

Honorable Magistrado:

**JORGE JARAMILLO VILLAREAL**

SALA CIVIL

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CALI

Cali – Valle

**Referencia:** PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL de la pasajera y Extracontractual (familiares-victimias indirectas).

**DEMANDANTES:** HAYDEE TRIVIÑO GOMEZ y otros

**DEMANDADO:** HENRY ROJAS MEJIA y otros

**RADICADO:** 760013103013-2023-0079-01

**ASUNTO:** Recurso de apelación contra SENTENCIA DE PRIMERA INST.

**ROSA DEL PILAR POSSO GARCIA**, mayor de edad, domiciliada en Cali identificada con la cédula de ciudadanía No. **67.012.316 de Cali** y con tarjeta profesional **No.138.315** del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderada de la parte **DEMANDANTE**, de la manera más respetuosa me permito desarrollar los reparos a la sentencia de primera instancia, emitida por el **Juzgado 13 Civil del Circuito de Cali**, la cual fue desfavorable a los intereses de mi procurada, solicitando desde ya, que sea **REVOCADA** en su integridad, y en su lugar se nieguen las excepciones propuestas por la parte actora, con fundamento en los reparos que concretaré en los acápites siguientes:

De conformidad al recurso de apelación interpuesto:

## **I. OPORTUNIDAD**

Sea lo primero precisar que la sentencia que ahora se impugna fue emitida dentro de la audiencia, interponiendo el recurso de apelación en la misma, el cual fue admitido.

Frente a este aspecto, el inciso segundo del numeral 3, del artículo 322 del Código General del Proceso dispone:

“(…) Cuando se apele una sentencia, el apelante, al momento de interponer el recurso en la audiencia, si hubiere proferida en ella, o dentro de los tres (3) días siguientes a su finalización o a la notificación de la que hubiere sido dictada por fuera de audiencia, deberá precisar, de manera breve, los reparos concretos que le hace a la decisión, sobre los cuales versará la sustentación que hará ante el superior (…)

Por lo tanto, se verifica en el presente caso que el recurso fue ADMITIDO por el Tribunal el día 16 de abril de 2024, notificado por estados el día 18 de abril de 2014, y el término de cinco (5) días dispuesto en art. 12 de la ley 2213 de 2022, empieza a contabilizarse desde el día siguiente al día en que quedo ejecutoriado el auto admisorio, es decir, desde el 22 de abril de 2024, cumpliéndose el término para presentar la sustentación del recurso, el día

29 de abril, de esta manera, la presente sustentación del recurso de apelación se entiende presentada dentro del término oportuno.

## II. REPAROS CONCRETOS CONTRA LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

ERROR DE HECHO EN LA VALORACION PROBATORIA Y EN APLICACIÓN DEL REGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL (VICTIMA DIRECTA) APLICABLE PARA EL CASO DE PASAJERA DE VEHICULO DE SERVICIO PUBLICO Y EXTRA CONTRACTUAL (VICTIMAS INDIRECTAS).

El yerro en que incurre el **Juzgado 13 Civil del Circuito de Cali**, es en el desconocimiento abierto de las pruebas que determinaron la demostración de los elementos de la responsabilidad civil **CONTRACTUAL**, para la pasajera y el de responsabilidad civil **EXTRA CONTRACTUAL** para las víctimas indirectas, toda vez que en el A-quo, omite y altera el contenido de las pruebas, variando en forma contundente toda la argumentación que sustento la decisión de instancia.

Es que el A-quo desconoció:

**A) Que el libelo de la demanda hace referencia a una acción de responsabilidad civil contractual y extracontractual**, y que a pesar de que al (minuto 4:32) de la SENTENCIA, el A-quo, enuncia los presupuestos y condiciones para que se estructure la Responsabilidad Civil Contractual, es decir, **“que haya un contrato valido, un daño derivado de la ejecución de ese contrato y que ese daño sea causado por el deudor al acreedor contractual”**, fundamenta su decisión en que el hecho como tal no se demostró, a pesar de que si se logró demostrar dentro del juicio de responsabilidad lo siguiente:

*“.. (minuto 7:16) Finalmente si bien no se acredito el tiquete de transporte lo que acreditaría el contrato no cabe duda para el despacho que este existió, pues de los anexos aportados figura **Formulario Único De Reclamación De Las Instituciones Prestadoras De Servicios De Salud Por Servicios Prestados A Victimas De Eventos Catastróficos y Accidentes De Tránsito FURIPS**, en el que se relaciona la citada como pasajera lesionada situación que además fue aceptada por el conductor en su escrito de contestación lo cual sirve para entender que el contrato de transporte del cual se deriva la acción desplegada se perfecciono, pues para ello no requiere que se expida tiquete que lo demuestre dada su consensualidad...”*

Siendo incoherente el juzgador al manifestar primero, “(minuto 4:43) la legislación impone al transportador una obligación de resultado, consistente en transportar al pasajero sano y salvo hasta el lugar convenido, de no darse tal finalidad por causa imputable al transportador significara un incumplimiento quien solo se liberará mediante la prueba de una intervención exclusiva de terceras personas, fuerza mayor o la culpa

exclusiva del pasajero” , y luego concluir que no alcanzo a estudiar esos otros elementos (daño y nexo causal) porque sencillamente **no se demostró el HECHO**, sin ahondar en ninguno de los elementos que podrían liberar al transportador de su responsabilidad. El juez de primera instancia es enfático en su la decisión al señalar: “...**sin embargo la jurisprudencia ha reclamado de la parte demandante que pruebe la existencia de ese hecho y aquí, el despacho no encuentra prueba alguna que respalde el dicho de la demandante.**”

Yerra el juzgador, luego de hacer un análisis de lo dicho por la demandante-pasajera y el conductor del bus de servicio público en sus interrogatorios, frente a la duda de la pasajera, **si el bus se subió a un andén o aun policía acostado**, y el dicho del conductor que afirma que **fue por unos escombros en la vía**, y adentrarse un poco en la velocidad indicada por el GPS del vehículo, termina concluyendo:

*“(minuto 18:48) entonces de esta manera el despacho no encuentra cual es la prueba determinante de la existencia del hecho, obligación insisto probatoria de la parte demandante, insistiendo que el HECHO, EL DAÑO Y EL NEXO DE CAUSALIDAD lo prueba la parte demandante y a la parte demandada LUEGO de esa prueba determinante de la existencia del hecho de ese daño y de ese nexo de causalidad, cuando se genere esa presunción de responsabilidad la parte demandada solamente le bastaría o se le hace necesario demostrar la CAUSA EXTRAÑA, la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero la fuerza mayor o el caso fortuito, pero aquí el despacho no tuvo que llegar hasta ese momento de la responsabilidad no alcanzo el análisis probatorio para determinar si el conductor actuó amparado por una de esas causas extrañas pues ni siquiera llegó al nexo de causalidad, ni siquiera pudo determinar que esa afectación de la salud de la demandante fue causada exclusivamente porque el señor conducía con exceso de velocidad se subió a aun anden paso por un policía acostado y finalmente salió expulsada”.*

