales de prueba en el plano topográfico realizado, ya que en el croquis de la Policía, faltaban medidas que impedían acotar las evidencias de los puntos de referencia; puntos importantes.

Puntualizó frente a la declaración del señor Omar Sobrino, que éste era el escolta que iba en la parte delantera del camión, quien informó que se habían cumplido los requisitos de la Resolución No. 4959 de 2016 de Ministerio de Transportes, que fue la buseta la que se percató que había un camión cisterna en la vía y trató de salir con la mala fortuna de golpearse con la carga del tractocamión y fue lanzado hacia el otro que

estaba estacionado ocasionado el accidente. Versión que el *a quo* dijo recibía con reserva pues el deponente no pudo ver el accidente al ir al frente cumpliendo otras labores.

Por el contrario, indicó que el señor Humberto Prada escolta de la parte de atrás del tractocamión, dijo que la buseta al tratar de adelantar la tractomula se vio encerrada entre dos vehículos, se enganchó con la carga que llevaba, esto es la oruga de la retroexcavadora y en fracciones de segundo se produjo el accidente. Concluyó el juez de primer grado que existen las dos versiones encontradas.

Añadió que la prueba pericial no es conclusiva para indicar a cuál de las dos le asiste la razón; además, que tampoco hay prueba que demuestre que el tractocamión haya hecho alguna maniobra extraña, que ocasionara el accidente, ni se logró demostrar la velocidad de la tractomula para indicar que violó una norma de tránsito.

Ante la inexistencia de prueba que acredite que la tractomula fue la que arrolló la buseta y la mandó contra el tractocamión como es la versión del conductor de aquella, no era posible atribuir responsabilidad al automotor de placa UYY-807.

Explicó que, aunque los daños eran evidentes y están demostrados, era necesario que se hubiera hecho un esfuerzo probatorio para que las dudas se despejaran y se pudiera tener una sentencia favorable, lo que no tuvo ocurrencia en el presente caso.

Añadió que la pericia aportada con la demanda tampoco es concluyente en indicar cuál fue el vehículo que incumplió las normas de tránsito y que ello originó el accidente; como tampoco lo fueron los testimonios que resultaron contradictorios, por tanto, no podía accederse a las pretensiones.

Finalmente, dijo que no se había acreditado que la citación a la audiencia de conciliación se hubiera notificado en debida forma al señor Samuel de la Hoz González, por lo que no podía accederse a la multa solicitada.

## **LA APELACIÓN**

Inconforme la parte demandante, a través de su abogado, soportó su disenso en que en el fallo se hace referencia a unas partes del dictamen del Centro Internacional de Investigación Forense y Criminalística (FCI), pero dejó de tener en cuenta otras, donde se puede verificar la responsabilidad que le asiste a la tractomula que ocasionó el accidente.

Frente a los testimonios de los señores Humberto Prada y Omar Sobrino, si bien el de este último fue desestimado, en la valoración de aquel, se debía considerar que era empleado (escolta) de la empresa demandada, circunstancia que hacía poco creíble su versión y mucho más cuando el escolta de la parte trasera tomó el carril que transitaba el tracto camión, tal como lo registró uno de los testigos.

Dentro del término a que se refiere el artículo 322 de la Ley 1564 de 2012, el recurrente amplió los reparos anotando que el informe de tránsito aportado, sin reproche u objeción por los demandados, es prueba idónea, conducente y pertinente para establecer la responsabilidad del conductor de la tractomula de placas UYY 807, Samuel de la Hoz González, por falta de observación, cuidado y especial maniobra del rodante al transitar por la zona urbana, esto es, la Avenida Boyacá con calle 49 sur, llevando una carga sobredimensionada, como lo muestran las fotos arrimadas.

Anotó que, el juez como director del proceso debió aplicar las presunciones a que se refiere el artículo 166 de la Ley 1564 de 2012, a efectos de establecer al momento de decidir, luego de un alto grado de estudio y aplicando los principios de equidad, justicia, reparación, la prevalencia del derecho sustancial sobre el procedimental, así como el acceso a la justicia y la garantía para reclamar el pago del daño que se ha causado, conforme al artículo 2341 del Código Civil.

Reprochó que se haya manifestado en la sentencia que la parte demandante no cumplió con la carga probatoria, por cuanto no se probó el daño y el perjuicio.

