

**ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA / COMPETENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO / SEGUNDA INSTANCIA / DOBLE INSTANCIA / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO / CAUSACIÓN DEL DAÑO / OBJETO DE LA JURISDICCIÓN DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / NORMA PROCESAL APLICABLE / COMPETENCIA POR RAZÓN DE LA CUANTÍA / CUANTÍA DEL PROCESO / CUANTÍA DE LAS PRETENSIONES / PRETENSIÓN MAYOR**

La jurisdicción administrativa, como guardián del orden jurídico, conoce de las controversias cuando se demande la ocurrencia de un daño cuya causa sea una acción u omisión de una entidad estatal según el artículo 82 CCA, modificado por el artículo 1º de la Ley 1107 de 2006. El Consejo de Estado es competente en segunda instancia para estudiar este asunto de conformidad con el artículo 129 CCA, según el cual conoce de los recursos de apelación contra las sentencias dictadas en primera instancia por los Tribunales Administrativos. Así mismo, esta Corporación es competente en razón a la cuantía pues, de conformidad con el artículo 20.2 CPC, el valor de la pretensión mayor supera los 500 SMLMV exigidos por el artículo 132.6 CCA, esto es, \$190.750.000.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 132 NUMERAL 6 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 20 NUMERAL 2 / CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 129 / CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 82 / LEY 1107 DE 2006 - ARTÍCULO 1

**ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / PROCEDENCIA DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / FINALIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / FUENTE DEL DAÑO / CAUSACIÓN DEL DAÑO / PRODUCCIÓN DEL DAÑO / EJERCICIO DEL DERECHO DE ACCIÓN**

La acción de reparación directa es el medio de control idóneo para perseguir la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado cuando el daño invocado proviene de un hecho, omisión, operación administrativa o cualquier otra actuación estatal distinta a un contrato estatal o un acto administrativo, en este caso por una omisión que se imputa a varias entidades públicas (art. 90 CN y art. 86 CCA).

**FUENTE FORMAL:** CONSTITUCIÓN POLÍTICA - ARTÍCULO 90 / CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 86

**NOTA DE RELATORÍA:** Al respecto, consultar sentencia del 17 de junio de 1993; Exp. 7303; C.P. Carlos Betancur Jaramillo y del 8 de marzo de 2007; Exp. 16421; C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

**CÓMPUTO DEL TÉRMINO DE CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA / CONTABILIZACIÓN DE LA CADUCIDAD DE LA ACCIÓN / CONTEO DE LA CADUCIDAD DE LA ACCIÓN / HECHO DAÑOSO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

El término para formular pretensiones, en reparación directa, de conformidad con el artículo 136.8 CCA es de 2 años, que se cuentan a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa. La demanda se interpuso en tiempo -14 de octubre de 2005- pues el 8 de diciembre de 2003 se accidentó [la víctima].

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 136 NUMERAL 8

**PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / REQUISITOS DE LA PRUEBA / VALORACIÓN DE LA PRUEBA / REQUISITOS DE LA PRUEBA / REITERACIÓN JURISPRUDENCIAL / VALOR PROBATORIO DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / DOCUMENTO PERIODÍSTICO / PROCEDENCIA DE LA VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO / RECONOCIMIENTO DE LA VALORACIÓN DE LA COPIA SIMPLE DE DOCUMENTO**

Las copias simples serán valoradas, porque la Sección Tercera de esta Corporación, en fallo de unificación, consideró que tenían mérito probatorio. En el expediente obran recortes de prensa Las informaciones difundidas en los medios de comunicación no dan certeza sobre los hechos en ellos contenidos, sino de la existencia de la noticia y en esas condiciones serán valoradas en este proceso.

**NOTA DE RELATORÍA:** Al respecto, consultar sentencia del 29 de mayo de 2012; Exp. 2011-01378, de 28 de agosto de 2013; Exp. 25022; Enrique Gil Botero y de 22 de octubre de 2015; Exp. 26984; C.P. Guillermo Sánchez Luque.