**B)** Omite el Juez de instancia que, el demandado señor **HENRY ROJAS MEJIA**, confesó en la misma contestación de la demanda y al absolver el interrogatorio de parte, las **CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO, MODO Y LUGAR** en que sucedieron los hechos, confesó ante el despacho y todos los presentes de manera libre y espontanea, como fue que acaecieron **LOS HECHOS**, es decir, qué fue lo que paso, y posteriormente ratifica su dicho respecto a una pregunta formulada por el despacho. Sin embargo, el juez de primera instancia paso por alto esta CONFESION y solo tuvo en cuenta en el fallo, la última respuesta del conductor tal como se puede analizar a continuación:

Versión libre:

*“(minuto 39:10).. Yo venía despachado como a las 6:15 de la mañana, yo venía por el colegio de Terranova, ellas venían corriendo de allá para acá, y yo venía despacio común y corriente, porque a uno le dan un tiempo del despacho a Jamundí entonces yo venía adelantado yo venía mamando gallo suavcito, cuando yo a ellas las recogí ellas venían corriendo, colocaron la mano, entonces yo pare, ellas se subieron corriendo para la última banca, yo no recogí a nadie más, yo venía vacío, vacío vacío, entonces yo me vine suave, el carro venia suavcito en el romboy, saliendo para la*

panamericana echaron unos escombros, entonces **ahí fue que el carro SALTO y yo seguí común y corriente, cuando el carro salto ELLA COMENZO A GRITAR** entonces yo pare y volteo la cara para atrás, le dije espere un momentico yo acomodo el carro para llevarla al hospital, entonces yo acomode el carro vine a donde estaba ella y me fui y la lleve al hospital, (minuto 39:56) en el hospital yo entre, le dije al portero, cuando salió una niña con una silla de ruedas y la bajamos de la buseta y todo y la llevaron a dentro, una camilla., (finaliza minuto 40)” ...

(Minuto 42:21) el despacho le pregunta al interrogado; **¿Cuándo usted paso los escombros se dio cuenta de la caída de la señora del brinco? Respondió SI, cuando paso los escombros es que ella comenzó a gritar y yo voltie para tras, a mirarla que le paso,** cuando ella me dijo a me duele, entonces yo le dije espere yo cuadro bien el carro, está en un romboy y yo le dije no se mueva y yo la llevo a el hospital, yo fui y la lleve al hospital.”

**C)** Omite el Juez de instancia que, el demandado- conductor del bus de servicio público confesó que: “saliendo para la panamericana echaron unos escombros, entonces **ahí fue que el carro SALTO y yo seguí común y corriente, cuando el carro salto ELLA COMENZO A GRITAR** entonces yo pare y volteo la cara para atrás, le dije espere un momentico yo acomodo el carro para llevarla al hospital...”

**D)** Omite el Juez de instancia que, el demandado- conductor del bus de servicio público confesó que “.. **cuando paso los escombros es que ella comenzó a gritar y yo voltie para tras, a mirarla que le paso,** cuando ella me dijo a me duele, entonces yo le dije espere yo cuadro bien el carro, está en un romboi y yo le dije no se mueva y yo la llevo a el hospital, yo fui y la lleve al hospital.”

**E)** Distorsiona el Juez de instancia para darle un significado que no contiene y que no lo lleva a nada, la respuesta del demandado conductor, frente a la última pregunta aclaratoria formulada por el despacho, luego de haberlo interrogado la suscrita apoderada, **“¿se dio cuenta o no se dio cuenta si ella brinco, cuando se pasó por los escombros?, su respuesta fue: “No, yo no me di cuenta porque yo iba muy despacio yo no iba apostando carreras con nadie, yo iba despaciecito y un carro despaciecito que anda despacio que va a saltar.”,** respuesta que le sirvió de fundamento para su decisión, omitiendo por completo la confesión anterior en la que afirma que **el carro saltó cuando paso los escombros,** pues por simple lógica el conductor no pudo haberla observado dada su posición en el vehículo y su deber de estar atento a la vía.

Configurándose de esta forma un error de hecho, en la valoración probatoria, que precisamente demuestra que EL HECHO como tal, si sucedió, toda vez que el A-quo, omite y altera el contenido de esta prueba de manera contundente, influyendo esta anomalía en la forma en que se desato el debate.

Estos hechos probados dentro del proceso NO LOS CONSIDERO EL A-quo, y por eso erróneamente de entrada y si argumentación alguna que desvirtuara esta situación probada, llega a la conclusión que:

*“.. entonces aquí el despacho tiene que relevarse necesariamente de aplicar esa presunción porque no se ha demostrado el hecho imputable al conductor del vehículo, de esta manera entonces el despacho no le queda otro camino que negar las pretensiones incoadas como quiera que no se probó para el despacho ese hecho imputado al demandado o exclusivamente porque aquí los demandados son varios, exclusivamente al conductor del vehículo del cual se deriva la responsabilidad reclamada, si el actúa mal todos son responsables pero si el no actúa mal o no se ha demostrado que actuó mal entonces no hay responsabilidad, entonces entiéndase bien ya en alguna oportunidad el superior hizo un llamado de atención a este suscrito cuando habla de que **NO EXISTE el hecho pero yo me refiero al HECHO DEL IMPUTADO , AL HECHO IMPUTADO E ILEGITIMO** o imperito del conductor no al hecho de la afectación de salud de la víctima de la supuesta víctima me refiero que aquí no hay un victimario o no se ha probado que el conductor del vehículo fue victimario que su forma de conducir que sus años de experiencia no le valieron para conducir de otra manera y causarle el perjuicio a la demandante así entonces no habiendo prueba de la existencia del hecho el despacho negara las pretensiones tal como quedo expuesto..”*

**F) Yerra el juzgador, a pesar de que en la sentencia de primera instancia afirma que, se encuentran acreditada la existencia del contrato, de que no opero el fenómeno de la prescripción, y que se encuentra demostrada con la historia clínica de la demandante una afección a su salud en la columna vertebral,** en razón a estos hechos, no alcanza a discernir, que fue por ese incidente por ese HECHO, lo que origino esa afectación en la salud de la pasajera.