Aludió a que el tractocamión de placas UYY 807 transportaba una carga sobredimensionada, tipo de carga que tiene un desplazamiento especial, pues al sobresalir puede ocasionar un accidente, siendo necesario llevar las alertas para que los usuarios de la vía que van en igual sentido, no se vean afectados. En su criterio se demostró con el álbum fotográfico que el responsable directo del daño fue el vehículo de placas UYY807, al transitar por la vía por donde se desplazaba el rodante de placas SDC300; faltando el operador del primero al deber objetivo de cuidado y en especial el de preveer que como su carga estaba por fuera de los parámetros de longitud del trailer, sobredimensionada, y no obstante de disponer de escoltas tanto en la parte anterior y posterior, no previó el posible daño que podía ocasionar al no calcular el espacio de desplazamiento, lo que devino en que la carga sobresaliente impactara, enganchara y arrastrara a la buseta de placas SDC300.

Añadió que era importante tener en cuenta la realidad de los hechos, al observar el informe de accidente, y la versión del conductor de la buseta quien de manera desprevenida narró como sucedió el accidente, lo que hace que la autoridad de tránsito haya indicado “*NO DETERMINE HIPÓTESIS DE RESPONSABILIDAD*”.

Dijo que el tractocamión conducido por el señor De La Hoz González, fue codificado por la autoridad de tránsito con la hipótesis 157, lo que determina que la responsabilidad recae en este conductor al conocer el contenido de su carga. Además, de transitar por la izquierda y a una velocidad superior a la permitida.

Concluyó que no es posible argumentar que el vehículo de placas UYY-807, adicional a su peso, a la carga que transportaba en su trailer y la velocidad no permitida que llevaba, hubiera ejercido una fuerza física de tal magnitud que engancho la buseta y ésta a la vez golpeó la tractomula estacionada, arrastrándolos a ambos, tanto así que presentan huellas de arrastre de 15.20 metros y 11 metros. Incumpliendo el conductor con sus obligaciones de acuerdo al artículo 1° del Código Nacional de Tránsito y la Resolución 4959 de 2006, norma última que en su artículo 3° define la carga extradimensionada. Siendo evidente que tanto el conductor como la empresa

no cumplieron con las normas, surgiendo de allí la responsabilidad imputada.

Reitera que se cumplían los requisitos de la responsabilidad civil, el hecho, la culpa, el nexo causal y el daño, explicando a su favor que si el señor De la Hoz González hubiera actuado en derecho el accidente no se habría producido.

Insistió que el daño se probó no solo con la demanda, sino con los demás medios de prueba, entre ellos las fotos tomadas en el sitio de los hechos, donde se observa la posición final de los automotores y el daño total al vehículo de placas SDC-300. En cuanto al nexo causal indicó que dicho vínculo se mantiene y de allí se configura la responsabilidad civil.

Acotó que existe evidencia que da certeza sobre la infracción de tránsito que se aduce al responsable, cumpliendo de esta forma con la carga que impone el artículo 167 de la Ley 1564 de 2012, frente a la responsabilidad a la que se refiere los artículos 2341 y 2356 del Código Civil, y conforme a la sentencia de la CSJ CS de mayo 21 de 1983, máximo cuando existe la presunción de culpa y bajo esta presunción de responsabilidad es que el juzgador debe determinar la de los aquí demandados; correspondiendo al demandante solo acreditar el daño y la relación causal.

Insistió en que las versiones de Omar Sobrino y Humberto Prada no son creíbles, no sólo por su dependencia laboral de la demandada, sino por las inconsistencias en su dicho. Refirió que lo que sí es claro y contundente en el informe de accidente, como la carga sobre dimensionada que llevaba el traco camión, al sobresalir su parte trasera derecha se engancho con la parte trasera izquierda de la buseta, lo que indica que el cabezote y parte delantera de la tractomula ya habían avanzado.

Dijo tener claro que se ésta frente a una actividad peligrosa y que al demandante le correspondía demostrar, como en efecto lo hizo, la culpa probada por el responsable del accidente, esto es, el vehículo de placas UYY-807.

Finalmente anotó, que al estar demostrado el hecho y el daño, los demandados son directamente responsables de todos los daños y perjuicios que se reclaman, para lo cual se debe tener en cuenta que la buseta prestaba el servicio público de pasajeros, que por efecto de la colisión quedó inservible, por tanto, arrojó perjuicios por concepto de daño emergente, lucro cesante presente y futuro, y la vida útil de dicho rodante aun se encuentra vigente.

Dentro de la oportunidad otorgada ante esta Sede, el apoderado insistió en los reparos y agregó que el tractocamión no respetó las dimensiones propias de cada carril, superó el límite de velocidad al desplazarse entre 38 y 51 kilómetros por hora, no conservó la distancia de seguridad debida y efectuó una maniobra imprudente de izquierda a derecha invadiendo el carril de desplazamiento del bus.