**REITERACIÓN JURISPRUDENCIAL / NORMA PROCESAL APLICABLE / REQUISITOS DE LA PRUEBA / INADMISIÓN DE LA PRUEBA / PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / VALOR PROBATORIO DE LA FOTOGRAFÍA**

Las fotografías aportadas por la parte demandante no serán valoradas, porque según criterio uniforme de esta Sala, conforme al artículo 252 CPC, hoy 244 CGP, no se tiene certeza de la persona que las realizó y tampoco de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que fueron tomadas.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO - ARTÍCULO 244 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 252

**NOTA DE RELATORÍA:** Al respecto, consultar sentencia del 28 de agosto de 2014; Exp. 28832; C.P. Danilo Rojas Betancourth.

**PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / INTERROGATORIO DE PARTE / PRESUPUESTOS DEL INTERROGATORIO DE PARTE / PROCEDENCIA DEL INTERROGATORIO DE PARTE / VALOR PROBATORIO DEL INTERROGATORIO DE PARTE / CONFESIÓN / FUNCIÓN DE LA PRUEBA / PRUEBA ANTICIPADA / INFORME ADMINISTRATIVO / AFIRMACIÓN BAJO JURAMENTO / ADMISIÓN DE LA PRUEBA / PRACTICA DE LA PRUEBA ANTICIPADA - No requiere citación a la parte contraria en el proceso**

Al proceso se aportó como prueba anticipada el interrogatorio de parte [del], director regional de Ferrovías. Esta declaración será valorada, con el fin de extraer de ella la confesión de hechos que no le sean favorables (art. 194 CPC). Al proceso se aportó como prueba anticipada el informe escrito y bajo la gravedad del juramento [del] alcalde municipal del municipio de Bosconia. Este informe será valorado, conforme el artículo 199 CPC. La inspección judicial practicada como prueba anticipada por el Juzgado Municipal de Bosconia será valorada pues puede ser practicada sin citación de la parte contraria, según el artículo 300 CPC.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 300 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 199 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 194

**PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / DECLARACIÓN EXTRAJUDICIAL / REQUISITOS DE LA PRUEBA / INADMISIÓN DE LA PRUEBA / CLASES DE PRUEBA TESTIMONIAL /**

## **RATIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN EXTRAJUDICIAL / CLASES DE MEDIOS DE PRUEBA / CLASES DE PRUEBA / CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO - Manejo de tren / TESTIGO TÉCNICO / TESTIMONIO TÉCNICO**

La demanda aportó una declaración extra juicio. Este tipo de declaraciones, al ser sumarias, requieren de ratificación judicial de conformidad con el artículo 229 CPC. Como ninguna de las partes solicitó la ratificación, no serán valoradas. Los testimonios de (...) ingeniero civil y funcionario de Fenoco y (...) ingeniera civil del hoy INCO, no serán valorados porque contienen afirmaciones de tipo técnico que debieron ser introducidas al proceso por un dictamen pericial y bajo las reglas diseñadas para su contradicción. El artículo 227 CPC permite las declaraciones del testigo técnico, cuando presencié hechos que son relevantes para el proceso y requieren, para explicarlos, emitir conceptos u opiniones de tipo científico. En este caso los testigos afirmaron que no supieron nada de los hechos y su declaración se remite a aspecto exclusivamente técnicos sobre el manejo de trenes.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 227 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 229

## **ACREDITACIÓN DEL DAÑO / NEXO DE CAUSALIDAD / REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO / CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO - Tren / RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO / ACTIVIDAD PELIGROSA / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO / APLICACIÓN DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / CONCEPTO DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / CONCEPTO DE TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / CONFIGURACIÓN DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR RIESGO EXCEPCIONAL / ELEMENTOS DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / PROCEDENCIA DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / REQUISITOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR RIESGO EXCEPCIONAL / REQUISITOS DE TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL / AMPUTACIÓN DE EXTREMIDAD**