*“(minuto 10:27) manifiesta ella que alcanzó a ver, perdón que alcanzo ella a sentir, que el conductor del vehículo se subió a un andén lo que le causo la expulsión del asiento y volvió a caer en el mismo asiento y que eso le genero una afección a su salud en la columna vertebral, afección que efectivamente está demostrada con la historia clínica allegada al plenario...”*

*“(minuto 11:31) Cuando vamos al DAÑO efectivamente y en eso se sustentó gran parte de los alegatos de conclusión de la parte demandante, la señora Haydee Triviño tiene una afectación en su salud en su columna vertebral, tiene una pérdida de capacidad laboral debidamente demostrada, lo que pasa es que cuando el despacho entra a ese análisis probatoria de la EXISTENCIA DEL HECHO, hay es donde*

*se detiene a escudriñar un poco más el haz probatorio y entonces encuentra alguna clase de diferencias entre lo que manifiesta en su demanda y del andén y va a la historia clínica y dice que es un policía acostado ya aquí en su declaración en su interrogatorio de parte dijo que a ciencia cierta no sabía lo que había sucedido lo cierto es que a una velocidad que ella sintió ella salió expulsada del asiento su hija quien la acompañaba en el recorrido manifestó una situación similar, sin embargo la jurisprudencia ha reclamado de la parte demandante que pruebe la existencia de ese hecho..”*

Sin embargo, No tuvo en cuenta el Juez de instancia, las condiciones en que se subieron ambas pasajeras, pues del relato del mismo conductor, se concluye que físicamente se encontraban bien:

“(minuto 39:10) ... Yo venía despachado como a las 6:15 de la mañana, yo venía por el colegio de Terranova, **ellas venían corriendo de allá para acá**, y yo venía despacio común y corriente, porque a uno le dan un tiempo del despacho a Jamundí entonces yo venía adelantado yo venía mamando gallo suavecito, **cuando yo a ellas las recogí ellas venían corriendo, colocaron la mano, entonces yo pare, ellas se subieron corriendo para la última banca”**.

Tampoco, tuvo en cuenta la versión del conductor que relata el estado en que bajaron del bus a la pasajera, tal como lo dijo ante el juez, el mismo conductor:

“(minuto 39:56).. y me fui y la llevé al hospital, en el hospital yo entre le dije al portero, **cuando salió una niña con una silla de ruedas y la bajamos de la buseta y todo y la llevaron a dentro, en una camilla...”**

No le llamo la atención al A-quo que, según la historia clínica de la víctima, según los exámenes médicos del día de los hechos presento: **“trauma en columna lumbosacra, fractura de la L1”**, por lo que fue remitida a la clínica Valle Salud en la ciudad de Cali, que estuvo hospitalizada ocho (8) días y que dicha afectación le produjo una pérdida de capacidad laboral del 27,18, dictaminada por la Junta Nacional de Calificación de Invalidez, precisamente por el diagnóstico: “fractura del cuerpo vertebral L1 con perdida de altura del muro anterior de aproximadamente 25-30%”, y que fueron los conceptos médicos tomados desde la fecha del accidente, es decir, 16-12-2020, tenidos en cuenta por los peritos para determinar el grado de invalidez, dictamen pericial que no fue controvertido por la parte demandada.

**G)** Erró el A- quo, era supremamente útil, importante e indispensable, la comparecía de un testigo de los hechos, para él “UN TESTIGO ESTRELLA”, el cual fue solicitado por la parte demandante, y que desafortunadamente no asistió a la audiencia presencial fijada por el despacho, con la finalidad, según el Juez, de que éste **“respaldara lo dicho por la demandante”**, sobre

todo para demostrar **el exceso de velocidad del conductor, que al pasar por unos escombros se le causara tal impacto a la demandante**, pues concluye:

*“ Y entonces el despacho se pregunta cómo hacemos para determinar quién está diciendo la verdad y el principio probatorio necesariamente es del demandante, él es que tiene que demostrar que efectivamente iban tres pasajeros y que ese tercer pasajero puede certificar que efectivamente el señor iba con un exceso de velocidad tan importante como para pasar dándole la veracidad a la versión del conductor para pasar unos escombros y causarle tal impacto a la demandante de salir del vehículo, aquí no está demostrado..”*

*“... Aquí el despacho no está negando la situación de salud de la Sra. la historia clínica es clara, pero es que el daño viene respaldado del HECHO, en este caso particular y entonces lo primero que se tiene que demostrar es que ese DAÑO a su salud fue CAUSADO exclusivamente por la forma de conducir del conductor del vehículo y eso es lo que aquí no se ha demostrado, aquí el debate probatoria tenía que ser bastante amplio y este juzgado no puede quedarse con el simple dicho de la demandante, porque es que el simple dicho de la demandante, está el simple dicho del demandado, y si no traen a su testigo fundamental y si se me permite la palabra simple y coloquial, su testigo estrella pues entonces las pretensiones tienen que caer en el plano de la simple afirmación y ser tachadas de huérfanas..”*

**H)** En temas de velocidad, entra el A-quo, a analizar una **“prueba técnica que NO FUE CUESTINADA NO FUE REARGUDIDA DE FALSO que fue el informe del GPS del vehículo”**, y de la que es preciso indicar que a pesar de que no fue remitida al correo electrónico de la suscrita y que la empresa de transporte la remitió al despacho, un día antes a la realización de la audiencia presencial, el miércoles **2024-04-03, a las 14:39**, a través de un memorial en el que se aporta (expediente digital archivo “Documentos pruebas Transur”):

- 1.- Constancia de Certificado de revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes realizada en el CDA del Valle, al vehículo de placa SMA-926, con número de control 46444873 con fecha de expedición del 2020/06/13 y fecha de vencimiento de 2021/06/13.
- 2.- Constancia de velocidad, envió pdf del reporte de GPS, donde se evidencia la velocidad del vehículo de placa SMA926, para el día 16 de diciembre de 2020, donde a la hora indicada que ocurrió el accidente se desplazaba a una velocidad de 23KM/H.
- 3.- Envío copia del reporte de siniestro que se hizo a la aseguradora SBS SEGUROS COLOMBIA S.A por el accidente del día 16-12-2020, del vehículo de placa SMA926, CONDUCTIDO por el Señor HENRY ROJAS MEJÍA. Que se tiene como novedad del conductor.

El documento llamado Reporte del GPS, como se puede apreciar NO TIENE TÍTULO, No tiene firma, no tiene un sello, pero que el A-quo, le dio todo el valor probatorio, tanto así que lo llamó: **“prueba técnica que NO FUE CUESTIONADA NO FUE REARGUDIDA DE FALSO que fue el informe del GPS del vehículo que dice que a esa hora en ese momento se transportaba a 23 km por hora”**, y el cual se me corrió traslado en el mismo momento en que fue interrogaba la representante legal de la empresa.

Entonces, es aquí donde surge el deber de analizar en detalle, estos documentos aportados al proceso a ultima hora por la empresa demandada, es decir, el reporte de velocidad del GPS del vehículo y el reporte de siniestro que se hizo la empresa de transporte a la aseguradora SBS SEGUROS COLOMBIA S.A por el accidente del día 16-12-2020, **resultando interesante e impresionante cómo encaja la bitácora del bus con la declaración de la Sra. Haydee Triviño y la de su hija**, así como la hora y lugar del accidente reportada por la empresa a la aseguradora (6:00 AM), así como lo hora, en que según el GPS fueron recogidas las pasajeras (06:00:05) a la altura del romboi de Terranova, la hora de ocurrencia del accidente que tiene que ver con el lugar en que ocurrió el accidente **(06:03:38)** conduciendo a 61 k/hora, la velocidad del bus durante todo el trayecto, la hora en que detuvo el vehículo por completo (06:09:15), y finalmente, la hora en que llegó a las aproximaciones del hospital Piloto de Jamundí (6:28 am ), según el reporte de la historia clínica inicial expedida por el hospital Piloto.

