

RESPONSABILIDAD POR EL MANEJO DE MAQUINAS.—PRESUNCION DE CULPA EN EL AGENTE DE UNA ACTIVIDAD PELIGROSA

1.—No puede menos de hallarse en el art. 2536 del Código Civil una presunción de responsabilidad, de donde se sigue que la carga de la prueba, *ONUS PROBANDI*, no es del damnificado sino del que causó el daño con sólo poder imputarse a su malicia o a su negligencia. 2.—Quien ejercita actividades en el manejo de máquinas de la industria humana es el responsable del daño que por obra de ellas se cause y por lo mismo le incumbe, para exonerarse de esa responsabilidad, demostrar la fuerza mayor, el caso fortuito o la intervención de un elemento extraño que no le sea imputable, de que es ejemplo frecuente la culpa de la víctima misma.

Corte Suprema de Justicia.—Sala de Casación Civil.—  
Bogotá, mayo treinta y uno de mil novecientos treinta y ocho.

(Magistrado ponente: Dr. Liborio Escallón)

Asunción y Petrona Bustamante, amparadas por pobres, demandaron, por la vía ordinario, a la empresa denominada "The Santa Marta Railway C<sup>o</sup> Limited", con negocios permanentes en la República, representada por Alberto V. Cooper, para que como hijas legítimas de su padre Antonio Bustamante, se les indemnizaran los daños y perjuicios sufridos por la muerte de éste, ocasionada por el atropello de un motor de la empresa demandada y manejado por un empleado o dependiente de la misma, atropello o accidente que tuvo lugar el 19 de

febrero de 1933, en el switch en la línea recta, cerca del poste de concreto del kilómetro 43, entre Neerlandia y Colonia, en las horas comprendidas entre las seis de la tarde y las ocho de la noche de ese mismo día.

En tiempo oportuno el Juez 2<sup>o</sup> del circuito de Santa Marta, desató la litis en sentencia de 24 de octubre de 1936 y hallando comprobados los hechos fundamentales de la demanda, condenó a la empresa demandada a pagar a los demandantes los perjuicios causados por el atropello y muerte del señor Antonio Bustamante, perjuicios que serían fijados en la ejecución de la sentencia de acuerdo con los arts. 480 y 553 del C. J.

Este fallo fue apelado por el gerente de la compañía demandada y el Tribunal Superior del distrito judicial de Santa Marta decidió en segunda instancia, revocando el fallo del inferior, lo cual hizo en sentencia de 17 de febrero de 1937, que absolvió a la compañía.

Contra esa sentencia recurrieron en casación los demandantes, y como está surtida la tramitación legal del recurso, pasa a decidirse de éste.

La sentencia recurrida parte de la base de que el señor Antonio Bustamante fue atropellado en el día dicho por un motor de la compañía demandada, y que a consecuencia de las lesiones que recibió, aquél falleció en el hospital de la United Fruit Company en Santa Marta, donde había sido trasladado. Mas el tribunal negó en definitiva las peticiones de la parte actora, por cuanto en su

concepto "debieron probar las demandantes otros hechos de los cuales pudiera deducirse la falta de diligencia de parte del motorista para evitar el accidente. Si ello no se ha cumplido atribuida a The Santa Marta Railway Company Limited, no existe a los ojos de la ley."

En otros términos el fallador estima y en eso basó su fallo, que la falta de diligencia o cuidado por parte de la compañía demandada ha debido ser demostrada por la parte demandante.

El recurrente en las causales 8ª y 9ª de su recurso impugna el concepto básico de la sentencia y sostiene que hubo violación de la ley sustantiva por cuanto era la compañía demandada a quien incumbía demostrar que había tenido el cuidado necesario para evitar el accidente. El demandante en casación se expresa así: "la compañía no acreditó que había tenido el cuidado necesario, ni menos que había dado cumplimiento a las obligaciones de la ley, sobre ferrocarriles, luego el postulado del tribunal implica violación directa del art. 1604 del C. C. En la causal 8ª, condicionada al mismo concepto señala como violados varios artículos del C. C. sobre culpa extracontractual. Finalmente toda la acusación está basada sobre el motivo consagrado por el ordinal 1º del art. 520 del C. J.

