

REPÚBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE VALLEDUPAR SALA DE DECISIÓN CIVIL-FAMILIA-LABORAL

JHON RUSBER NOREÑA BETANCOURTH
Magistrado Sustanciador

AUTO DE SUSTANCIACIÓN CIVIL

29 de septiembre de 2022

“TRASLADO DE LA SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACION”

“TRASLADO DE LA SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACION” “RAD: 20-001-31-03-004-2015-00282-01 Proceso VERBAL DE MAYOR CUANTIA promovido por MILADIS CHAMORRO Y OTROS contra DRUMMOND LTDA Y OTROS

Atendiendo a lo reglado en la ley 2213 del 13 de junio 2022¹, por medio de la cual se establece la vigencia permanente del decreto legislativo 806 de 2020, se tiene que:

Mediante auto del 09 de septiembre de 2022, notificado por estado electrónico Nro. 130 del día 12 de septiembre de 2022, se corrió traslado por el termino de 5 días a la parte recurrente, para sustentar el recurso de apelación, realizándolo en debida forma de conformidad con la constancia secretarial de 26 de septiembre de 2022, escrito que se anexan al presente auto para conocimiento de los no recurrentes.

Así las cosas, el despacho:

RESUELVE:

PRIMERO: CORRER TRASLADO del escrito de sustentación del recurso de apelación presentado por la parte recurrente por el término de cinco (5) días contados a partir del día siguiente de la notificación por estado del presente proveído.

Artículo 12 Apelación de sentencias en materia Civil y Familia. El recurso de apelación contra sentencia en los procesos civiles y de familia se tramitará así:

(...)

Ejecutoriado el auto que admite el recurso o el que niega la solicitud de pruebas, el apelante deberá sustentar el recurso a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes. De la sustentación se correrá traslado a la parte contraria por el término de cinco (5) días. Vencido el término de traslado se preferirá sentencia escrita que se notificará por estado. Si no se sustenta oportunamente el recurso, se declarará desierto

RAD: 20-001-31-03-004-2015-00282-01 Proceso VERBAL DE MAYOR CUANTIA promovido por MILADIS CHAMORRO Y OTROS contra DRUMMOND LTDA Y OTROS

SEGUNDO: En caso de existir pronunciamiento respecto de la sustentación deberá allegarse por escrito, dentro del término señalado, al correo electrónico de la Secretaría de la Sala Civil, Familia, Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Valledupar, Cesar secscftsvpar@cendoj.ramajudicial.gov.co. se entenderán presentados oportunamente si son recibidos antes del cierre de la Secretaría del día en que vence el término, es decir, antes de las seis de la tarde (6:00 p.m.) de conformidad con el inciso 4º del artículo 109 del CGP aplicable por remisión normativa en materia laboral.

TERCERO: PONGASE A DISPOSICIÓN de los apoderados la página web <http://www.tsvalledupar.com/procesos/notificados/> a través del módulo procesos, encontrará adicional a las providencias proferidas en esta instancia los estados correspondientes, además del proceso digitalizado y los audios de las audiencias surtidas en primera instancia; para obtener clave de acceso comunicarse vía WhatsApp al número 3233572911 (medio complementario y de apoyo al micrositio oficial y a la secretaria del tribunal, no sustituye los canales oficiales)

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

SIN NECESIDAD DE FIRMAS

(Art. 7, Ley 527 de 1999, Arts. 2 Inc. 2,
Ley 2213 de 2022; Art 28;

Acuerdo PCSJA20-11567 CSJ)

JHON RUSBER NOREÑA BETANCOURTH
Magistrado Ponente

MILADIS CHAMORRO y otros contra DRUMMOND LTD y otros. Rad.
20001310300420150028200

VICTOR PONCE PARODI <victorponce7@hotmail.com>

Mar 13/09/2022 10:25

Para: Secretaria Sala Civil Familia Tribunal Superior - Seccional Valledupar <secscftsvpar@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Señor (a)

Secretario(a)

Tribunal Superior de Distrito Judicial

Valledupar Cesar

esd

Cordial saludo:

De manera atenta me dirijo a su despacho con el fin de manifestarle que, en archivo adjunto estoy radicando los alegatos de conclusión en el proceso de la referencia:

MILADIS CHAMORRO GAMARRA y otros contra DRUMMOND LTD y otros. Rad.
20001310300420150028200

SEÑOR
JUEZ CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO
Valledupar Cesar
E. _____ S. _____ D.