Hora	Lugar	Que hacia	Velocidad
04:28:36	CL 12 SUR - KR 11	el vehículo se encontraba totalmente detenido	Cero km/hora
04:30:20	CL 18 SUR - KR 19 SUR	Arranca e inicia la marcha	2 km/hora
04:34:03	CL 1F - KR 11	Se desplaza a ..	3 k/hora
04:36:55	CL 4A - KR 3	¿Detenido, pero cambia de dirección?	Cero km/hora
04:38:37	CL 7 SUR - KR 18 SUR	¿Detenido, pero cambia de dirección?	Cero km/hora
04:39:41	CL 2 - KR 11	¿Detenido, pero cambia de dirección?	Cero km/hora
04:41:24	CL 10 SUR - KR 10E	¿Detenido, pero cambia de dirección?	Cero km/hora
04:52:32	AV CIRCUNVALAR - CL	Se desplaza a ..	14 k/hora
04:53:29	CL 10C - KR 3	Se desplaza a ...	20 k/hora
04:54:07	AV PANAMERICANA -	Se encuentra totalmente detenido durante aproxi 2 minutos	Cero k/hora

04:57:10	VIA JAMUNDI - Villa R	Se desplazaba a ..	51 k/hora
04:57:54	VIA JAMUNDI - Villa R	Se desplazaba a...	6 k/hora
05:03:22	VIA JAMUNDI - Villa Rica	Se detuvo	Cero k/hora
05:05:33	VIA JAMUNDI - Villa Rica	Se desplazaba a ...	19 k/hora
05:07:14	VIA JAMUNDI - Villa Ric	Se desplazaba a ...	30 km/hora
05:08:23	VIA JAMUNDI - Villa R	Se desplazaba a ..	7 k/hora
05:08:23	VIA JAMUNDI - Villa Ric	Se desplazaba a ..	7 k/hora
<b>Desde las 5:08 salta hasta las 5:55 horas, casi 50 minutos sin reporte del GPS</b>	<b>No hay registro del GPS</b>	<b>No hay registro del GPS</b>	<b>No hay registro del GPS</b>
05:55:27	Via Jamundi – Villa R	Se desplaza a	35 k/hora
05:56:17	VIA JAMUNDI - Villa Ric	Se desplazaba a..	23 k/hora
05:56:51	VIA JAMUNDI - Villa Ric	Se desplazaba a ...	31 k/hora
05:59:05	VIA JAMUNDI - Villa R	Se desplazaba a ..	7 k/hora
<b>06:00:50</b>	<b>VIA JAMUNDI - Villa Ri</b>	<b>Se detiene y recoge a las pasajeras</b>	<b>Cero k/hora</b>
06:02:31	VIA JAMUNDI - Villa Ri	<b>Arranca y acelera, alcanzando una velocidad de 74 k/hora en minuto y medio, sigue a esta velocidad durante 1 minuto</b>	74 k/hora
06:03:38	CL 10D - KR 5D SUR	Disminuye la velocidad a <b>61 k/hora durante 1 minuto y medio a ...</b>	61 k/hora
06:05:20	CL 12 - KR 6	Disminuye la velocidad <b>durante 83 segundos.</b>	7 k/hora

06:06:27	CL 12 - KR 13	Aumenta la velocidad <b>durante casi 2 minutos</b>	49 k/hora
06:08:08	AV CIRCUNVALAR - KR	<b>Se desplaza durante casi un minuto a</b>	23 k/hora
06:09:15	CL 1 OESTE - KR 21	Detiene el vehículo durante casi 4 minutos, <b>hora en que presuntamente atendió a la víctima dentro del bus.</b>	Cero k/hora
06:09:59	JAMUNDI, CL 4 ESTE - KR 10	<b>Supuestamente esta detenido pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
06:09:59	CL 4 ESTE - KR 10	<b>Supuestamente esta detenido pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
06:11:07	CL 3 - KR 11	<b>Supuestamente esta detenido pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
06:11:41	CL 1A SUR - KR 19 SU	<b>Supuestamente esta detenido pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
06:12:53	CL 2A - KR 22	<b>Supuestamente esta detenido pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
06:13:32	CL 12 SUR - KR 11	Arranca e inicia la marcha a 2 k/hora	2 k/hora
07:57:03	CL 1 OESTE - KR 21	Detiene el vehículo	Cero k/hora
08:38:56	CL 4 ESTE - KR 10	Se desplaza a ...	15 k/hora
08:40:49	CL 2A	Se desplaza a ...	2 k/hora
08:57:19	CL 4A - KR 3	<b>Supuestamente está detenido, pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
09:57:07	CL 12 - KR 10	<b>Supuestamente está detenido, pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora
12:57:20	CL 2A - KR 13A	<b>Supuestamente está detenido, pero registra otra dirección</b>	Cero k/hora

**La anterior prueba documental, permite concluir lo siguiente:**

1. El conductor inicia el recorrido a las 5.55:27, el recorrido, sobre la vía Vía Jamundí – Villa R, alcanzando una velocidad de 35K/hora.
2. Sigue por la misma vía, hasta que a las **06:00:50 horas, se detiene y recoge a las pasajeras, conclusión a la que se llega porque solo hasta ese momento registra una velocidad de cero k/hora.**
3. El conductor una vez las recoge las pasajeras, arranca y **acelera, alcanzando una velocidad de 74 k/hora en minuto y medio,** siguiendo a esta velocidad durante 1 minuto.

4. El conductor, pasados 3 minutos de haberlas recogido, Disminuye la velocidad a **61 k/hora durante 1 minuto y medio.**
5. El conductor, pasados 4 minutos y 20 segundos, luego de haberlas recogido, Disminuye la velocidad a 7 k/hora, **durante 83 segundos.**
6. El conductor, pasados 5 minutos y 27 segundos, luego de haberlas recogido, aumenta la velocidad a 49 k/hora, **durante casi 2 minutos.**
7. El conductor, pasados 7 minutos y 8 segundos, luego de haberlas recogido, disminuye la velocidad a 23 k/hora, **durante casi 1 minuto.**
8. El conductor, pasados 8 minutos y 15 segundos, luego de haberlas recogido, Detiene el vehículo durante casi 4 minutos, **hora en que presuntamente atendió a la víctima dentro del bus.**
9. La dirección registrada por el GPS a las **06:08:08, registra como lugar de ubicación: AV CIRCUNVALAR – KR, reportando que el vehículo se desplazaba a una velocidad de 23 k/hora, Sin embargo, en el Reporte de Accidente, el conductor el mismo día del accidente,** indica como hora y dirección de ocurrencia del accidente la siguiente:

**“... FECHA DEL ACCIDENTE: 16-12-2020**

**HORA: 06:00 AM**

**BREVE DESCRIPCION DEL ACCIDENTE: CONDUCTOR MANIFIESTA QUE VA PASANDO POR LA GLORIETA DE TERRANOVA CUANDO PASA POR UNOS ESCOMBROS QUE SE ENCUENTRAN EN LA VIA, LOS HABIAN DEJADO PARA TAPAR UN HUECO QUE HAY, AL PASAR POR ESOS ESCOMBROS UNA PASAJERA QUE ESTA UBICADA EN LA PARTE TRASERA DE LA BUSETA MANIFIESTA QUE SE CAYO CUANDO EL CARRO IBA PASANDO POR AHÍ. EL CONDUCTOR SE DIRIGE CON ELLA AL HOSPITAL. NO HAY INFORME DE TRANSITO”.**

10. El conductor entre las **06:00:50 y la hora en que vuelve a detener por completo el vehículo, es decir, a las 06:09:15,** transita entre 74, 61, 7,49 y 23 k/hora.
11. El lugar de ocurrencia del accidente según lo manifestado por la pasajera y ratificado en el reporte de accidente de la empresa por el conductor, **ocurió en la glorieta de TERRANOVA, ubicada a 5 minutos antes de la AV CIRCUNVALAR,** si nos devolvemos y tomamos en cuenta la bitácora, la velocidad que en ese momento llevaba el conductor es la de 74 k/hora, es decir que atravesó los escombros y siguió derecho, hasta detenerse en la av. circunvalar.
12. Además, recordemos que el conductor en el interrogatorio indico: “saliendo para la panamericana echaron unos escombros, entonces **ahí fue que el carro SALTO y yo seguí común y corriente, cuando el carro salto ELLA COMENZO A GRITAR** entonces YO PARE Y VOLTIE LA CARA PARA ATRAS”, es decir, que confirma que, saliendo para la Panamericana, en ningún momento reporta como lugar de ocurrencia la Av. Circunvalar.

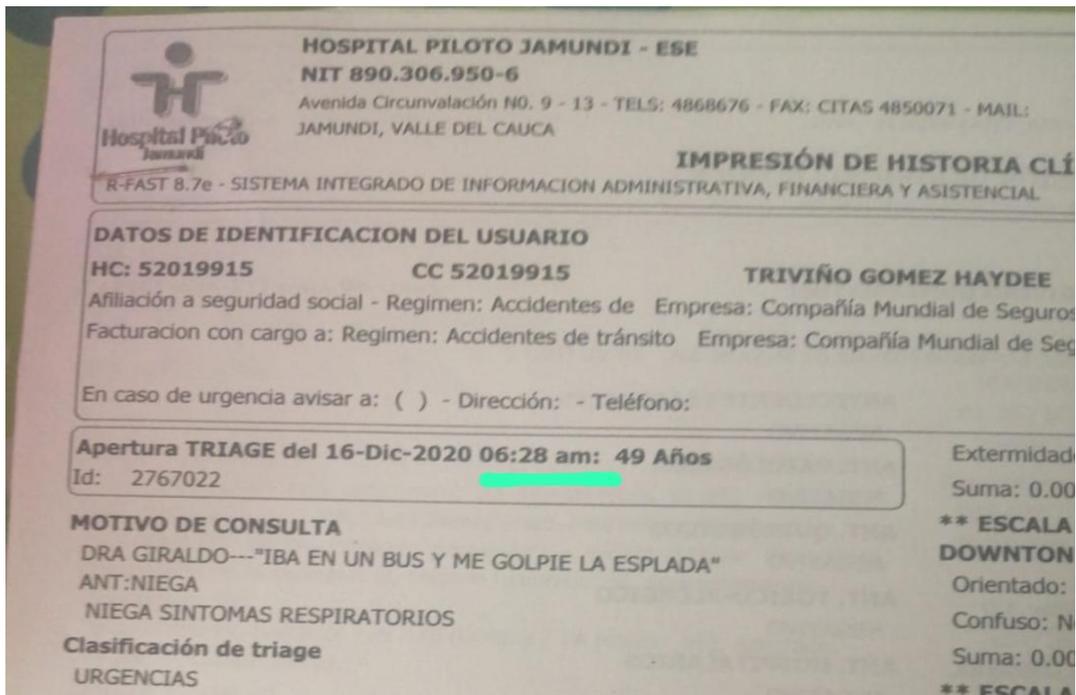
El vehículo se detuvo a las 06:00:50, recogió a las pasajeras y un minuto después, es decir a las 06:02:31, se desplazó a una velocidad de 74 km/hora

durante un minuto, hasta las 06:03:38, la redujo a 61 km/hora, cobrando crédito lo dicho por la Sra. Haydee en su interrogatorio:

“.. (Minuto 13:38) yo iba hacia mi trabajo a las 6:00 de la mañana, iba con mi hija, salí a las 6:00 de la mañana, aborde el vehículo en la escuelita de terranova de ciudadela terranova” cuando nos subimos (minuto 14:37) el señor arranco como a alcázar a otras líneas del valle, nosotros nos cogimos pues bien y ya nos sentamos cuando ya íbamos así hablando, cuando de un momento a otro pegamos un salto y caí sobre el mismo asiento y sentí como si me hubieran roto por acá, como si llevara una camisa y sentí como si me hubieran rasgado la camisa, sentí mucho dolor intenso le GRITE AL CONDUCTOR, el conductor NO PARABA, el pasajero que se había subido anteriormente le grito y ahí si paro el señor (minuto 15:18)”.

**13.** Teniendo en cuenta la velocidad reportada por el GPS del bus, se puede llegar a concluir que el conductor en su afán y a una velocidad de 74 km/hora, no quería parar y detuvo el vehículo solo hasta llegar a la avenida Circunvalar, tal como lo reporta el GPS, disminuyendo la velocidad entre 61, 7,49 y 23 k/hora.