### **CONSIDERACIONES**

1. Con la presencia de los llamados presupuestos procesales de la acción y sin que se advierta la incursión en causal que pueda viciar de nulidad lo actuado, están dadas las condiciones para que esta Corporación decida de fondo el recurso de apelación propiciado por la parte actora contra la sentencia que expidió el Juzgado 14 Civil del Circuito de Bogotá, el 10 de diciembre de 2019.

2. Preliminarmente se advierte que la Sala de Decisión se pronunciará única y exclusivamente acerca de los reparos señalados por el apelante en la primera instancia, sustentados ante esta Sede, atendiendo la pretensión impugnaticia que rige el recurso de apelación de conformidad con lo regulado en los artículos 320, 327 y 328 de la Ley 1564 de 2012.

3. Ocupada la atención de la Sala en la responsabilidad endilgada a la parte demandada, debe anotarse que se trata la acción en esta oportunidad propiciada, de una responsabilidad civil extracontractual.

Por ser doctrina que descansa sin duda en el artículo 2341 del Código Civil, se tiene por verdad sabida que quien por sí o a través de sus agentes causa a otro un daño, originado en hecho o culpa suya, está obligado a resarcirlo, lo que equivale a decir que quien reclame a su vez indemnización por igual concepto, tendrá que demostrar los elementos de esta responsabilidad: (i) un autor o sujeto, que lo es quien causa el daño; (ii) la culpa o dolo del mismo; (iii) el daño o perjuicio ocasionado al sujeto pasivo y, (iv) la relación de causalidad entre el daño y la culpa del sujeto que lo causó.

Empero, cuando el daño tiene origen en actividades que el legislador, en atención a que por su propia naturaleza o por los medios empleados para llevarlas a cabo están mayormente expuestas a provocar accidentes, ha calificado como riesgosas o peligrosas, apoyándose en el artículo 2356 del Código Civil, la jurisprudencia ha implantado un régimen conceptual y probatorio cuya misión no es otra que la de favorecer a las víctimas de ese tipo de actividades en que el hombre, provocando con sus propias labores situaciones capaces de romper el equilibrio antes existente, pone de hecho a los demás en un peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. (G.J. Tomos CLII, pág. 108, y CLV, pág. 210). En el anterior paradigma, cuando al hecho dañino se añade un elemento de actividad peligrosa<sup>1</sup>, genera una especial modalidad de estudio que ha cobrado ríos de tinta en la doctrina y la jurisprudencia.

4. La responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de actividades peligrosas descansa en el artículo 2356 del Código Civil a partir de un principio según el cual: *“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta”*. Significa lo anterior, el contenido propio de una *“teoría de la culpa”* capaz de establecer la *“presunción”* de la misma en el autor del daño, con beneficio concomitante en cabeza de la víctima reflejado en el aspecto probatorio quien, al no tener ya que demostrarla (la culpa del

---

<sup>1</sup> La actividad peligrosa se define por parte de JAVIER TAMAYO JARAMILLO en su obra *“DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL”* (Tomo II, editorial Temis, 1999, Pág. 322) como aquella en la cual: *“su estructura o su comportamiento generan más probabilidades de daño, de las que normalmente está en capacidad de soportar, por sí solo, un hombre común y corriente. Esta peligrosidad surge porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o imprevisibles debido a la multiplicación de energía y movimiento, a la incertidumbre de los efectos del fenómeno, o a la capacidad de destrozo que tienen sus elementos”*.

agente), solamente le resta la carga de acreditar: i) la **autoría o sujeto activo**, que lo es quien causa el daño; ii) el **daño o perjuicio** causado al sujeto pasivo; y, iii) el **nexo causal** o de causalidad entre el daño y la culpa del autor del daño. En tanto, al demandado le corresponde, si busca ser exonerado, probar algún supuesto que estructure: fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero que hubiere sido la causa exclusiva del accidente.

5. Con las anteriores premisas, un marco conceptual de responsabilidad civil extracontractual de culpa presunta (responsabilidad subjetiva), sucumbe ante la causa extraña; ahora, al preceder concurrencia de culpas, por aplicación del artículo 2357 del Código Civil, se abre paso la reducción de la condena: *“La apreciación del daño está sujeta a la reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*, en cuya misma dirección apunta la doctrina:

*“Tomemos el caso del peatón que es atropellado por un automotor; con base en el acervo probatorio, el juez puede encontrarse con lo siguiente: 1. Adicional a la actividad peligrosa del demandado, se halló una culpa exclusiva de este: la víctima deberá ser indemnizada en su totalidad. 2. Solo existía la prueba de que el daño se causó por medio de una actividad peligrosa, sin que hubiese culpa adicional del demandado, ni culpa del peatón: también habrá indemnización total, ya que la peligrosidad de la actividad es lo que crea la culpabilidad. 3. Se prueba culpa de la víctima: habrá reducción, haya o no culpa adicional del demandado; en este caso, habrá culpa de parte y parte y, en consecuencia, el artículo 2357 del Código Civil será aplicable. 4. Si la actividad de la víctima es causa exclusiva del daño, la exoneración del demandado será total, sin importar lo culposo de este hecho de la víctima; ese hecho, culposo o no, es una causa extraña que libera al demandado”<sup>2</sup>.*