Ref: proceso declarativo promovido por **MILADIS CHAMORRO GAMARRA** y otros contra **DRUMMOND LTD** y otros. Rad. 20001310300420150028200

VICTOR PONCE PARODI, abogado en ejercicio, actuando en mi condición de apoderado judicial de los actores, de manera atenta me dirijo a su despacho con el fin de manifestarle que **INTERPONGO RECURSO DE APELACIÓN** contra la sentencia de primera instancia proferida por su despacho en el proceso de la referencia, con el fin de que el superior funcional la revoque en todas sus partes; y, en su lugar conceda las pretensiones de la demanda.

Estimo que la sentencia recurrida adolece de error derecho por falta de aplicación, aplicación indebida, e interpretación errónea de la ley sustancial, ya que: No aplicó el Art.2357 del C.C.C., el cual establece la regla normativa de la concurrencia de culpa; desconoció el principio del estado de necesidad, como fuente exonerativa de culpa, en la víctima; y, porque no tuvo en cuenta que la demandada también quebrantó la ley, al no establecer mecanismos de la seguridad en la vía férrea que tuvieran la virtualidad de prevenir a los transeúntes sobre la venida de las locomotoras. Todo lo anterior, dado que el accidente ocurrió en zona urbana de superpoblación y en estado de depresión social y carencia de servicios públicos básicos.

El estado de necesidad: Es aquella situación que ampara a quien, en circunstancias de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno debe causar otro mal, siempre que este no sea mayor que el que trata de evitar. Se requiere que no haya provocación intencional del estado de necesidad y que la profesión o cargo del sujeto no lo obligue a sacrificarse.

I.- ANTECEDENTES:

El a quo profirió sentencia declarando probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima, en el evento dañoso ocurrido el 8 de septiembre de 2014, cuando la Señora **MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA** se vio en la necesidad de cruzar la línea férrea; puesto que es persona de estrato bajo, en estado de vulnerabilidad social, y habitante de un asentamiento de invasión del municipio de Bosconia Cesar.

Como base argumentativa el a quo aduce: *"En el caso analizado, lo que emerge de las pruebas fue que la señora **MILADIS CAMORRO** al momento en que circulaba el tren al frente de la donde vivía, decidió cruzar la vía férrea, asumiendo su propio riesgo e infringiendo deberes de cuidado. Específicamente en la modalidad de culpa por inobservancia de os reglamento o ley."*

Invocó el a quo, como contexto normativo: el decreto 1075 de 1.954 (ley 141 de 1.961), ley 146 de 1.963; ley 105 de 1993, ley 336 de 1996 y ley 769 de 2002.

II.- ARGUMENTACIÓN:

Como se puede observar el operador judicial de primera instancia inaplicó el Artículo 2357 del C.C.C., el cual establece el principio de la concurrencia de culpas, dado que, si bien la accionante pudo incurrir en violación de una norma de

tránsito, tal infracción debe valorarse en el contexto del estado de necesidad social y vulnerabilidad manifiesta en que se encontraba la Señora **MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO**, hecho de relevancia constitucional que no valoró el a quo.

Igualmente, también inaplicó los principios constitucionales de la solidaridad social y del abuso del derecho, artículos 43 y 93 de la C.Pol.

El a quo inaplicó el Art.43 de la C.Pol., el cual establece el principio de solidaridad frente al estado de necesidad y vulnerabilidad social en que se encontraba la víctima al tiempo de la ocurrencia del accidente; y, solo se redujo a verificar la aplicación de normas legales que, en casos como el presente, no deben ser aplicadas de manera aislada y sin tener en cuenta los principios constitucionales, como el que se invoca en el presente caso.

El principio de solidaridad "impone una serie de "deberes fundamentales" al poder público y a la sociedad para la satisfacción plena de los derechos". Por lo tanto, este principio se manifiesta como deber del Estado Social de Derecho a través de estos "deberes fundamentales" que en ciertos escenarios se refuerzan, cuando se trata de asegurar a sujetos en condiciones desfavorables, la protección de todas las facetas de sus garantías fundamentales. La Carta proyecta este deber de solidaridad, de manera específica, a partir de los mandatos constitucionales que establecen una obligación de especial protección para personas y grupos humanos en situación de vulnerabilidad y debilidad manifiesta.