El daño está demostrado pues [la víctima] perdió sus dos piernas y un brazo al ser atropellado por un tren en una vía férrea de la Red del Atlántico en el municipio de Bosconia. En relación con el ejercicio de actividades peligrosas como la conducción de vehículos automotores esta Sección consideró, hasta el año de 1989, que el régimen aplicable era el de la falla probada. A partir de un pronunciamiento de ese año, se optó como régimen aplicable para juzgar esos casos la falla presunta del servicio, con lo cual el demandante solo debía acreditar el daño y el nexo causal y la entidad podía ser exonerada si demostraba que no existió ninguna irregularidad en la conducción del vehículo. En 1992, al resolver la responsabilidad por la prestación del servicio médico, la Sala encontró diferencias entre el régimen aplicable a esos casos y el que debía regir frente a los daños causados por actividades peligrosas. Concluyó que como la conducción de vehículos ha sido tradicionalmente una actividad peligrosa, resulta aplicable la teoría del riesgo excepcional como un tipo de régimen de responsabilidad objetiva. Esta última posición ha sido reiterada en fallos posteriores de la Sala al definir los asuntos relacionados con la responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, siempre que dadas las circunstancias, no se esté en presencia de una falla probada del servicio. De manera que al demandante solo le corresponde probar que el daño fue producto del ejercicio de una actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada.

**NOTA DE RELATORÍA:** Al respecto, consultar sentencia del 8 de noviembre de 1984; Exp. 3050; C.P. Eduardo Suescun Monroy, de 19 de diciembre de 1989; Exp. 4484; C.P. Antonio José De Irisarri Restrepo, del 24 de agosto de 1992; Exp.

6754; C.P. Carlos Betancur Jaramillo y del 11 de mayo de 2006; Exp. 14694; C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

**PRESUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO - Tren / REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO / RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO / CAUSA EXTRAÑA / EFECTOS DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / ELEMENTOS DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / CONCEPTO DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / CAUSALES DE EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO / CAUSALES EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / IRRESISTIBILIDAD DEL DAÑO / IMPREVISIBILIDAD DEL DAÑO / CONCEPTO DE CULPA / CONCEPTO DE CULPA GRAVE / CONCEPTO DE DOLO / PRODUCCIÓN DEL DAÑO / ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR RIESGO EXCEPCIONAL / ELEMENTOS DE LA TEORÍA DEL RIESGO EXCEPCIONAL**

[E] Estado solo puede exonerarse si se acredita que el daño provino de una causa extraña, esto es, que sea imputable al hecho determinante y exclusivo de un tercero o de la culpa exclusiva de la víctima. Estas circunstancias impiden la imputación a la entidad que obra como demandada y para que se configuren deben concurrir tres elementos: (i) irresistibilidad, (ii) imprevisibilidad y (iii) exterioridad respecto del demandado. Frente al hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad, la Sección Tercera ha sostenido que debe estar demostrado que esta participó y que fue causa adecuada en la producción del resultado o daño. A partir de lo prescrito por el artículo 63 CC, la culpa es la conducta reprochable de la víctima, por violación del deber objetivo de cuidado, al no prever los efectos nocivos de su acto o, habiéndolos previsto, confió imprudentemente en poder evitarlos. Reviste el carácter de culpa grave aquel comportamiento grosero, negligente, despreocupado o temerario, al paso que el dolo es asimilado a la conducta realizada con la intención de generar daño a una persona o a su patrimonio.

**FUENTE FORMAL: CÓDIGO CIVIL - ARTÍCULO 63**

**ESTRUCTURA DEL INDICIO / EXISTENCIA DEL INDICIO / APRECIACIÓN DEL INDICIO / CLASES DE INDICIO / CONCEPTO DE INDICIO / JUSTIFICACIÓN DEL INDICIO / LÓGICA DEL INDICIO / VALOR PROBATORIO DEL INDICIO / RELACIÓN DE CAUSALIDAD / PRUEBA INDICIARIA / PRUEBA INDIRECTA / PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / MEDIOS DE PRUEBA / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / INDICIO NECESARIO**