6. La controversia traída en esta oportunidad para su definición ante la jurisdicción, tiene como sustrato fáctico probado el hecho que el señor Omar Yesid Camargo Díaz manejaba la buseta de placas SDC300 de propiedad de los demandantes<sup>3</sup>, en tanto el señor Samuel

<sup>2</sup> Tamayo Jaramillo Javier. *Ibidem*. Págs. 386 y 387.

<sup>3</sup> Folio 14, del cuaderno 1

de la Hoz conducía el tractocamión de placas UYY807 - del que para la época de los hechos era locataria Transportadora del Atlántico S.A., entidad que en el curso del proceso adquirió la calidad de dueña del automotor citado<sup>4</sup>-, y Arciso Sánchez estaba al frente del carro cisterna de placas TET205 que también resultó involucrado en el choque, es decir, los tres desarrollaban actividades peligrosas y en ese contexto se produjo el accidente. Particularidades que imponen tomar como referente la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, que al respecto, *in extenso*, puntualizó:

“En análogo sentido, a propósito del régimen legal aplicable a las actividades peligrosas concurrentes, la Corte tuvo oportunidad de precisar, lo siguiente:

“(…) e) *En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta.*

“*La problemática, en tales casos, no se desplaza, convierte o deviene en la responsabilidad por culpa, ni tampoco se aplica en estrictez su regulación cuando el juzgador encuentra probada una culpa del autor o de la víctima, en cuyo caso, la apreciará no en cuanto al juicio de reproche que de allí pudiere desprenderse sino en la virtualidad objetiva de la conducta y en la secuencia causal que se haya producido para la generación del daño, para determinar, en su discreta, autónoma y ponderada tarea axiológica de evaluar las probanzas según las reglas de experiencia, la sana crítica y la persuasión racional, cuando es causa única o concurrente del daño, y, en este último supuesto, su incidencia, para definir si hay lugar a responsabilidad o no.*

“Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad (...) se remite al riesgo o peligro.

“A este propósito, cuando la causa del daño es la conducta o actividad que se halle en la exclusiva esfera de riesgo de

<sup>4</sup> Folios 16-24, 247 del cuaderno 1

uno de los sujetos, éste será responsable único y a contrario sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución o participación para mitigar o atenuar el deber de repararlo.

“De esta manera, el juzgador valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del sujeto, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal.”<sup>5</sup> (Subraya la Sala)

En posterior pronunciamiento dijo el máximo tribunal de la jurisdicción ordinaria:

“1.3 También es factible que suceda, cual aconteció en el escenario debatido, que ambos extremos de la relación procesal estuvieran ejercitando concomitantemente actividades de peligro, evento en el cual surge para el fallador la obligación de establecer mediante un cuidadoso estudio de las pruebas la incidencia del comportamiento desplegado por aquellos, respecto del acontecer fáctico que motivó la reclamación pecuniaria.

Al demandarse a quien causó una lesión como resultado de desarrollar una actividad calificada como peligrosa y, al tiempo, el opositor aduce culpa de la víctima, es menester estudiar cuál se excluye, acontecimiento en el que, ha precisado la Corporación:

“en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir ‘que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso’. Lo anterior es así por cuanto, en tratándose ‘de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha

---

<sup>5</sup>Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, sentencia de 3 de noviembre de 2011. MP. William Namén Vargas. Expediente: 73449-3103-001-2000-00001-01

*contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...) Reiterado en CSJ CS Jul. 25 de 2014, radiación n. 2006-00315).”<sup>6</sup>*

En decisión más reciente indicó esa Corporación:

*“De ahí, que cuando concurren roles riesgosos en la causación del daño, tampoco resulta congruente aludir a la compensación de culpas, sino a la participación concausal o concurrencia de causas. Y ello, no puede ser de otro modo, por cuanto demostrada la conducta, el comportamiento o la actividad peligrosa como primer elemento, establecido el daño como requisito consecuencial, y comprobado el vínculo de causalidad entre la acción y el resultado, el agente únicamente puede exonerarse demostrando causa extraña; de manera que a éste, no le basta justificar ausencia de culpa sino la ruptura del nexo causal para liberarse de la obligación indemnizatoria”<sup>7</sup>*

De manera tal que, cuando el daño tiene ocurrencia en ejercicio simultáneo de actividades peligrosas, como en el presente caso sucedió, no se puede predicar la presunción de responsabilidad en el demandado, gravitando en quien pretenda la reparación de los perjuicios la carga de probar **todos** los elementos que configuran la responsabilidad civil extracontractual, incluido el subjetivo o culpa del demandado, para lo cual obviamente debe aparecer descartada la injerencia de la víctima en la producción del daño.