El fundamento básico de la sentencia y el modo como ha sido acusada lleva a la Corte necesariamente al estudio de la responsabilidad basada en la culpa presunta y su conexión con la carga de la prueba a la luz de las disposiciones pertinentes del C. C., especialmente los arts. 2341 y 2356 de dicha obra. Nada más indicado que la reproducción de la doctrina sentada por la Corte en sentencia de 14 de marzo último y que en lo pertinente dice así: (Gaceta Judicial N° 1934).

El art. 23 del C. C., que mal puede imputarse como repetición del 2341, ni interpretara en forma que sería absurda si a tanto equivaliese, contempla una situación distinta y la regla, naturalmente, como a esta diferencia corresponde. Así es de hallarse desde luego en vista de su redacción y así persuaden, a mayor abundamiento, los ejemplos que aduce o plantea para su mejor inteligencia, a manera de casos en que especialmente se debe reparar el daño a que esta disposición legal se refiere, que es todo lo que puede imputarse a malicia o negligencia de otra persona. Exige, pues, tan sólo que el daño pueda imputarse. Esta es única exigencia, como base de causa o fuente de

la obligación que en seguida pasa a exponerse. Esos ejemplos o casos explicativos corresponden y hasta sobra observar, a la época en que el código se redactó, en que la fuerza del hombre, como elemento material y los animales eran el motor principal, por no decir único de la industria, en las labores agrícolas, en la locomoción, todo lo cual se ha transformado de manera pasmosa en forma que junto con sus indecibles favores ha traído también extraordinarios peligros. La teoría del riesgo, según la cual al que lo crea se le tiene por responsable, mira principalmente a ciertas actividades por los peligros que implican, inevitablemente anexos a ellas y mira a las dificultades, que suelen llegar a imposibilidad, de levantar las respectivas probanzas, los damnificados, por hechos ocurridos en razón o con motivo o con ocasión del ejercicio de esas actividades. Un depósito de sustancias inflamables, una fábrica de explosivos, así como un ferrocarril o un automóvil, por ejemplo, llevan consigo o tiene de suyo extraordinaria peligrosidad de que generalmente los particulares no pueden escaparse con su sola prudencia. De ahí que los daños de esa clase se presuman en esa teoría, causados por el agente respectivo, como sería en estos ejemplos el autista, el maquinista, la empresa ferroviaria. Y de ahí también que el agente o autor no se exonere de la indemnización, sea en parte en algunas ocasiones, sea en el todo a veces, sino en cuanto demuestre caso fortuito, fuerza mayor o intervención de elementos extraños. A esta situación se ha llegado en algunos países por obra de una labor jurisprudencial ardua, en cuyo desenvolvimiento no han dejado de tropezar los juristas, en su camino hacia la humanización del derecho, con la rigidez de los textos legales. Fortuna para el juzgador colombiano es la de hallar en su propio código, disposiciones previsorias que sin interpretación forzada ni descaminada permitan atender al equilibrio a que se viene aludiendo o, por mejor decir, a la concordancia o ajustamiento que debe haber entre los fallos y la realidad de cada época y de sus hechos y clima. Porque a la verdad, no puede menos de hallarse en nuestro citado art. 2536 una presunción de responsabilidad, de donde se sigue que la carga de la prueba, **onus prodi**, no es del damnificado, sino del que causó el daño, con sólo poder imputarse a su malicia o a su negligencia. No es que con esta interpretación se atropelle el concepto informativo de nuestra legislación, en general, sobre presunción de inocente, en

cuanto parezca cerrarse la de negligencia o malicia, sino que simplemente, teniendo en cuenta la diferencia esencial del caso, la Corte reconoce que en las actividades características por su peligrosidad, de que es ejemplo el uso y manejo de un automóvil, el hecho dañoso lleva en sí aquellos elementos, a tiempo que la manera general de producirse los daños de esta fuente e índole, impide dar por previsto al damnificado de los necesarios elementos de la prueba. La máquina, en el estado actual de la civilización, es algo que sencillamente supera al hombre, lo que vale como decir, que él debe estar prevenido a este respecto, entre otros fines, con el de no perder el control indispensable sobre ella. Por él comienza la peligrosidad, quien la usa y maneja es el primer candidato como víctima.