El indicio es una prueba indirecta que construye el juez con apoyo en la lógica, partiendo de la existencia de unos hechos debidamente acreditados en el proceso, para así deducir determinadas consecuencias. Esa construcción supone una exigente labor crítica sujeta a las restricciones previstas en la codificación procesal: i) El artículo 248 CPC dispone que los raciocinios son eficaces si los hechos básicos son probados y ii) el artículo 250 impone un enlace preciso y directo entre el indicio y lo que de él se infiere, que exige -salvo el evento no usual de los indicios necesarios que llevan a deducciones simples y concluyentes- pluralidad, gravedad, precisión y correspondencia entre sí como frente a los demás elementos de prueba de que se disponga. Está integrado por los siguientes elementos: i) Los hechos indicadores, o indicantes: son los hechos conocidos, los rastros o huellas que se dejan al actuar que deben estar debidamente probados en el proceso; ii) Una regla de experiencia, de la técnica o de la lógica o de la ciencia, es el instrumento que se utiliza para la elaboración del razonamiento; iii)

Una inferencia mental: el razonamiento, la operación mental, el juicio lógico crítico que hace el juzgador; la relación de causalidad entre el hecho indicador y el hecho desconocido. iv) El hecho que aparece indicado, esto es, el resultado de esa operación mental.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 248 /  
CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 250

**PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO / MEDIOS DE PRUEBA / EFICACIA PROBATORIA DEL DICTAMEN PERICIAL / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / CONTENIDO DEL DICTAMEN PERICIAL / VALORACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL / TRASLADO DEL DICTAMEN PERICIAL / PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN / APRECIACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL / CARACTERÍSTICAS DEL DICTAMEN PERICIAL / EFECTOS DEL DICTAMEN PERICIAL / CONDUCENCIA DE LA PRUEBA PERICIAL / FUNCIONES DEL JUEZ / DEBERES DEL JUEZ**

El artículo 233 CPC dispone que la peritación constituye un medio de prueba a través del cual se constatan hechos relevantes para el litigio, que exigen de especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos. La ley procesal determina que la pericia debe contener dos partes relacionadas entre sí: el proceso cognoscitivo y las conclusiones. El primero supone una relación detallada de las operaciones practicadas y de sus resultados, exigencia lógica que implica brindar una explicación clara sobre cuáles fueron los instrumentos, materias y sustancias empleadas, que constituyen el soporte y garantía de credibilidad de sus conclusiones. El segundo impone que tales conclusiones se ajusten a los principios de la ciencia, arte o técnica aplicada y respondan de forma concreta, clara, ordenada y sin ambigüedades a todos los puntos sometidos a su consideración por las partes. Las conclusiones del dictamen deben tener justificación no solo en la opinión del experto, sino en soportes que ofrezcan respaldo a su labor. Estos soportes brindan firmeza al dictamen y el perito puede acudir a exámenes o investigaciones que le permitan elaborar un concepto preciso y detallado, tal como lo prevé el artículo 237.6 CPC. El artículo 241 CPC establece que el juez deberá analizar su conducencia en relación con el hecho que se pretende probar; la competencia del perito, esto es que sea un experto en la materia técnica analizada; que no haya motivos para dudar de su imparcialidad; que no se acredite objeción por error grave; que esté debidamente fundamentado, con conclusiones claras y precisas; que se haya permitido su contradicción y que otras pruebas no lo desvirtúen.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 241 /  
CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 237 NUMERAL 6 / CÓDIGO  
DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 233

**CLASES DE PERITO / CREDIBILIDAD DEL PERITO / CUALIDADES DEL PERITO / DESIGNACIÓN DE PERITO / INTERPRETACIÓN DEL PERITO / CONTENIDO DEL DICTAMEN PERICIAL / VALORACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL / TRASLADO DEL DICTAMEN PERICIAL / PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN / APRECIACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL / CARACTERÍSTICAS DEL DICTAMEN PERICIAL / EFECTOS DEL DICTAMEN PERICIAL / EFICACIA PROBATORIA DEL DICTAMEN PERICIAL / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