7. Siguiendo tales directrices, en el *sub lite* lo primero que debe destacarse es el hecho indiscutido de que en la colisión se vieron involucrados tres vehículos, ergo, estamos ante la concurrencia de múltiples agentes que desplegaron actividades peligrosas o riesgosas, por tanto debe examinarse si en el plenario obran probanzas que demuestren los aludidos presupuestos así como la incidencia en la generación del hecho dañino de la conducta de cada uno de los conductores involucrados

---

<sup>6</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia SC12994-2016, de 15 de septiembre de 2016. MP. Margarita Cabello Blanco. Radicación 25290 31 03 002 2010 00111 01

<sup>7</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia SC3862-2019, de 20 de septiembre de 2019. MP. Luis Armando Tolosa Villabona. Radicación 730001-31-03-001-2014-00034-01

en la colisión, evaluando las circunstancias propias del evento.

Lo anterior impone verificar las circunstancias en que el choque se produjo, habiendo aseverado el extremo actor que ello ocurrió porque el tractocamión de placas UYY807 circulaba con una *“carga extra dimensional, sin escolta y al tratar de adelantar a la buseta de placas SDC 300 no pudo operar con la diligencia y cuidado que se requiere para la actividad peligrosa que desempeñaba y no logró calcular la dimensión de su carga con relación al cabezote del tractocamión ...”* -hecho 2º- agregando que Samuel de la Hoz, *“condujo imprudentemente, invadiendo el carril del vehículo SDC300, con la carga extradimensionada que llevaba y sin escoltas como lo señala la norma para estos eventos ...”* -hecho 5º-, siendo ello la causa eficiente del choque.

Una evaluación de los escasos medios de convicción, uno a uno y en conjunto, lo que muestran es versiones diferentes acerca de las circunstancias en que tuvo lugar el accidente:

7.1. El conductor de la buseta, Omar Yesid Camargo dijo *“cuando yo me dirigía por la avenida Boyacá, exactamente no conozco la dirección, estaba bajando el puente de la sevillana, me dirigía de norte a sur, a una velocidad aproximada de 20 a 30 Km cuando bajo una tractomula que iba sin escoltas porque los escoltas iban adelante, cogiéndome la parte izquierda de la buseta, ósea (sic) de atrás, con una máquina que iba totalmente salida de la carrocería y arrastrándome lentamente unos 15 mts. Y me llevo (sic) a colisionar contra otra tractomula ocasionando un accidente de mayores consecuencias, ...”*, y refiriéndose a la tractomula UYY807 refirió *“Posiblemente transitaba a una velocidad no permitida, puesto que al bajar el puente de la Sevillana en sentido norte sur se dejó coger ventaja de ella encontrándose entre el separador y el vehículo que yo conducía, perdiendo el control de él y ocasionando el accidente ocurrido”*<sup>8</sup>.

7.2. El declarante Omar Antonio Sobrino Mendoza, tecnólogo en seguridad vial, manifestó *“es sobre un accidente de tránsito sucedió en el año 2008, en la ciudad de Bogotá en la Avenida Boyacá, donde íbamos transportando una carga extra dimensionada o sea una carga larga, alta y ancha, nos desplazábamos por la Avenida con el equipo completo, dos camionetas, dos tecnólogos de seguridad vial, dos conductores de la camioneta”* cumpliendo la normativa para tránsito en zona urbana *“en el momento del accidente había una tractomula cisterna de esas que transportan combustible parqueada al lado*

---

<sup>8</sup> Folios 282-286 cuaderno 1

derecho de la Avenida, nos desplazábamos por nuestro carril adelantico iba una Buseta o digamos que al mismo nivel de la Tractomula que llevamos en la carga extra dimensionada, cuando el conductor de la buseta ve la tracto mula parqueada al lado derecho trato de salir y la carga extra dimensionada que llevamos la golpeo (sic) con el lado más ancho de la carga lanzándola hacia la tracto mula que estaba parqueada (sic) ocasionando daños materiales.”<sup>9</sup>, informó que el vehículo en el que se desplazaba era escolta de la carga en la parte delantera, pero como era su deber prestar seguridad “alcance a ver el accidente”, indagado sobre el automotor estacionado advirtió “Yo en ningún momento vi alguna señal, ni conos, ni triángulos, ni luces de parqueo del vehículo estacionado, e incluso el conductor no se encontraba dentro del vehículo”.