En otros términos: La civilización contemporánea, los adelantos en la ciencia, en la industria, en la técnica, y la complejidad de relaciones sociales y económicas han determinado la creación y desarrollo de ciertas empresas que como las ferroviarias, entre otras, llevan en sí una actividad peligrosa, tanto para los que se sirven de ellas y las dirigen o manejan, como en ocasiones para los extraños a esas actividades, en el primer caso se presenta como típico el accidente causado por un descarrilamiento, el hundimiento de un puente, en que son víctimas los pasajeros y los que conducen la máquina; en el segundo, el atropello, la lesión y aun la muerte de un transeúnte causada por un tren, por un motor, por un autoferro, en general por una máquina.

Esos accidentes no son por lo general fruto de una acción maliciosa y voluntaria, sino regularmente contingencias que suelen presentarse con alguna frecuencia, y a que todos están sujetos. Pero quien ejercita actividades de ese género es el responsable del daño que por obra de ellas se cause y por lo mismo le incumbe, para exonerarse de esa responsabilidad, demostrar la fuerza mayor, el caso fortuito o la intervención de un elemento extraño que no le sea imputable, de que es ejemplo frecuente la culpa de la víctima misma.

A todo esto provee el art. 2356 del C. C., que se repite no es una reproducción ni repetición del art. 2341 de la misma obra; las dos disposiciones que acaban de citarse son bien distintas desde el punto de vista de los principios que las informan y de sus consecuencias. El art. 2341 se refiere a los casos en que la culpa no se presume y en que el demandado se exonera de su responsabi-

dad, demostrando su diligencia y cuidado y en que por lo tanto, la carga de la prueba corresponde al demandante. El art. 2356 parte de la base de la imputabilidad de culpa a quien ejerce una actividad peligrosa, por el solo hecho de ejercerla, y entonces solamente tres factores pueden eximir al demandado de su responsabilidad, a saber: a) Fuerza mayor; b) Caso fortuito, y c) Intervención de un elemento extraño no imputable al demandado y que haya originado la consumación del accidente. Ese elemento extraño puede ser un descuido de la víctima, o sea, la misma culpa de quien ha sufrido la lesión o el atropello. Mas así como en el caso del art. 2341 la carga de la prueba corresponde al demandante, en el caso del artículo 2356 esa carga corresponde al demandado, el cual para exonerarse de su responsabilidad debe demostrar, uno al menos, de los factores de que se acaba de hacer mérito. Los daños ocasionados por el ejercicio de una actividad peligrosa, . . . . su misma naturaleza, están pues bajo el imperio del art. 2356 citado en la forma y términos que acaban de expresarse, y la prueba se desprende en ese caso del demandante al demandado.

No siempre que un individuo sufre los daños por las empresas llamadas de riesgo éstas deben indemnizar perjuicios, porque puede suceder que alguno de los tres elementos apuntados, fuerza mayor, caso fortuito, error de conducta en la víctima, se interpongan para librar completamente a la empresa de toda responsabilidad o para atenuarla modificando la indemnización. De ahí el art. 2357 del C. C., que establece el principio de la reducción de la indemnización, de la compensación de ella, que puede llegar hasta la exoneración en la indemnización de perjuicios.

Si, pues, el tribunal partió de la base de que los actores han debido demostrar la falta de diligencia o cuidado en el motorista que conducía la máquina que atropelló al señor Bustamante y que no existiendo esa comprobación la responsabilidad atribuida a The Santa Marta Railway Company Limited no existe a los ojos de la ley y si como acaba de exponerse en el caso del art. 2356 del C. C. no son sino los elementos o factores de que se ha hecho mérito los que pueden exonerar de responsabilidad a las empresas llamadas de riesgo como los ferrocarriles, se concluye, y dados los motivos de la acusación, que es preciso casar la sentencia del tribunal y proferir la de instancia para lo cual se considera lo siguiente:

Sobre la base de que el día señalado en la demanda Antonio Bustamante fue atropellado por un motor de The Santa Marta Railway C<sup>o</sup> y que a consecuencia de ese atropello sufrió graves lesiones que le causaron la muerte, puntos estos de hecho que están plenamente comprobados en los autos, es necesario considerar estos otros extremos: 1<sup>o</sup> Si Antonio Bustamante por un error de conducta se expuso voluntariamente al accidente; 2<sup>o</sup> O si hubo un elemento superior e invencible, fuerza mayor o caso fortuito, que hiciera inevitable la consumación del accidente.