La Corte Constitucional ha resaltado que el Constituyente de 1991 erigió el principio de solidaridad como elemento esencial del Estado Social de Derecho, tal como se expresa en el artículo 1 de la Carta. En este sentido, la Corte ha definido el principio de solidaridad como: un deber, impuesto a toda persona por el solo hecho de su pertenencia al conglomerado social, consistente en la vinculación del propio esfuerzo y actividad en beneficio o apoyo de otros asociados o en interés colectivo. La dimensión de la solidaridad como deber, impone a los miembros de la sociedad la obligación de coadyuvar con sus congéneres para hacer efectivos los derechos de éstos, máxime cuando se trata de personas en situación de debilidad manifiesta, en razón a su condición económica, física o mental.

El artículo 1 de la Constitución establece que la dignidad y la solidaridad son fundamentos del Estado Social de Derecho, en coherencia con lo cual el artículo 2 de la misma normativa establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger la vida, bienes y demás derechos y libertades y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Cuando se presentan fenómenos naturales que afectan la vivienda, la vida, la salud y otros derechos, es claro que las personas afectadas se encuentran en situación de vulnerabilidad y son por tanto sujetos de especial protección. En estos eventos, ha dicho la Corte Constitucional que el principio de solidaridad cobra una dimensión concreta que hace que el derecho a una vida digna se relacione directamente con la salud, con la seguridad alimentaria y con la protección mínima de seguridad ante los peligros de la intemperie entre otros aspectos. Por esta razón tanto el Estado, como la sociedad y la familia deben concurrir a la protección de este bien jurídico.

La Constitución Política ha establecido el criterio del abuso según el cual se abusa de un derecho constitucional propio cuando su titular hace de él un uso inapropiado e irrazonable a la luz de su contenido esencial y de sus fines (Corte Constitucional de Colombia, sentencia T-511 de 1993, 1993A).

En el presente caso, si bien la empresa demandada tiene derecho a ejercer la explotación económica de la línea férrea y circular sus locomotoras por la misma, también está en el deber de generar y mantener condiciones de seguridad que prevengan la ocurrencia de accidentes como el que dio lugar a esta acción, máxime si se tiene en cuenta que la demandante es persona de vulnerabilidad social manifiesta, tal como se puede concluir de todas las pruebas que acreditan que es persona de nulos recursos económicos, vive en condiciones que afectan la dignidad de la persona, no tiene servicios públicos básicos, su vivienda está ubicada en un asentamiento de invasión, es decir, hace parte de un grupo social vulnerable.

La hermenéutica del a quo adolece de técnica de integración constitucional y del bloque de convencionalidad, por cuanto el derecho a la dignidad humana y el deber de protección de las personas en estado de vulnerabilidad social implica un derecho humano correlativo de la víctima, nada de lo enunciado tuvo en cuenta el fallador de instancia.

En el contexto normativo legal, es preciso invocar el precedente de la Corte Suprema de Justicia que permito extractar:

Sentencia SC5406-2018 (Radicación n° 11001-31-03-041-2004-00241-01) Aprobada en sesión de dos de mayo de dos mil dieciocho; Bogotá D.C., once (11) de diciembre de dos mil dieciocho (2018).-

.....

Es innegable que el desempeño de labores que implican el uso de máquinas conlleva un riesgo latente, razón por la cual los eventos dañinos en los cuales participan quedan cobijados dentro de los criterios de responsabilidad por actividades peligrosas que ha desarrollado la Corte con base en el artículo 2356 del Código Civil.

No obstante, el grado de contingencia no siempre es el mismo puesto que existen prácticas con una trascendencia mayor a las de las demás que ameritan fijar reglas de protección frente a las implicaciones de un indebido ejercicio.

Precisamente eso acontece con las empresas de transporte ferroviario, ya que de forma expresa el ordenamiento contempla la obligación de responder por los daños y perjuicios ocasionados al infringirse ciertos y precisos deberes fijados en la Ley 76 de 1920.

Es así como el artículo 8° previene:

En todos los puntos en que los ferrocarriles crucen a nivel de los caminos públicos, se establecerán barreras que deben cerrarse, si posible automáticamente, con la debida anticipación antes del paso de los trenes y abrir después de que éste se efectúe.

En los lugares a donde no sea posible establecer barreras, se mantendrán, permanentemente, guardas encargados de impedir el paso a transeúntes en el momento de circular los trenes.

(...)