7.3. El testigo Humberto Prada, también tecnólogo vial iba como escolta del tractocamión pero en la parte trasera como técnico palettero, narró: “nosotros íbamos por nuestro carril izquierdo , ese es un punto muy transitado, y una buseta trato (sic) de adelantar la carga que llevábamos en el carril de la buseta, pero con mala suerte que a los pocos metros había una mula de líquido inflamable orillada al lado derecho, como iban a una velocidad paralela, en un segundo la buseta quiso como frenar cuando se vio encerrada entre los vehículos, pero con la oruga de la retroexcavadora que llevábamos en la carga, esta la engancho (sic) en fracciones de segundos produciéndose el accidente,” así mismo informó que el carro estacionado no tenía señales de advertencia y que en la parte delantera iba el carro escolta en el que iba como técnico palettero el señor Omar Sobrino.

7.4. La señora Yury Valencia Ariza, no aportó mayor información sobre las circunstancias en que ocurrió el choque; indicó que ella acababa de abordar la buseta, se sentó en la silla delantera mientras buscaba el dinero para pagar el pasaje, le pidió a otro pasajero que lo pasara para no levantarse y que le quitaran la silla y en ese momento “yo sentí un estrujón y pues sentía que la buseta seguía caminado como si fuera empujada por algo”, por lo que se agachó y se imaginó que había pasado algo “y quede yo como inconsciente”, por lo que sintió el golpe pero no vio exactamente lo que pasó.

7.5. El señor Javier Carreño nada puede decir sobre la ocurrencia de los hechos, pues tan sólo le consta que al parqueadero a su cargo fue llevada la buseta luego del insuceso.

---

<sup>9</sup> Folio 379 y siguientes cuaderno 1

7.6. El informe policial de tránsito No. AO-0474979<sup>10</sup>, da cuenta que el choque se produjo en la Avenida Boyacá a la altura de la calle 49 sur, describe que se trataba de una vía recta, plana con bermas, de un solo sentido, una calzada, tres carriles, asfaltada y en buen estado, con demarcación en línea de borde. En el croquis se aprecia que la tractomula de la demandada quedó exactamente paralela al separador en el carril izquierdo por el que se desplazaba, observándose al lado derecho de la vía el carrotanque y entre ambos la buseta. Se dejaron las hipótesis del conductor de la buseta “*me dirigía por la derecha yo iba adelante el señor de la mula venía a velocidad por la izquierda me pasó con el cabezote y con la carga que iba salida una máquina me arrastró y me hizo estrellar con la mula parqueada*”; en la hipótesis del automotor detenido en la vía se lee: “*me acababa de estacionar para hacer una llamada cuando sentí el impacto de la buseta contra mi vehículo al ser arrastrada por otra tractomula*”, la versión del otro conductor es ininteligible.

Si bien es cierto dicho informe tiene pleno valor probatorio, pues proviene de una autoridad pública<sup>11</sup>, no lo es menos que como medio de convicción debe analizarse atendiendo las reglas de la sana crítica, en conjunto con los restantes elementos de prueba a partir de un sistema de apreciación racional<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Folios 2-3 cuaderno 1

<sup>11</sup> Sentencia C-429 de 2003. Así pues, en virtud del artículo 148 de la Ley 769 de 2002, el informe descriptivo que elabora un agente de tránsito en los casos de accidentes de esta naturaleza con implicaciones penales, corresponde al ejercicio de una actividad de policía judicial consistente en rendir un informe cuyo contenido y efectos se encuentran regulados por el artículo 149 del nuevo Código Nacional de Tránsito y, en lo pertinente, por los artículos 314 a 321 del C.P.P. De tal suerte que se trata de un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica a fin de otorgarle el alcance probatorio que corresponda una vez sea valorado en conjunto con todas las pruebas practicadas, bien oficiosamente o bien a petición de parte.

<sup>12</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 23.06.2015 (SC 7978-2015), M. P. Fernando Giraldo Gutiérrez: No obstante la deficiencia técnica, para descartarlo basta advertir que el precepto invocado no contempla una restricción al valor probatorio que pueda surgir del “croquis” o del “informe de tránsito”, y menos fija una tarifa legal que imponga que para la acreditación de los hechos que envuelven un accidente de tránsito se requiera, amén de ese instrumento, otro adicional.