**14.** La paciente ingresó a el hospital Piloto de Jamundí, a las 6:28 am, según apertura del TRIAGE:



**HOSPITAL PILOTO JAMUNDI - ESE**  
NIT 890.306.950-6  
Avenida Circunvalación N.º. 9 - 13 - TELS: 4868676 - FAX: CITAS 4850071 - MAIL:  
JAMUNDI, VALLE DEL CAUCA

**IMPRESIÓN DE HISTORIA CLÍ**  
R-FAST 8.7e - SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y ASISTENCIAL

**DATOS DE IDENTIFICACION DEL USUARIO**  
HC: 52019915      CC 52019915      TRIVIÑO GOMEZ HAYDEE  
Afilación a seguridad social - Regimen: Accidentes de Empresa: Compañía Mundial de Seguros  
Facturacion con cargo a: Regimen: Accidentes de tránsito Empresa: Compañía Mundial de Seg

En caso de urgencia avisar a: ( ) - Dirección: - Teléfono:

**Apertura TRIAGE del 16-Dic-2020 06:28 am: 49 Años**  
Id: 2767022

**MOTIVO DE CONSULTA**  
DRA GIRALDO---"IBA EN UN BUS Y ME GOLPIE LA ESPLADA"  
ANT:NIEGA  
NIEGA SINTOMAS RESPIRATORIOS

**Clasificación de triage**  
URGENCIAS

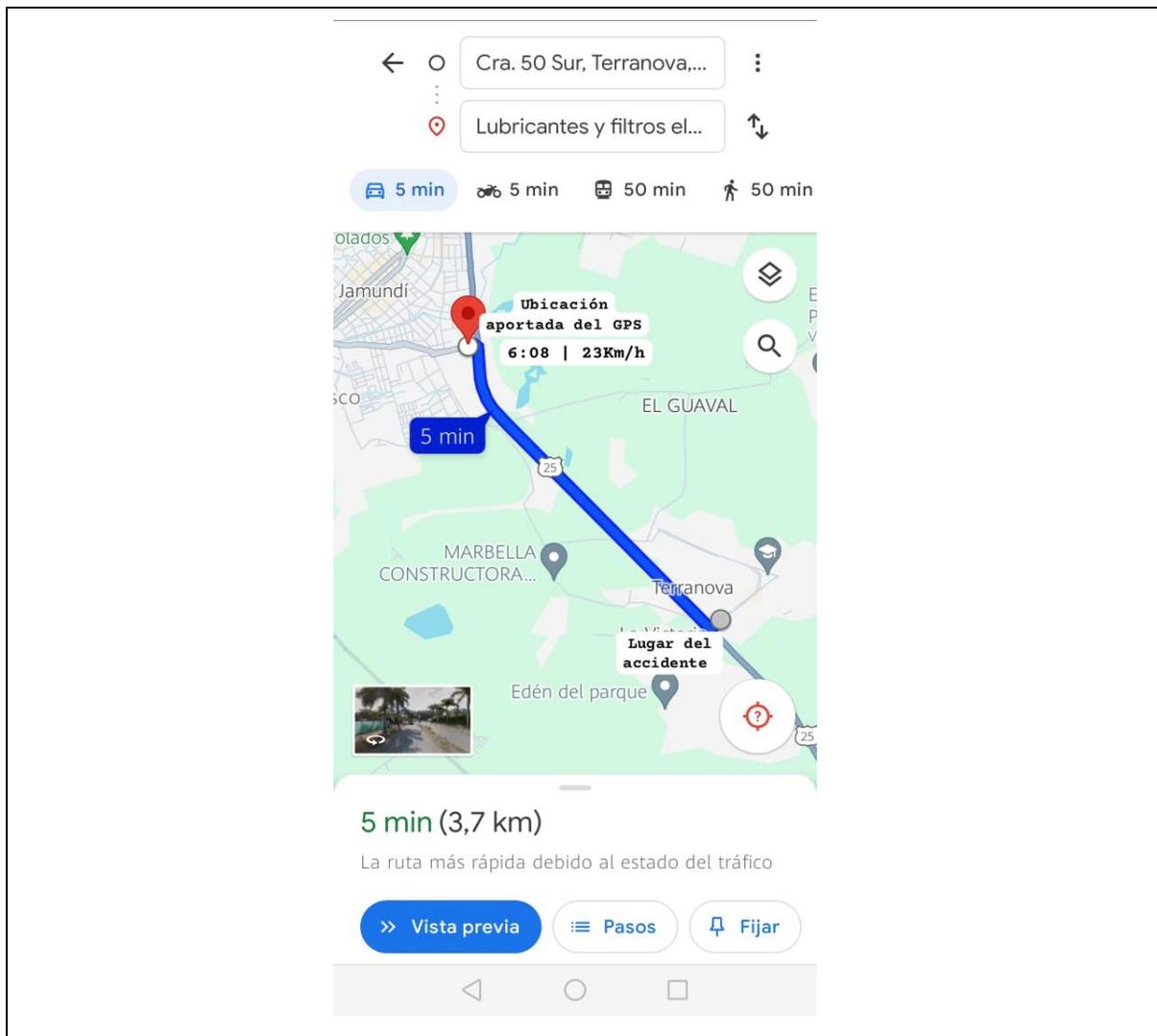
Extermidad  
Suma: 0.00  
**\*\* ESCALA DOWNTON**  
Orientado:  
Confuso: N  
Suma: 0.00  
**\*\* ESCALA**

Erro el A-quo, al darle un significado que no contiene el REPORTE DEL GPS, dándole credibilidad a la hora, lugar y velocidad resaltada por la empresa como de ocurrencia del accidente, sin valorar el reporte del accidente que ella misma aporto al despacho y que remitió el mismo día del accidente a la compañía de seguros S.B.S., y que señala otra hora y lugar de ocurrencia.

El despacho sin mayores argumentos y sin ningún reparo dio por cierto que el bus paso los escombros a 23 km/hora. Es necesario advertir que la empresa altero el reporte del GPS, al resaltar en color amarillo la bitácora, resaltando como hora de ocurrencia del accidente las **06:08:08 horas y lugar**

**avenida Circunvalar kr**, habiendo aportado ese mismo día, en otro documento adjunto, **el reporte de accidente y en el cual se indica que el accidente ocurrió a las 06:00 horas, sobre la “glorieta de terranova” y no sobre la avenida Circunvalar**. Configurándose de esta forma un error de hecho, por parte del despacho al predeterminar la prueba o se distorsiona para darle un significado que no contiene.

A continuación, respetuosamente, presento ante los honorables Magistrados una imagen que indica la trayectoria que hay entre la glorieta de terranova y la avenida circunvalar:



Donde se encuentra señalado el globo rojo es la avenida circunvalar y al otro extremo de la línea azul está el romboy de Terranova, donde ocurrió el accidente.