La infracción de las disposiciones contenidas en este artículo será castigada con multas sucesivas de diez a doscientos pesos, que impondrá el Gobierno, aparte de responder, en cada caso, de los daños y perjuicios que se causen por la omisión.

Lo que acompaña con el 26 en el que se fijan como obligaciones de esas entidades, entre otras:

(...)

d) A indemnizar los daños causados a las propiedades privadas cuando sean ocasionados por culpa de los empleados de las empresas;

e) A indemnizar los daños que se causen a las personas que vayan en los trenes o estén en las inmediaciones de las vías, motivados por descuidos, omisiones o impericia de tales empleados;

f) A estacionar guardias que impidan el paso del público en los puntos en que la línea férrea atraviere calles, caminos o puentes.

El guardavía impedirá el paso por medio de una cadena que tenderá a través de la vía cinco minutos antes de que haya de pasar cada tren y no lo permitirá sino después de que el tren haya pasado;

Quiere decir que en los pleitos donde se ventilen accidentes en que resulten involucrados trenes, dichos preceptos son complementarios a las normas en materia de responsabilidad del Código Civil, por contener una «presunción general» con incidencia en la definición del pleito.

No quiere decir esto que se deban desatender las obligaciones de los particulares de no obstruir la vía férrea tal como lo impone el Código Nacional de Tránsito Terrestre e incluso el artículo 2° de la citada Ley 76 de 1920, sólo que siendo una carga del prestador del servicio avisar con una debida antelación el paso de la locomotora e impedir que tanto los transeúntes como quienes se desplazan en vehículos motorizados perturben tal desplazamiento, esa «presunción general» debe quedar plenamente desvirtuada para revertir el compromiso de reparar.

Así lo sostuvo la Corte en añeja oportunidad donde se ordenó al Estado como propietario de Ferrocarril del Pacífico indemnizar los daños ocasionados a un camión que pasaba por un paso a nivel sin que se le impidiera hacerlo en debida forma, según CSJ SNG 19 may. 1939, GJ t. XLVIII, pág. 801, en la que se precisó como [p]arece plantear el señor Procurador la cuestión de la concurrencia de culpas entre el damnificado y la empresa del ferrocarril, por existir descuido, imprudencia o imprevisión de parte del propio damnificado. Sin embargo, no halla la Sala demostrado que tal concurrencia de culpas exista.

Hay un precepto general que obliga a las empresas férreas de transportes, además de las disposiciones del Código Civil sobre responsabilidad, consagradas en los artículos 2341 y 2347, y es el texto de la Ley 76 de 1920, en su artículo 26, ordinal d), que reza: "Las empresas férreas están obligadas: d) A indemnizar los daños causados a las propiedades privadas cuando sean causados por culpa de los empleados de la empresa". Y el artículo 8° de la misma ley establece que dichas empresas deben mantener permanentemente un guarda en los puntos en que la línea cruza otras vías públicas, con el fin de impedir allí el paso de transeúntes y de vehículos en el momento de circular los trenes.

La Corte ya ha sentado en varios fallos jurisprudencia en el particular, basada especialmente en el artículo 2356 del C. C., sobre la presunción de culpa: en los casos de accidentes y a cargo de las empresas de transportes, por la peligrosidad natural que para terceros implica el funcionamiento de los vehículos y elementos en que el transporte se realiza. Un convoy de ferrocarril en movimiento entraña una manifiesta peligrosidad

En el caso de autos, además de la presunción general de culpa a que se ha hecho referencia, hay para el ferrocarril la culpa notoria de su agente, el guardavía, que descuidó el cumplimiento de su deber. Existiendo en el curso de la carretera con la línea férrea un empleado encargado de dar vía libre o de impedir el tránsito en momentos de circulación de los trenes, el solo hecho de no haberse colocado la cadena oportunamente deja de cargo de la empresa la totalidad de la culpa en el accidente. Puede suceder que la culpa haya sido del maquinista que no dio los pitazos de aviso para que el guardavía extendiera la cadena, o de éste que no lo hizo, o de ambos, pero en todo caso esa omisión tiene consecuencias necesarias y serias en orden a fijar la responsabilidad en el accidente.

.....
En tal virtud, procede declarar la responsabilidad de la Nación por el accidente de que se trata, como dueña del Ferrocarril del Pacífico, y por causa inmediata de la culpa de los agentes de la empresa.

i.- La responsabilidad profesional de la sociedad férrea demandada, se presume, por cuanto siendo su actividad profesional de explotación industrial, se presume su alto nivel de eficiencia en la prestación del servicio, y el cumplimiento de los protocolos que establece la ley para realización de dicha actividad industrial.