*El canon en cuestión ofrece sí la definición de distintos términos, pero con el propósito explicitado por el propio legislador de servir “Para la aplicación e interpretación” del Código Nacional de Tránsito Terrestre, y no de limitar la eficacia demostrativa de documentos, como el croquis, el cual lo considera como “Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”.*

*Es más, el alegato de los recurrentes desconoce que en el Código de Procedimiento Civil, aún vigente, la apreciación de las pruebas está regida por el sistema de la apreciación racional”.*

Aunado a que el artículo 144 inciso primero de la Ley 769 de 2002 establece que el informe policial de accidente de tránsito es un informe descriptivo que debe contener, entre otros, el estado de la vía, la huella de frenada, el grado de visibilidad, la colocación de los vehículos y la distancia.

Conforme a lo dicho, se tiene que el informe de policía no hace prueba por sí solo de la responsabilidad y las versiones que de los implicados allí se consignan son meras hipótesis, evidencia que luego de cumplir unos requisitos para su incorporación debe ser valorado con los demás medios de prueba.

7.7. El informe aportado por la demandante con el libelo introductorio<sup>13</sup>, practicado el 17 de abril de 2009 por el Centro Internacional de Investigaciones Forenses y Criminalísticas (FCI), se basó en el informe policial de accidente de tránsito, 7 fotografías, audio con la versión del conductor de la buseta plano topográfico del lugar de los hechos, describe los daños de los 3 vehículos dejando la nota que *“Las anteriores descripciones de los daños de los vehículos involucrados en los hechos se encuentran sujetas a cambios ya que no se cuenta con el expertito técnico de los automotores”*, igualmente se anotó allí que *“No es posible determinar tanto la posible área de impacto o calcular las velocidades pre-impacto, post-impacto y al momento del contacto así como tampoco las posiciones relativas de contacto, debido a que no se lograron plasmar las posiciones finales de los elementos materia de prueba en el plano topográfico realizado por FCI ya que en el croquis de la policía hacen falta medidas que no permiten acotar las evidencias a los puntos de referencia”*

7.8. Las fotografías sólo muestran la posición final de los automotores, las que aparecen a folio 4 tomadas muy cerca no permiten apreciar una panorámica de la escena, se ve el frente de los tres automotores destacándose que el tractocamión lleva el aviso de peligro, y que el cabezote del carrotanque de placas TET205 quedó subido en el andén; la primera foto del folio 5 del tractocamión de la demandada solo se alcanza a ver las llantas traseras, y las demás fotos son sólo de la buseta.

8. Con ese soporte probatorio, no se demuestra la causa eficiente del accidente que propuso la parte demandante

---

<sup>13</sup> Folios 28-40 cuaderno 1

en su demanda, ni tampoco las que vino a plantear al sustentar la apelación atinentes a que no se respetaron las dimensiones propias de cada carril, a que el tractocamión iba excediendo los límites de velocidad, ni conservó la distancia de seguridad debida, ni la de “efectuar una maniobra imprudente de izquierda a derecha invadiendo el carril de desplazamiento del bus”.

En verdad al plenario no obra prueba contundente que esclarezca como sucedieron los hechos, carga demostrativa que, se insiste, gravitaba en la parte demandante; sin que sea factible fundar la decisión en la baraja de hipótesis planteadas, ni tampoco corresponde al Juzgador escudriñar para deducir cual fue la más probable, cuando ni siquiera los expertos pudieron emitir una respuesta concluyente al respecto.

La versión del conductor de la buseta, examinada con sumo rigor pues no puede soslayarse que fue uno de los agentes partícipes de las actividades peligrosas e involucrado en el choque, no haya respaldo en otras probanzas; enfatizó que el tractocamión iba sin escoltas, pero los otros declarantes precisamente eran quienes como técnicos paleteros iban cumpliendo esa misión de acompañamiento al automotor con la carga sobredimensionada. Además se arrimaron al plenario los documentos que dan cuenta del Registro como operador de carga extradimensionada otorgado a Transportadora del Atlántico Ltda., entre otros para el vehículo de placas UYY807 y la camabaja RO864, el permiso vigente para el transporte de carga extradimensionada que con tal fin le fuera concedido al mismo vehículo con las longitudes autorizadas: posterior sobresaliente 3.00; ancho 3,60 y alto 4,40; sin que exista prueba de que se hubiesen transgredido esos límites<sup>14</sup>.