**J)** Por otro lado, el A-quo, hace una apreciación inadecuada acudiendo a las reglas de la lógica y de la sana crítica, yendo en contravía a las normas de conducción y prevención, cuando se ejerce una actividad de alto riesgo que pone en peligro la vida de los pasajeros un vehículo y más de un bus de servicio público de estas dimensiones, al considerar:

*“.. ahora si vamos a acudir a las reglas de la lógica y de la sana critica, las reglas de la experiencia, bien puede el despacho entender que a 23 km por hora pasar unos escombros no pueden generar esa clase de accidentes y aquí si debo contradecir a el conductor del vehículo que dijo que a ninguna velocidad, no a una alta velocidad si se generan esa clase de accidentes y este despacho ya tuvo un asunto similar donde a una alta velocidad se pasó un policía acostado, un vehículo, inclusive causando la muerte a la pasajera, entonces no es del todo cierto que no se generen estos accidentes, si se generan, sin embargo aquí no está demostrado que si se dio, lo que nos dice el conductor del vehículo es que luego de pasar los escombros la Sra. simplemente empezó a gritar, empezó a llamar a el conductor que algo le dolía que algo había pasado, situación no verificada por él..”.*

Pues tales reglas nos indican lo contrario, y todo conductor lo sabe, sabemos que entre más grande sea un vehículo, como este, un buseton- bus grande con capacidad para 30 pasajeros, los pasajeros ubicados en la parte trasera tienden a saltar más alto que el conductor y recordemos, el mismo conductor reconoce el salto al afirmar: “CUANDO EL BUS SALTO”. A continuación, traigo a colación un texto extraído del Diario EL TIEMPO, aduciendo también la forma en que operan las reglas de la lógica y de la sana critica, para estos casos:

## Mejor despacio, siempre

Cuando usted está manejando debe tener en cuenta la energía que lleva. Esta energía (e), de tipo cinético, es producto de la masa (m) por la velocidad (v).

En física, esto se expresa en la siguiente fórmula:

$$E=1/2 m \cdot v^2$$

Y en la práctica funciona así: **entre más velocidad, la energía aumenta y peor sería el daño al vehículo**, lo que indicaría que si vamos a unos 30km/h la energía de impacto es nueve veces mayor que si vamos a 10km/h.

Según Sierra, el impacto al vehículo y al conductor se puede traducir en los siguientes términos:

1. Pasar a **10 kilómetros por hora** sobre un reductor equivale a chocar de frente con una vaca.
2. Hacerlo a **20 kilómetros por hora**, sería como estrellarse con un bus grande.
3. Y, a **30 kilómetros por hora**, como colisionar contra un muro.

Por tanto, **la velocidad ideal para pasar sobre los reductores, definitivamente, debe ser la menor posible**. De hecho, para eso están ubicados en zonas escolares y de alto flujo peatonal.

## A su carro le duele

Tenga en cuenta que la masa del vehículo es directamente proporcional a la cantidad de energía generada en el movimiento y, por tanto, al tipo de daño que se pueda causar. **Así, sufren más carros grandes que pequeños al pasar sobre reductores de velocidad.**

Por otra parte, debe saber que las partes que más sufren son llantas y amortiguadores.

Sierra asegura que, en el caso de los neumáticos, cuando pasan por los topes generan un efecto llamado 'estrés de material'. **Esto provoca que las fibras de la llanta se vayan separando y creen burbujas.**

En el caso de los amortiguadores, sucede lo siguiente según el físico consultado: "cada vez que hay un impacto, se calientan. Este calor es disipado a través del aceite y, a mayor velocidad, mayor impacto, por ende mayor temperatura y eso hace que el aceite se vaya haciendo más "líquido". Esto, a futuro, afecta el sistema y no permite que trabaje óptimamente".

Y, por si fuera poco, los impactos constantes generan tensiones y deformaciones entre las piezas que derivan en ruidos y partes sueltas. **Todo esto, además, agravado, si usted decide pasar a mayor velocidad y crear más energía que afecte su automóvil .**

## El cuerpo también sufre

"Cuando vamos en el carro, la bici o la moto nos comportamos como si fuéramos un solo objeto (es como si pesáramos 1000 kilogramos) y los impactos y la energía son disipados por nuestra manos y nuestros pies", explica Sierra.

Y, se repite, a mayor velocidad, mayor energía y mayor daño a nuestro cuerpo. Las consecuencias pueden ir desde pequeñas lesiones articulares y musculares, hasta otras como el síndrome del túnel Carpiano o Bursitis (inflamaciones con bolsas líquidas en las articulaciones) en casos prolongados y extremos.

**¿Cuáles son peores?** La altura del reductor influye en las ecuaciones de la energía. A más altura (h), más energía llevaría el vehículo (en este caso energía potencial, E)

$$E=m \cdot g \cdot h$$

Esto multiplicado por la masa (m) y la gravedad da como resultado otra energía más que lleva el móvil.

Entonces, a mayor altura, mayor impacto. Y, si lo quiere ver así, sería peor un gran 'policia acostado' que otros tipos de reductores.

**No les haga trampa:** Pasarlos en diagonal no hace una diferencia significativa. El truco está en mantener las llantas en buen estado y, siempre, pasarlos despacio.

A continuación un video que hace una explicación breve respecto de **¿Cómo pasar los reductores de velocidad y no dañar su carro?** <https://youtu.be/usH6HIGFtXc>, reto EL TIEMPO.

---

**K) En cuanto a la carga de la prueba**, teniendo en cuenta, el A-quo, a pesar de que asienta que si se produjo un DAÑO en la humanidad de la pasajera, **duda que el Daño tuvo su origen en el despliegue de una actividad peligrosa** (2356 del C. Civil) y en ejecución de una obligación de resultado (982-2 C.Co.), olvidando que para analizar este régimen de responsabilidad no se requiere la demostración del elemento **subjetivo de la responsabilidad, es decir, si iba o no en exceso de velocidad, si condujo con prudencia, si tenía bien la cojinería**, tal como lo quiso probar la propietaria en su interrogatorio a través de una simple fotografía, la cual se desconoce si efectivamente es de ese vehículo y si era una fotografía tomada hace 4 años en que ocurrió el accidente (16-12-2020) o es una fotografía actual; pasando por alto, también el A-quo que, los demandados sólo podrían eximirse de responsabilidad mediante la acreditación del **hecho exclusivo de la víctima** o la **intervención de un elemento extraño** jurídicamente relevante en los términos del artículo 992- 2 del Código de Comercio, **situaciones que no fueron discutidas ni probadas en el proceso por la parte demandada.**

En conclusión, el A-quo se niega a dar por probado varios hechos que aparecen en el proceso, desconociendo la realidad probatoria, sin tener en cuenta que **LA ACTIVIDAD PELIGROSA** era exclusivamente ejercida por el señor HENRY ROJAS MEJIA, un conductor de un vehículo de servicio público, de transporte de pasajeros, sin embargo, se logró conocer en detalle las circunstancias de tiempo, modo y lugar que acreditan que SI OCURRIO EL HECHO, que dejó lesiones a la pasajera y que éstas guardan relación con dicho acontecimiento, pues fue la misma empresa la que aportó el registro de ubicación satelital del vehículo de servicio público durante el recorrido, es decir, desde que recogió a la pasajera hasta el momento en que ingreso al Hospital Piloto en Jamundí, el cual guarda relación con el FURIPS, documento que REPORTA como fecha y hora del accidente las 6:00 am., que guarda igual relación con el reporte de la empresa TRANSUR a la compañía SBS Seguros, que registra como hora en que ocurre el accidente, 6:00 am, confirmado con el relato de la víctima que habla de esa misma hora 6:00 am. PRUEBAS que al ser comparadas con el reporte de velocidad no queda duda de que fue a las 6:00:50, que las pasajeras abordaron el bus de servicio público, que éste alcanzo una velocidad de 74 k/hora a las 06:02:31, que a las 06:03:38 horas la redujo a 61 km/hora que a las 06:05:20 la redujo a 7 km/hora, que a las 06:06:27, transitaba a 49 km/hora y que a las 06:08:08 horas ya se encontraba metros más adelante de la glorieta de terranova, es decir, se encontraba sobre la avenida CIRCUNVALAR, vía que transitaba a 23 k/hora y en la finamente se detuvo.