La demandada no procuró la instalación de una maya de cerramiento que impidiera que, en zona urbana, superpoblada, con características de inexistencia de los servicios públicos básicos, habitada por personas en estado de vulnerabilidad social, se tuviera que acudir a cruzar la línea para que, sus habitantes, realizaran sus necesidades básicas.

Esta omisión concreta de la demandada la hace incurso en responsabilidad patrimonial, por cuanto no se configura una causa extraña, ya que **su intervención en la realización del daño, fue un elemento determinante para la producción del evento lesivo.**

La causa extraña implica la no intervención, de manera absoluta, del imputado en la producción del daño; en el modelo de imputación por presunción de responsabilidad, la causa liberatoria es la causa extraña, dicho concepto implica la no intervención del imputado en la producción del daño.

III.- SOLICITUD DE REVOCATORIA DE LA SENTENCIA APELADA:

Solicito del superior funcional se revoque en todas sus partes la sentencia apelada, y en su lugar se acceda a las pretensiones de la demanda, ya que vulnera derechos fundamentales, el bloque de convencionalidad, los Artículo 43 y 93 de la C.Pol. y el art.2357 del C.C.C.

Del Señor Juez, con toda atención:



VICTOR PONCE PARODI
T.P.No.47.262 del CSJ
C.C.No.71.636.715 de Medellin.

miladis chamorro y otros vs Drummond y otros 20001310300420150028202

VICTOR PONCE PARODI <victorponce7@hotmail.com>

Mié 14/09/2022 10:23

Para: Secretaria Sala Civil Familia Tribunal Superior - Seccional Valledupar <secscftsvpar@cendoj.ramajudicial.gov.co>

señor(a)

Secretario(a)

Tribunal Superior de Distrito Judicial

de Valledupar

Valledupar Cesar

esd

De manera atenta me dirijo a su despacho con el fin de manifestarle que, en archivo adjunto, estoy radicando la corrección de los alegatos de conclusión, ya que en escrito enviado, no se corrigió el destinatario y no se indicó la segunda instancia en el radicado. Solicito se certifique recibido, por su atención, gracias.

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
victorponce7@hotmail.com
3017634520

SEÑORES
 MAGISTRADOS
 TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO
 JUDICIAL DE RIOHACHA
 Valledupar Cesar
 E. _____ S. _____ D.

Ref: proceso declarativo promovido por **MILADIS CHAMORRO GAMARRA** y otros contra **DRUMMOND LTD** y otros. Rad. 20001310300420150028202

Alegatos en el recurso de apelación.

VICTOR PONCE PARODI, abogado en ejercicio, actuando en mi condición de apoderado judicial de los actores, de manera atenta me dirijo a su despacho con el fin de manifestarle que **INTERPONGO RECURSO DE APELACIÓN** contra la sentencia de primera instancia proferida por su despacho en el proceso de la referencia, con el fin de que el superior funcional la revoque en todas sus partes; y, en su lugar conceda las pretensiones de la demanda.

Estimo que la sentencia recurrida adolece de error derecho por falta de aplicación, aplicación indebida, e interpretación errónea de la ley sustancial, ya que: No aplicó el Art.2357 del C.C.C., el cual establece la regla normativa de la concurrencia de culpa; desconoció el principio del estado de necesidad, como fuente exonerativa de culpa, en la víctima; y, porque no tuvo en cuenta que la demandada también quebrantó la ley, al no establecer mecanismos de la seguridad en la vía férrea que tuvieran la virtualidad de prevenir a los transeúntes sobre la venida de las locomotoras. Todo lo anterior, dado que el accidente ocurrió en zona urbana de superpoblación y en estado de depresión social y carencia de servicios públicos básicos.

El estado de necesidad: Es aquella situación que ampara a quien, en circunstancias de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno debe causar otro mal, siempre que este no sea mayor que el que trata de evitar. Se requiere que no haya provocación intencional del estado de necesidad y que la profesión o cargo del sujeto no lo obligue a sacrificarse.

I.- ANTECEDENTES:

El a quo profirió sentencia declarando probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima, en el evento dañoso ocurrido el 8 de septiembre de 2014, cuando la Señora **MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA** se vio en la necesidad de cruzar la línea férrea; puesto que es persona de estrato bajo, en estado de vulnerabilidad social, y habitante de un asentamiento de invasión del municipio de Bosconia Cesar.