Y la mera manifestación que al respecto hace la parte demandante resulta insuficiente, por razón que a nadie le es dado el privilegio de que su mero dicho sea prueba de lo que afirme, tal como lo ha precisado la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación Civil:

***“es verdad que, con arreglo al principio universal de que nadie puede hacerse su propia prueba, una decisión no puede fundarse exclusivamente en lo que una de las partes afirma a tono con sus***

---

<sup>14</sup> Folios 93-96 cuaderno 1

**aspiraciones.** Sería desmedido que alguien pretendiese que lo que afirma en un proceso se tenga por verdad, así y todo sea muy acrisolada la solvencia moral que se tenga. De ahí que la Corte Suprema de Justicia haya dicho en un importante número de veces... que ‘es principio general de derecho probatorio y de profundo contenido lógico, que la parte no puede crearse a su favor su propia prueba. Quien afirma un hecho en un proceso tiene la carga procesal de demostrarlo con alguno de los medios que enumera el artículo 175 del Código de Procedimiento Civil, con cualesquiera formas que sirvan para formar el convencimiento del Juez. Esa carga... que se expresa con el aforismo *onus probandi incumbit actori* no existiría, si al demandante le bastara afirmar el supuesto de hecho de las normas y con eso no más quedar convencido el Juez”<sup>15</sup>

9. Dentro del precedente contexto no se avizora que el justiprecio probatorio realizado por el juez de primer grado sea caprichoso, incompleto o carente de sindéresis.

10. Finalmente, respecto al elemento daño, debe anotarse que una cosa es la demostración del estado en que quedó la buseta luego del accidente y, otra totalmente diferente es la prueba de los perjuicios; y siempre procede el estudio de estos últimos, si se ha superado la demostración de la responsabilidad de los demandados, lo que como ya ha sido decantado no se logró, pues aparece en entredicho que fue el actuar del conductor de la buseta la que pudo ocasionar el siniestro.

11. Ante el escenario jurídico y probatorio que acaba de analizarse los argumentos del censor resultan infundados, por lo que se mantendrá la decisión del juzgado de primer grado. Ante el fracaso del recurso, se condenará en costas al apelante vencido.

## **DECISIÓN**

Con cimiento en lo consignado, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, D.C., en Sala de Decisión

---

<sup>15</sup> Sent. de 12 de febrero de 1980 Cas. civ. de 9 de noviembre de 1993. G.J. CCXXV, pag. 405

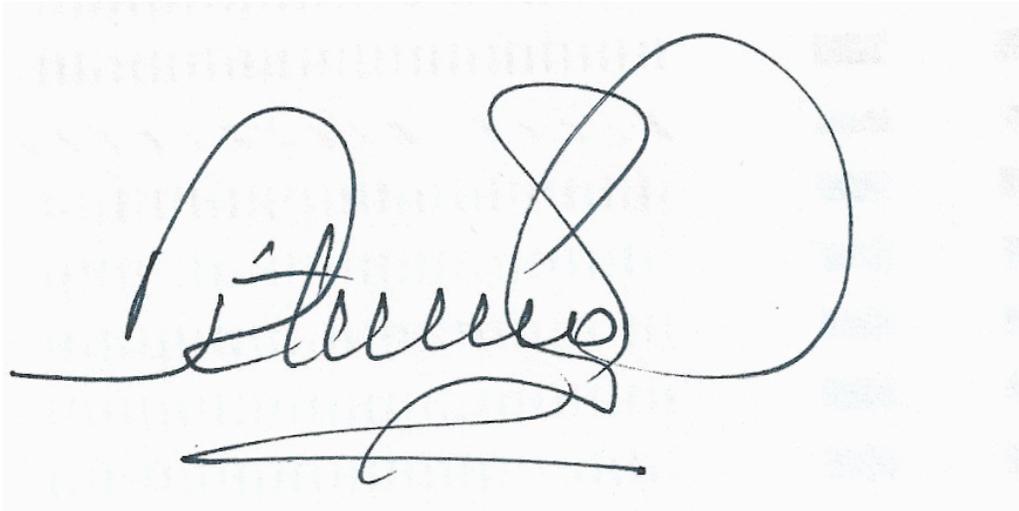
Civil, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

**RESUELVE:**

**PRIMERO: CONFIRMAR** la sentencia emitida el 10 de diciembre de 2019 por el Juzgado 14 Civil del Circuito de Bogotá.

**SEGUNDO:** Condenar a la parte demandante al pago de las costas de esta instancia. La Magistrada Sustanciadora señala como agencias en derecho la suma de \$2'000.000,oo.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



**RUTH ELENA GALVIS VERGARA**  
Magistrada



**MARIA PATRICIA CRUZ MIRANDA**  
Magistrada



**JORGE EDUARDO FERREIRA VARGAS**  
MAGISTRADO

**Firmado Por:**

**RUTH ELENA GALVIS VERGARA  
MAGISTRADO TRIBUNAL O CONSEJO SECCIONAL  
TRIBUNAL SUPERIOR SALA 011 CIVIL DE 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: **5c316ea8dab7063d78b23032e659e5ea24dcfb837990d0ffc991353b238fedf4**

Documento generado en 06/11/2020 04:38:13 p.m.

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL: <https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>