Las pruebas presentadas por la compañía demandada, se reducen a una serie de testimonios, los de los señores Pedro Mojica H., José E. Torres, y Arturo Lizón (fojas 13 a 15 v.) del cuaderno de pruebas. El testigo Mojica declara "que por referencia conoce el accidente cumplido en el general Antonio Bustamante"; "pero que no le consta nada porque lo hubiera visto personalmente. Le consta sí que en época en que tuvo lugar el accidente había un desvío en la línea férrea que atravesaba el Río Frío, sobre un puente provisional, porque el puente permanente había sido derribado por una crecienta del río, y estaba en reconstrucción." Declara además que el señor Bustamante era un anciano, pero no inútil ni inválido. El testigo José E. Torres tuvo conocimiento del accidente de que fue víctima el señor Bustamante, por referencias; no le consta que el puente sobre el Río Frío hubiera sido derribado; le consta que el señor Bustamante era un hombre de edad avanzada. El testigo Arturo Lizón declara que le consta, por haberlo visto, que el señor Antonio Bustamante fue hallado en el lecho del Río Frío bajo el puente del ferrocarril del Magdalena en la noche del 19 de febrero de 1933, ensangrentado, con una rodilla fracturada. Declara además que le consta que en esa época, es decir, en la del accidente, había un desvío de la línea que atravesaba el Río Frío, sobre un puente provisional, porque el puente permanente había sido derribado. Agrega además que el señor Bustamante era un anciano inútil e inválido.

Con estas declaraciones, a juicio de la Corte, no se comprueba que en el señor Antonio Bustamante hubiera habido un error de conducta constituido por una imprudencia o culpa de éste, suficiente para exculpar a la compañía, ni tampoco se demuestra que el accidente se hubiera producido por fuerza mayor o caso fortuito. Dos de los testigos no presenciaron el accidente y otro vio

al señor Bustamante en el lecho del Río Frío, lesionado, cuando ya había pasado el accidente.

La parte demandante adujo una serie de pruebas, para demostrar su intención, que pasan a examinarse.

Presentó los testimonios de Gumersindo López, Víctor Mier, Miguel Serna y Gustavo Bernal (fojas 23 a 30 v. del cuaderno de pruebas).

El testigo López declara que le consta que el 19 de febrero de 1933, entre siete y ocho de la noche, venía de la roza de su hermano Juan de Dios López, situada en la región de Pantoja y que presencié que un motor de la propiedad de la empresa Railway C<sup>o</sup> Limited, manejado por un empleado de la misma, atropelló en el switch de la línea recta, cerca del poste de concreto del kilómetro 43, entre Neerlandia y Colonia, al general Antonio Bustamante, quien venía como el declarante del sur, con dirección al norte, o sea por Ciénaga. Declara además que le consta que una vez atropellado Bustamante por el motor, fue recogido por los tripulantes de éste, y con él siguieron en la dirección que llevaba el vehículo. Afirma el declarante que el día del accidente la empresa no tenía celador o guardavía en el switch de la línea recta, cerca del poste número 43, entre Neerlandia y Colonia, que todavía no hay celador en la sección nombrada, lo que resulta peligroso a juicio del declarante. Este afirma que se encontraba en el momento del accidente a seis o siete metros de la línea del poste marcado con el número 43.

El testigo Víctor Mier declara que por encontrarse en el lugar del accidente, vio que un motor de propiedad de la empresa The Santa Marta Railway C<sup>o</sup>., manejado por un empleado de la empresa, atropelló el día 19 de febrero de 1933, entre siete y ocho de la noche al general Antonio Bustamante, en la línea recta cerca del poste de concreto del kilómetro 43, entre Neerlandia y Colonia y que una vez atropellado fue recogido por el motor que causó el atropello. Declara asimismo que la compañía demandada no tenía esa noche en el lugar del accidente guardavía. El declarante afirma que se encontraba a cinco metros de distancia del lugar del accidente.