Como base argumentativa el a quo aduce: *"En el caso analizado, lo que emerge de las pruebas fue que la señora **MILADIS CAMORRO** al momento en que circulaba el tren al frente de la donde vivía, decidió cruzar la vía férrea, asumiendo su propio riesgo e infringiendo deberes de cuidado. Específicamente en la modalidad de culpa por inobservancia de os reglamento o ley."*

Invocó el a quo, como contexto normativo: el decreto 1075 de 1.954 (ley 141 de 1.961), ley 146 de 1.963; ley 105 de 1993, ley 336 de 1996 y ley 769 de 2002.

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
victorponce7@hotmail.com
3017634520

II.- ARGUMENTACIÓN:

Como se puede observar el operador judicial de primera instancia inaplicó el Artículo 2357 del C.C.C., el cual establece el principio de la concurrencia de culpas, dado que, si bien la accionante pudo incurrir en violación de una norma de tránsito, tal infracción debe valorarse en el contexto del estado de necesidad social y vulnerabilidad manifiesta en que se encontraba la Señora **MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO**, hecho de relevancia constitucional que no valoró el a quo.

Igualmente, también inaplicó los principios constitucionales de la solidaridad social y del abuso del derecho, artículos 43 y 93 de la C.Pol.

El a quo inaplicó el Art.43 de la C.Pol., el cual establece el principio de solidaridad frente al estado de necesidad y vulnerabilidad social en que se encontraba la víctima al tiempo de la ocurrencia del accidente; y, solo se redujo a verificar la aplicación de normas legales que, en casos como el presente, no deben ser aplicadas de manera aislada y sin tener en cuenta los principios constitucionales, como el que se invoca en el presente caso.

El principio de solidaridad "impone una serie de "deberes fundamentales" al poder público y a la sociedad para la satisfacción plena de los derechos". Por lo tanto, este principio se manifiesta como deber del Estado Social de Derecho a través de estos "deberes fundamentales" que en ciertos escenarios se refuerzan, cuando se trata de asegurar a sujetos en condiciones desfavorables, la protección de todas las facetas de sus garantías fundamentales. La Carta proyecta este deber de solidaridad, de manera específica, a partir de los mandatos constitucionales que establecen una obligación de especial protección para personas y grupos humanos en situación de vulnerabilidad y debilidad manifiesta.

La Corte Constitucional ha resaltado que el Constituyente de 1991 erigió el principio de solidaridad como elemento esencial del Estado Social de Derecho, tal como se expresa en el artículo 1 de la Carta. En este sentido, la Corte ha definido el principio de solidaridad como: un deber, impuesto a toda persona por el solo hecho de su pertenencia al conglomerado social, consistente en la vinculación del propio esfuerzo y actividad en beneficio o apoyo de otros asociados o en interés colectivo. La dimensión de la solidaridad como deber, impone a los miembros de la sociedad la obligación de coadyuvar con sus congéneres para hacer efectivos los derechos de éstos, máxime cuando se trata de personas en situación de debilidad manifiesta, en razón a su condición económica, física o mental.

El artículo 1 de la Constitución establece que la dignidad y la solidaridad son fundamentos del Estado Social de Derecho, en coherencia con lo cual el artículo 2 de la misma normativa establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger la vida, bienes y demás derechos y libertades y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Cuando se presentan fenómenos naturales que afectan la vivienda, la vida, la salud y otros derechos, es claro que las personas afectadas se encuentran en situación de vulnerabilidad y son por tanto sujetos de especial protección. En estos eventos, ha dicho la Corte Constitucional que el principio de solidaridad cobra una dimensión concreta que hace que el derecho a una vida digna se relacione

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
victorponce7@hotmail.com
3017634520

directamente con la salud, con la seguridad alimentaria y con la protección mínima de seguridad ante los peligros de la intemperie entre otros aspectos. Por esta razón tanto el Estado, como la sociedad y la familia deben concurrir a la protección de este bien jurídico.

La Constitución Política ha establecido el criterio del abuso según el cual se abusa de un derecho constitucional propio cuando su titular hace de él un uso inapropiado e irrazonable a la luz de su contenido esencial y de sus fines (Corte Constitucional de Colombia, sentencia T-511 de 1993, 1993A).