El perito i) fue designado por el Tribunal de la lista de auxiliares de la justicia; ii) explicó en el dictamen las labores realizadas, correspondiente principalmente a una visita al lugar del accidente; (iii) soportó su dictamen con fotografías del lugar y de las señalizaciones indicadas y iv) respondió de manera clara y precisa el cuestionario planteado respecto a la señalización, los pasos autorizados para

vehículos y peatones, los cruces peatonales existentes no autorizados, la inspección del sitio exacto en que ocurrió el accidente y la visibilidad de la vía. Además, en el proceso se corrió traslado a las partes del dictamen para su contradicción y éste no fue objetado por error grave. La Sala acoge, pues, el dictamen pericial porque sus conclusiones tuvieron fundamento, la experticia fue detallada y precisa y, en consecuencia, tiene eficacia probatoria a la luz de lo dispuesto en los artículos 233, 237 y 241 CPC.

**FUENTE FORMAL:** CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 233 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 237 / CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 241

**APRECIACIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL / EFECTOS DEL DICTAMEN PERICIAL / EFICACIA PROBATORIA DEL DICTAMEN PERICIAL / CARACTERÍSTICAS DEL DICTAMEN PERICIAL / MEDIOS DE PRUEBA / FUNCIONES DEL PERITO / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / TESTIGO TÉCNICO / VALORACIÓN DE LA DECLARACIÓN DEL TESTIGO / APRECIACIÓN DEL TESTIGO / CARACTERÍSTICAS DEL TESTIGO / PRUEBAS EN EL PROCESO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

A diferencia del dictamen pericial, cuyo objeto es emitir una opinión técnica sobre hechos que el perito conoce después de su ocurrencia, la prueba testimonial tiene como fin que el declarante haga referencia a hechos que le constan, porque los percibió. De manera que el testigo no es elegido ni por las partes ni por el juez, sino que interviene porque como tuvo una vinculación histórica con las circunstancias que conoció, de forma directa o indirecta, hace un relato que interesa para resolver el litigio. Al testigo se le pide que haga memoria de hechos y al perito la aplicación de una determinada técnica y ciencia para poder apreciarlos. Ello no quiere decir que el testigo esté impedido para calificar y analizar el modo y el por qué de un hecho desde su experiencia. Relatar un hecho, en sí mismo, lleva implícito ciertos juicios, porque supone describir las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrió. Como expone todo lo que sabe sobre el punto de que se trata el proceso, sobre él tendrán influencia su profesión o su oficio, sin que, por ello, se convierta en perito. Así, por ejemplo, en su declaración el testigo puede referirse a las cualidades de los objetos que intervinieron en la acción, a su percepción sobre cantidades, rapidez, ubicación, luminosidad, entre otras, las cuales necesariamente serán objeto de juicios valorativos provenientes del declarante, de acuerdo a las apreciaciones técnicas o científicas que posea.

**MEDIOS DE PRUEBA / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / CREDIBILIDAD DEL TESTIGO / VALORACIÓN DE LA PRUEBA / ACCIDENTE DE TRÁNSITO - Tren / VÍA FÉRREA / CREDIBILIDAD DEL TESTIMONIO / CRITERIOS PARA LA APRECIACIÓN DEL TESTIMONIO / TESTIMONIO TÉCNICO / VALOR PROBATORIO DEL TESTIMONIO / PRÁCTICA DEL TESTIMONIO / TESTIGO TÉCNICO / VALORACIÓN DE LA DECLARACIÓN DEL TESTIGO / APRECIACIÓN DEL TESTIGO / CARACTERÍSTICAS DEL TESTIGO**

Más allá de [las] apreciaciones conceptuales que son inherentes al testigo, el artículo 277 del Código de Procedimiento Civil permite que el testigo emita verdaderos conceptos técnicos a la manera de un perito, cuando se trate de una persona especialmente calificada por sus conocimientos técnicos, científicos o artísticos sobre la materia de su declaración. Este tipo de prueba ha sido denominada “testimonio técnico”. Así, de manera excepcional, cuando la persona que percibió los hechos sobre los que declara, además posee determinados conocimientos en ramas de la ciencia, se le habilita en las respuestas a su interrogatorio a emitir opiniones especializadas, que permitan la explicación de su declaración. En estos eventos, quien declara, además de narrar lo que percibió, emite un concepto acerca de las causas o motivos de lo sucedido.

**FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 277**

**DEBERES DEL JUEZ / FUNCIONES DEL JUEZ / MEDIOS DE PRUEBA / PRINCIPIO DE LA SANA CRÍTICA / SISTEMA DE SANA CRÍTICA / VALORACIÓN DE LA PRUEBA TESTIMONIAL / ANÁLISIS DE LA PRUEBA POR EL JUEZ / VALORACIÓN DE LAS PRUEBAS EN CONJUNTO / VALORACIÓN INTEGRAL DE LA PRUEBA / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / CREDIBILIDAD DEL TESTIGO / VALORACIÓN DE LA PRUEBA INDICIARIA / CONDUCTENCIA DE LA PRUEBA / ACCIDENTE DE TRÁNSITO - Tren / VÍA FÉRREA**

[E]l juez, además de aplicar los criterios de la sana crítica que acompañan la valoración del testimonio -en el sentido de analizar las razones de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrió el hecho-, deberá valorar la relación detallada del método científico que soporta su opinión, que ese concepto se ajuste a los principios de la ciencia y arte, que sea conducente en relación con el hecho que se pretende probar y que esté debidamente fundamentada. (...) lo expuesto por los testigos, en cuanto a los aspectos técnicos relativos a la imposibilidad de una frenada brusca al advertir un obstáculo en la vía, merecen credibilidad, porque corresponden al conocimiento técnico del ejercicio de su profesión. Además, como presenciaron los hechos, advirtieron desde el punto de vista técnico las consecuencias de una frenada ante un "cuerpo extraño" que aparece en las vías férreas y la imposibilidad de impedir el atropellamiento dada la cercanía de ese "cuerpo" con el tren. Una vez determinados los hechos indicadores, según el artículo 250 CPC, es deber del Juez apreciar los indicios en conjunto, teniendo en consideración su gravedad, concordancia y convergencia, y su relación con las demás pruebas que obren en el proceso. La apreciación de los hechos indicadores en conjunto, muestra que [la víctima] transitó por un lugar que no es apto para la circulación peatonal, que se encontraba bajo el influjo del alcohol y que se quedó inconsciente sobre las vías férreas, antes de que pasara el tren que lo atropelló.

**FUENTE FORMAL: CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL - ARTÍCULO 250**

**AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / FALTA DE CONFIGURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO / CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA / CAUSALES EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / EXIMENTES DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO / INEXISTENCIA DE LA FALLA DEL SERVICIO / ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR EMBRIAGUEZ / SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA / CAUSACIÓN DEL DAÑO / ACTIVIDAD PELIGROSA**

Toda persona debe acatar los mandatos de la Constitución y de las leyes, conforme con los arts. 4° inc. 2, 6 inc. 1 y 95 inc. 2 CN, que retomaron lo dispuesto por los artículos 9 y 18 CC, 56 y 57 CRPM y 66 C.C.A. (hoy 89 CPACA). El artículo 58 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, establece que los peatones no podrán cruzar por sitios no permitidos o transitar por el guardavía del ferrocarril. La conducta de [la víctima] constituyó una violación al deber objetivo de cuidado al no prever los efectos nocivos de su comportamiento o al confiar negligentemente en poder evitarlos. (...) esa conducta fue determinante para la ocurrencia del accidente, pues se demostró que era irresistible e imprevisible, dado que por las condiciones en las que desarrolló su conducta, no era posible que se advirtiera con claridad su presencia en las vías del tren, lo cual impedía maniobras seguras que permitieran reducir la velocidad y evitar que fuera atropellado. (...) se configuró culpa exclusiva de la víctima, lo cual exime a las demandadas de responsabilidad por el ejercicio de la actividad peligrosa que ejercían. (...) El artículo 113 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, establece que las entidades ferroviarias o los particulares en caso de concesión de las vías férreas deberán colocar señales, barreras y luces en los pasos a nivel de

las vías férreas. De manera que la obligación de las entidades es acondicionar pasos a nivel en condiciones de seguridad. La alegada falla del servicio derivada de este incumplimiento no fue probada y, en cualquier caso, dado que se probó que el comportamiento negligente e imprudente de la víctima fue la causa adecuada del daño, no hay lugar a la responsabilidad de las entidades demandadas.