El testigo Miguel Serna declara que presencié el accidente en la fecha indicada, pues en ese momento venía de una roza que tenía al frente de Colonia, y que una vez atropellado Bustamante fue recogido por los tripulantes del motor; que la empresa demandada no tenía el 19 de febrero de 1933, fecha del accidente, ni cuando el declarante rindió

su declaración, guardavía en el lugar donde se verificó el atropello, en el switch de la línea recta, kilómetro 43 y que se encontraba a unos cinco o seis metros del lugar del suceso.

Gustavo Bernal, empleado de la empresa demandada, el día del accidente, declaró: Que es cierto que dicho día fue conducido por orden del gerente de la empresa al dispensario de la United Fruit Company el general Antonio Bustamante, quien había sido víctima de un accidente de tráfico, en la línea del ferrocarril de Santa Marta; que al declarante le tocó conducir al herido al dispensario para que fuera atendido por los médicos, como lo fue al efecto. Que cuando el general Bustamante sufrió el accidente la empresa no tenía ningún empleado para atender a los switch de Neerlandia y Pantoja, es decir, no tenía switcheros. La empresa, dice el declarante, había suprimido esos empleados.

El doctor Carlos García Mayorca, médico titulado, certificó bajo juramento que examinó al señor Antonio Bustamante y le encontró varias fracturas, que ponen en peligro su vida. En el mismo sentido declara el médico Francisco Navarro, quien asevera que a consecuencia de esas lesiones es casi seguro que fallezca Bustamante. El médico Octavio M. Tatis, declara que el 19 de febrero de 1933, el declarante desempeñaba las funciones de médico de la United Fruit Company. Que es cierto que el 28 de febrero de 1933, el señor Gustavo Bernal, inspector de tráfico de Ciénaga, le ordenó prestar sus servicios médicos a Bustamante, quien tenía varias lesiones y que después de haber sido atendido por la empresa The Santa Marta Railway C<sup>o</sup> murió en 20 de marzo a consecuencia de las lesiones recibidas.

El representante de la compañía demandada acepta el hecho de la muerte del señor Antonio Bustamante, en sus dos alegatos en cada una de las instancias del juicio.

En cuanto a la personería de la parte demandante, se observa: Al folio 5<sup>o</sup> del cuaderno principal, corre la partida de matrimonio eclesiástico que contrajo Antonio Bustamante, con Catalina Fajardo. Los contrayentes reconocieron como hijos suyos a Manuel F., Petrona, Asunción y Antonio Bustamante. Corre en autos (fojas 13 del cuaderno de pruebas) la partida de bautizo de Petrona Bustamante, como hija de Antonio Bustamante y Catalina Fajardo y fuera de esto ya se vio que fueron reconocidas las demandantes por sus padres.

Con las pruebas que figuran en el cuader-

no respectivo, se comprueba que el día del accidente el motor que atropello a Bustamante fue despachado por orden de la compañía demandada.

Resumiendo, pues, las pruebas de la parte actora se tiene esto: a) Que el señor Antonio Bustamante fue atropellado por un motor de la compañía el 19 de febrero de 1935 y que a consecuencia de ese accidente murió dicho señor. Las declaraciones traídas al respecto forman la convicción legal del caso al tenor del artículo 697 del C. J. b) que ésta no tenía vigilante o guardavía en el switch donde ocurrió el accidente y donde existió un puente que había sido derrumbado.

Siendo esto así y no habiendo la compañía presentado ninguna prueba que la exculpe la responsabilidad, en los términos expresados en este fallo, es preciso dar aplicación al artículo 2356 del C. C. y por lo tanto condenar a la compañía demandada.

No hay mérito en los autos para reducir la indemnización a que haya lugar más tarde al ejecutar este fallo y al tenor del artículo 2357 del mismo código, pues como se ha visto la compañía demandada nada demostró eficazmente en su defensa.

En cuanto al monto o cuantía de los perjuicios no habiendo datos en el proceso para que la Corte pueda fijarlos o dar las normas por lo menos para su fijación es necesario atenerse al artículo 553 del C. C. para que en oportunidad la parte actora amparada en él haga valer sus derechos al pedir el cumplimiento del fallo.