En el presente caso, si bien la empresa demandada tiene derecho a ejercer la explotación económica de la línea férrea y circular sus locomotoras por la misma, también está en el deber de generar y mantener condiciones de seguridad que prevengan la ocurrencia de accidentes como el que dio lugar a esta acción, máxime si se tiene en cuenta que la demandante es persona de vulnerabilidad social manifiesta, tal como se puede concluir de todas las pruebas que acreditan que es persona de nulos recursos económicos, vive en condiciones que afectan la dignidad de la persona, no tiene servicios públicos básicos, su vivienda está ubicada en un asentamiento de invasión, es decir, hace parte de un grupo social vulnerable.

La hermenéutica del a quo adolece de técnica de integración constitucional y del bloque de convencionalidad, por cuanto el derecho a la dignidad humana y el deber de protección de las personas en estado de vulnerabilidad social implica un derecho humano correlativo de la víctima, nada de lo enunciado tuvo en cuenta el fallador de instancia.

En el contexto normativo legal, es preciso invocar el precedente de la Corte Suprema de Justicia que permito extractar:

Sentencia SC5406-2018 (Radicación n° 11001-31-03-041-2004-00241-01) Aprobada en sesión de dos de mayo de dos mil dieciocho; Bogotá D.C., once (11) de diciembre de dos mil dieciocho (2018).

.....

Es innegable que el desempeño de labores que implican el uso de máquinas conlleva un riesgo latente, razón por la cual los eventos dañinos en los cuales participan quedan cobijados dentro de los criterios de responsabilidad por actividades peligrosas que ha desarrollado la Corte con base en el artículo 2356 del Código Civil.

No obstante, el grado de contingencia no siempre es el mismo puesto que existen prácticas con una trascendencia mayor a las de las demás que ameritan fijar reglas de protección frente a las implicaciones de un indebido ejercicio.

Precisamente eso acontece con las empresas de transporte ferroviario, ya que de forma expresa el ordenamiento contempla la obligación de responder por los daños y perjuicios ocasionados al infringirse ciertos y precisos deberes fijados en la Ley 76 de 1920.

Es así como el artículo 8° previene:

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
victorponce7@hotmail.com
3017634520

En todos los puntos en que los ferrocarriles crucen a nivel de los caminos públicos, se establecerán barreras que deben cerrarse, si posible automáticamente, con la debida anticipación antes del paso de los trenes y abrir después de que éste se efectúe.

En los lugares a donde no sea posible establecer barreras, se mantendrán, permanentemente, guardas encargados de impedir el paso a transeúntes en el momento de circular los trenes.

(...)

La infracción de las disposiciones contenidas en este artículo será castigada con multas sucesivas de diez a doscientos pesos, que impondrá el Gobierno, aparte de responder, en cada caso, de los daños y perjuicios que se causen por la omisión.

Lo que acompasa con el 26 en el que se fijan como obligaciones de esas entidades, entre otras:

(...)

d) A indemnizar los daños causados a las propiedades privadas cuanto sean ocasionados por culpa de los empleados de las empresas;

e) A indemnizar los daños que se causen a las personas que vayan en los trenes o estén en las inmediaciones de las vías, motivados por descuidos, omisiones o impericia de tales empleados;

f) A estacionar guardias que impidan el paso del público en los puntos en que la línea férrea atraviere calles, caminos o puentes.

El guardavía impedirá el paso por medio de una cadena que tenderá a través de la vía cinco minutos antes de que haya de pasar cada tren y no lo permitirá sino después de que el tren haya pasado;

Quiere decir que en los pleitos donde se ventilen accidentes en que resulten involucrados trenes, dichos preceptos son complementarios a las normas en materia de responsabilidad del Código Civil, por contener una «presunción general» con incidencia en la definición del pleito.

No quiere decir esto que se deban desatender las obligaciones de los particulares de no obstruir la vía férrea tal como lo impone el Código Nacional de Tránsito Terrestre e incluso el artículo 2° de la citada Ley 76 de 1920, sólo que siendo una carga del prestador del servicio avisar con una debida antelación el paso de la locomotora e impedir que tanto los transeúntes como quienes se desplazan en vehículos motorizados perturben tal desplazamiento, esa «presunción general» debe quedar plenamente desvirtuada para revertir el compromiso de reparar.