**FUENTE FORMAL:** LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 113 / CÓDIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - ARTÍCULO 66 / LEY 1437 DE 2011 - ARTÍCULO 89 / LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 58 / CONSTITUCIÓN POLÍTICA - ARTÍCULO 95 INCISO 2 / CONSTITUCIÓN POLÍTICA - ARTÍCULO 4 INCISO 2 / CONSTITUCIÓN POLÍTICA - ARTÍCULO 6 INCISO 1 / CÓDIGO CIVIL - ARTÍCULO 9 / CÓDIGO CIVIL - ARTÍCULO 18 / CÓDIGO DE RÉGIMEN POLÍTICO Y MUNICIPAL - ARTÍCULO 56 / CÓDIGO DE RÉGIMEN POLÍTICO Y MUNICIPAL - ARTÍCULO 57

**NOTA DE RELATORÍA:** Sentencia con aclaración de voto del honorable consejero Jaime Enrique Rodríguez Navas.

## **CONSEJO DE ESTADO**

### **SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

#### **SECCIÓN TERCERA**

#### **SUBSECCIÓN C**

**Consejero ponente: GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE**

Bogotá D.C., diecinueve (19) de noviembre de dos mil veinte (2020)

**Radicación número: 20001-23-31-000-2005-02332-01(41419)**

**Actor: ENRIQUE RAFAEL REALES MOVILLA Y OTROS**

**Demandado: MUNICIPIO DE BOSCONIA Y OTROS**

**Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA**

APELANTE ÚNICO-Límites de la apelación. COPIAS SIMPLES-Valor probatorio. RECORTES DE PRENSA-Valor probatorio. FOTOGRAFÍAS-Valor probatorio. PRUEBAS ANTICIPADAS-Valor probatorio. INTERROGATORIO DE PARTE COMO PRUEBA ANTICIPADA-Valor probatorio. INFORME DE REPRESENTANTES DE LA NACIÓN Y OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS COMO PRUEBA ANTICIPADA-Valor probatorio. INDICIOS-Apreciación de prueba indiciaria. INSPECCIÓN JUDICIAL COMO PRUEBA ANTICIPADA-Valor probatorio. DECLARACIONES EXTRAJUICIO-Deben ratificarse en el proceso las declaraciones extraprocesales, artículo 229 CPC. INTERROGATORIO DE PARTE-Confesión de hechos que son relevantes y contrarios a la parte que declara. TESTIGO TÉCNICO-Valor probatorio. PERITACIÓN-Elementos del medio de prueba. EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO-Culpa exclusiva de la víctima. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA-La conducta de la víctima debe ser determinante en la ocurrencia del accidente.

La Sala, de acuerdo con la prelación dispuesta, en sesión del 5 de junio de 2020<sup>1</sup>, decide el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la

---

<sup>1</sup> Según el Acta n.º. 5 de la Sala de Subsección C de la Sección Tercera.



sentencia del 16 de marzo de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo del Cesar, que negó las pretensiones.

### **SÍNTESIS DEL CASO**

Enrique Rafael Reales Movilla fue lesionado en un accidente en una vía férrea cuando fue atropellado por un tren que transportaba carbón. Se alega falla del servicio por falta de señalización, inexistencia de un puente peatonal y mallas protectoras y porque el tren iba sin luces.