**Respecto de la responsabilidad del transportador, ha dicho la Corte en sentencia **SC 780 del 10 de marzo de 2020, rad. 2010-00053-01** que:**

*“La responsabilidad por los daños sufridos por los pasajeros con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte, en suma, **prescinde** por completo del elemento de la culpa, sea que se lo examine desde la perspectiva de las actividades peligrosas o bien desde un punto de vista contractual.*

*(...)*

*Es decir que se trata de una verdadera obligación de resultado en la que el cumplimiento de los deberes de prudencia no exonera al transportador de responsabilidad por las lesiones que sufre el pasajero en razón o con ocasión de la ejecución del contrato de transporte. De ahí que sólo la causa extraña y la culpa exclusiva de la víctima eximen de la obligación de indemnizar”.*

Es por lo anterior que, en reiterada jurisprudencia, tomando como ejemplo la sentencia **SC 13594 del 6 de octubre de 2015**, la Corte ha predicado que la responsabilidad del transportador es de resultado donde su exoneración solo acaece ante la prueba de un elemento extraño.

La Sentencia **SC 780 del 10 de marzo de 2020, respecto** de la **prueba del elemento subjetivo culpa** como factor de imputación, aclaro que:

*“No hay necesidad de adentrarse en las circunstancias específicas que permitirían valorar la culpa de las demandadas porque al haber tenido los daños su origen en el despliegue de una actividad peligrosa (2356 del Código Civil) y en ejecución de una obligación de resultado (art. 982-2 Código de Comercio), es irrelevante adentrarse en discusiones sobre el acatamiento o la infracción de los deberes de prudencia de los demandados. Luego, son manifiestamente impertinentes las pruebas sobre la prudencia del conductor del vehículo, como por ejemplo las destinadas a demostrar si iba o no a exceso de velocidad, si fue o no cuidadoso, si previó o dejó de prever las consecuencias de su acción, y todas las demás circunstancias dirigidas a la demostración del elemento subjetivo de la responsabilidad.*

*Lo único que habría permitido eximir de responsabilidad a las demandadas habría sido la culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un elemento extraño jurídicamente relevante (artículo 992-2 del Código de Comercio); y ninguna de esas situaciones se probó en el proceso.”<sup>2</sup>*

Quedando sin fundamento lo dicho por el A-quo, en la sentencia de primera instancia:

*“..(minuto 18:48) entonces de esta manera el despacho no encuentra cual es la prueba determinante de la existencia del hecho, obligación insisto*

*probatoria de la parte demandante, insistiendo que el HECHO , EL DAÑO Y EL NEXO DE CAUSALIDAD lo prueba la parte demandante y a la parte demandada LUEGO de esa prueba determinante de la existencia del hecho de ese daño y de ese nexo de causalidad, cuando se genere esa presunción de responsabilidad la parte demandada solamente le bastaría o se le hace necesario demostrar la CAUSA EXTRAÑA, la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero la fuerza mayor o el caso fortuito, pero aquí el despacho no tuvo que llegar hasta ese momento de la responsabilidad no alcanzo el análisis probatorio para determinar si el conductor actuó amparado por una de esas causas extrañas pues ni siquiera llegó al nexo de causalidad, ni siquiera pudo determinar que esa afectación de la salud de la demandante fue causada exclusivamente porque el señor conducía con exceso de velocidad se subió a aun anden paso por un policía acostado y finalmente salió expulsada, además viendo el bus que es determinante también o a este juzgador le parece importante como está el bus por dentro uno puede advertir que el bus tiene unos asientos cómodos acolchonados que no pueden generar pues ese impacto en la afectación de la salud de la señora, ella dijo salto y volvió a caer en el asiento luego no se en qué momento se ve va si dijo que cayó al piso pero si fue en el asiento pues es bastante difícil que a 23 km por hora haya esa expulsión y si la hubo que el asiento del vehículo haya sido tan duro como para generarle ese impacto, ahí es donde el despacho encuentra una duda pero inmensamente grande en esa existencia del hecho como digo para que se dé la presunción de responsabilidad tiene que demostrarse ese hecho, tiene que demostrarse ese daño y ese nexo de causalidad, pero aquí el plenario es totalmente huérfano de prueba, aquí no se aportó ninguna prueba que demuestre que efectivamente fue la impericia del conductor que llevó a ese hecho, aquí no hay informe de tránsito aquí lo único que hay es la historia clínica, la pérdida de capacidad laboral que todo se sustenta efectivamente en un dictamen médico todos se sustentan en un diagnóstico médico pero ese diagnóstico médico se sustenta en el dicho de la demandante, el mismo dicho de la demandante que hoy nos tiene en este proceso judicial al que se enfrenta el único dicho del conductor..”*

## SOLICITUD

Respetados y Honorables, Magistrados, la responsabilidad que se demanda dentro del presente asunto, se deriva del hecho de que los demandados no cumplieron con la obligación de garantizar un resultado específico, en este caso, la seguridad y el cuidado de la pasajera durante el transporte. Por lo tanto, el elemento subjetivo de la responsabilidad no es considerado en este caso, **ya que la responsabilidad se basa en el incumplimiento objetivo de una obligación contractual y en la actividad peligrosa desplegada durante el transporte.**

Bajo tal panorama, en este asunto se encuentran demostrados todos los elementos de la responsabilidad por los daños ocasionados a las personas en ejecución de un contrato de transporte, es decir, el **HECHO**, el **DAÑO** y el **NEXO CAUSAL**, los cuales se deberán tener en cuenta para decir de fondo y administrar justicia en los casos de pasajeros que no cuentan con suficientes pruebas, que no cuentan con un informe policial de accidente de tránsito, dado que no tienen dominio sobre el automotor y están sumidos a las decisiones que tome el conductor que ejerce la actividad peligrosa, y con la buena o mala voluntad de testigos para comparecer a un juicio.

Con fundamento en los argumentos anteriores y en lo pertinente a cada reparo, solicito respetuosamente a los Honorables Magistrados del Tribunal Superior de Cali, **REVOCAR** en su integridad la sentencia de primera instancia proferida por el **Juzgado 13 Civil del Circuito de Cali** y se sirvan reconocer la totalidad de las pretensiones de la demanda atendiendo a lo probado en el proceso,

Atentamente,



---

**ROSA DEL PILAR POSSO GARCIA**  
C.C. No. 67.012.316 de Cali  
T.P. No. 138.315 del C.S.J