Así lo sostuvo la Corte en añeja oportunidad donde se ordenó al Estado como propietario de Ferrocarril del Pacífico indemnizar los daños ocasionados a un camión que pasaba por un paso a nivel sin que se le impidiera hacerlo en debida forma, según CSJ SNG 19 may. 1939, GJ t. XLVIII, pág. 801, en la que se precisó como [p]arece plantear el señor Procurador la cuestión de la concurrencia de culpas entre el damnificado y la empresa del ferrocarril, por existir descuido, imprudencia o imprevisión de parte del propio damnificado. Sin embargo, no halla la Sala demostrado que tal concurrencia de culpas exista.

Hay un precepto general que obliga a las empresas férreas de transportes, además de las disposiciones del Código Civil sobre responsabilidad, consagradas en los artículos 2341 y 2347, y es el texto de la Ley 76 de 1920, en su artículo 26, ordinal d), que reza: "Las empresas férreas están obligadas: d) A indemnizar los daños causados a las propiedades privadas cuando sean causados por culpa de los empleados de la empresa". Y el artículo 8° de la misma ley establece que dichas empresas deben mantener permanentemente un guarda en los puntos en

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
victorponce7@hotmail.com
3017634520

que la línea cruza otras vías públicas, con el fin de impedir allí el paso de transeúntes y de vehículos en el momento de circular los trenes.

La Corte ya ha sentado en varios fallos jurisprudencia en el particular, basada especialmente en el artículo 2356 del C. C., sobre la presunción de culpa: en los casos de accidentes y a cargo de las empresas de transportes, por la peligrosidad natural que para terceros implica el funcionamiento de los vehículos y elementos en que el transporte se realiza. Un convoy de ferrocarril en movimiento entraña una manifiesta peligrosidad

En el caso de autos, además de la presunción general de culpa a que se ha hecho referencia, hay para el ferrocarril la culpa notoria de su agente, el guardavía, que descuidó el cumplimiento de su deber. Existiendo en el curso de la carretera con la línea férrea un empleado encargado de dar vía libre o de impedir el tránsito en momentos de circulación de los trenes, el solo hecho de no haberse colocado la cadena oportunamente deja de cargo de la empresa la totalidad de la culpa en el accidente. Puede suceder que la culpa haya sido del maquinista que no dio los pitazos de aviso para que el guardavía extendiera la cadena, o de éste que no lo hizo, o de ambos, pero en todo caso esa omisión tiene consecuencias necesarias y serias en orden a fijar la responsabilidad en el accidente.

.....
En tal virtud, procede declarar la responsabilidad de la Nación por el accidente de que se trata, como dueña del Ferrocarril del Pacífico, y por causa inmediata de la culpa de los agentes de la empresa.

i.- La responsabilidad profesional de la sociedad férrea demandada, se presume, por cuanto siendo su actividad profesional de explotación industrial, se presume su alto nivel de eficiencia en la prestación del servicio, y el cumplimiento de los protocolos que establece la ley para realización de dicha actividad industrial.

La demandada no procuró la instalación de una maya de cerramiento que impidiera que, en zona urbana, superpoblada, con características de inexistencia de los servicios públicos básicos, habitada por personas en estado de vulnerabilidad social, se tuviera que acudir a cruzar la línea para que, sus habitantes, realizaran sus necesidades básicas.

Esta omisión concreta de la demandada la hace incurso en responsabilidad patrimonial, por cuanto no se configura una causa extraña, ya que **su intervención en la realización del daño, fue un elemento determinante para la producción del evento lesivo.**

La causa extraña implica la no intervención, de manera absoluta, del imputado en la producción del daño; en el modelo de imputación por presunción de responsabilidad, la causa liberatoria es la causa extraña, dicho concepto implica la no intervención del imputado en la producción del daño.

III.- SOLICITUD DE REVOCATORIA DE LA SENTENCIA APELADA:

Solicito del superior funcional se revoque en todas sus partes la sentencia apelada, y en su lugar se acceda a las pretensiones de la demanda, ya que vulnera derechos fundamentales, el bloque de convencionalidad, los Artículos 43 y 93 de la C.Pol., y el art.2357 del C.C.C.

Del Señor Juez, con toda atención:

VICTOR PONCE PARODI
Abogado
Responsabilidad civil y del Estado
Victorponce7@hotmail.com
3017634520



VICTOR PONCE PARODI
T.P.No.47.262 del CSJ
C.C.No.71.636.715 de Medellin.