No estima por demás la Corte reproducir los siguientes apartes de la sentencia dictada por esta Corte el diez y ocho de mayo de mil novecientos treinta y ocho en el juicio seguido por Angel María Torres contra la empresa del Ferrocarril del Nordeste por perjuicios, pues dicho fallo, como el ya citado de catorce de marzo último, reafirma la doctrina sostenida en esta sentencia: "Como complemento de la norma anterior, dice el citado fallo, y de la teoría que ella consagra, el artículo 2356, ídem, establece la regla general e invariable de que todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por ésta. Se deduce de la letra y del espíritu de este precepto que tan sólo se exige que el daño causado fuera de las relaciones contractuales — pueda imputarse — para que ese hecho dañoso y su probable imputabilidad al agente contraventor constituya la

base o fuente de la obligación respectiva. Como colorario de lo dicho anteriormente hay que aceptar que el citado artículo 2356 establece una presunción de responsabilidad que origina y da cimiento a la presunción de culpa extracontractual que niega el recurrente y que aparece consagrada en los preceptos normativos antes citados. Y de los anteriores principios hay que deducir que la carga de la prueba no corresponde al damnificado, sino que corre de cargo del agente negligente imprevisto y descuidado, que por malicia o negligencia causó el daño. . . . De aquí nace la moderna teoría de la presunción de culpa, según la cual el agente de la actividad peligrosa se presume responsable de sus consecuencias, habida consideración a los daños que de su natural actividad puedan originarse. . . . Fortuna es, como lo ha expresado ya la Corte que el artículo 2356 del C. C. fielmente interpretado dentro de una sana hermenéutica permita prever y resolver con toda amplitud estos problemas que crean los modernos sistemas de vida y locomoción. No se hace necesario crear por medio de un generoso criterio jurisprudencial fórmulas que apresten soluciones, sino que son preceptos objetivos de nuestra legislación los que vienen a tener fiel y oportuna aplicación a tales litigios."

La Corte considera, por último, que tiene razón el opositor cuando llama la atención hacia el lenguaje impropio usado por el recurrente contra la compañía demandada. No sólo la serenidad que debe imperar en un proceso tanto por parte de los jueces como de los litigantes, como de una manera especial la técnica de casación se oponen a todo concepto que saliéndose de su objetivo sea desagradable para alguna de las partes.

### Fallo

En virtud de lo expuesto la Corte Suprema de Justicia, en Sala de Casación Civil,

administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, CASA la sentencia recurrida, o sea la de diez y siete de mayo de mil novecientos treinta y siete, dictada por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Santa Marta y en su lugar resuelve:

1º Condénase a la empresa The Santa Marta Railway Company, arrendataria del Ferrocarril Nacional del Magdalena, a pagar a las señoras Asunción Bustamante y Petrona Bustamante, en su calidad de herederas del señor general Antonio Bustamante, en su calidad de hijas de éste, los perjuicios causados por la muerte de éste, a consecuencia del atropello de que fue víctima por un motor de la empresa The Santa Marta Railway Company, Limited, accidente que tuvo lugar el día diez y nueve de febrero del año de mil novecientos treinta y tres, en el switch de la línea recta cerca del poste de concreto del kilómetro 43, entre Neerlandia y Colonia en las horas comprendidas entre las seis de la tarde y las ocho de dicho día.

2º El valor o monto de los perjuicios a que se refiere el numeral anterior serán establecidos en la forma que preceptúa el artículo 553 del C. J.

3º No hay costas ni en el juicio ni en este recurso.

4º Queda en estos términos reformada la sentencia de primera instancia dictada por el Juez Segundo del Circuito de Santa Marta, con fecha veinticuatro de octubre de mil novecientos treinta y seis.

Publíquese, notifíquese, cópiese, insértese en la *Gaceta Judicial* y devuélvase al Tribunal de su origen.

Arturo Tapias Pilonieta — Liborio Escallón—Ricardo Hinestrosa Daza — Fulgencio Lequerica Vélez — Juan Francisco Mujica—Hernán Salamanca — Pedro León Rincón, Srio. en ppd.