### **ANTECEDENTES**

El 14 de octubre de 2005, Enrique Rafael Reales Movilla y otros, a través de apoderado judicial, formularon **demanda de reparación directa** contra el Municipio de Bosconia, la Empresa Colombiana de Vías-Ferrovías, Drummond Ltd. y Ferrocarriles del Norte de Colombia-Fenoco SA, para que se les declarara patrimonialmente responsables por los daños sufridos por Enrique Rafael Reales Movilla en un accidente ocurrido en una vía férrea. Solicitaron para Enrique Rafael Reales Movilla \$174.850.000 por daño emergente y \$355.968.000 por lucro cesante; por perjuicios morales, \$38.150.000 para Enrique Rafael Reales Movilla, \$152.600.000 para cada uno de los padres y los hijos y \$190.750.000 para cada uno de los hermanos y, por daño en la vida de relación, 400 SMLMV para Enrique Rafael Reales Movilla, \$610.400.000 para los padres y los hijos y \$763.000.000 para los hermanos. En apoyo de las pretensiones, la parte demandante afirmó que el 8 de diciembre de 2003, Enrique Rafael Reales Movilla se dirigía al sitio en donde iba a abordar el camión en el que trabajaba, cuando fue investido por un tren de propiedad de la Drummond, que transportaba carbón. Agregó que el accidente ocurrió porque el tren iba sin luces, por falta de señalización y por inexistencia de mallas protectoras y de un puente peatonal aéreo o subterráneo.

El 10 de noviembre de 2005 se admitió la demanda y se ordenó su notificación. En el escrito de **contestación de la demanda**, el municipio de Bosconia propuso las excepciones de falta de legitimación en la causa por pasiva, hecho exclusivo y determinante de un tercero y culpa de la víctima. La Empresa Colombiana de Vías Férreas-Ferrovías en Liquidación propuso la excepción de culpa exclusiva de la víctima y señaló que no se configuraron los presupuestos de la responsabilidad extracontractual del Estado y que autorizó a Drummond Ltd. para transitar los trenes y transportar carbón por la vía férrea La Loma-Ciénaga en un contrato operacional que preveía indemnidad entre las partes. Drummond Ltd. sostuvo que el daño fue culpa de la víctima al atravesar en la noche por zonas no autorizadas. Propuso las excepciones de falta de legitimación en la causa por pasiva y culpa

exclusiva de la víctima y formuló **llamamiento en garantía** a la Compañía Aseguradora de Fianzas SA-Confianza SA Ferrocarriles del Norte de Colombia SA-Fenoco propuso las excepciones de culpa exclusiva de la víctima, inexistencia de daño moral y excesiva valoración de perjuicios. Agregó que la responsabilidad debía recaer en Drummond, pues era el dueño de la locomotora que arrolló a Enrique Rafael Reales Movilla y formuló **llamamientos en garantía** a A.I.G. Colombia Seguros Generales SA y a la Compañía Aseguradora Agrícola de Seguros SA. El 29 de mayo y 19 de junio de 2008 se admitieron los llamamientos en garantía. En los escritos de contestación al llamamiento, Confianza S.A señaló que Drummond no tenía la obligación legal ni contractual de responder y propuso las excepciones de culpa exclusiva de la víctima, prescripción de la acción derivada del contrato de seguro, exclusión del contrato de seguro de cubrir daños diferentes a los patrimoniales y falta de cobertura de lucro cesante. A.I.G. Colombia Seguros Generales SA propuso la excepción de culpa exclusiva de la víctima. La Compañía Agrícola de Seguros SA afirmó que para la fecha del siniestro no tenía ningún vínculo contractual ni legal con Fenoco. El 8 de octubre de 2009 se corrió traslado a las partes y al Ministerio Público para **alegar de conclusión** y presentar concepto, respectivamente. Drummond reiteró lo expuesto y agregó que en el proceso se rindieron testimonios que acreditaron que Enrique Rafael Reales Movilla estaba en el corredor férreo con una postura estática que no permitió su identificación. La demandante, Fenoco, el municipio de Bosconia y Chartis Seguros Colombia SA -antes AIG Colombia de Seguros SA- reiteraron lo expuesto. Ferrovías y el Ministerio Público guardaron silencio.

El 16 de marzo de 2011, el Tribunal Administrativo del Cesar en la **sentencia** negó las pretensiones. Consideró que se probó que Enrique Rafael Reales Movilla ingresó a la vía férrea por un sitio no permitido y en estado de embriaguez. La demandante interpuso **recurso de apelación**, que fue concedido el 28 de abril de 2011 y admitido el 27 de julio siguiente. La recurrente esgrimió que las pruebas daban cuenta de que las demandadas no instalaron señales o insignias en el cruce de la vía férrea y que fueron negligentes en la prestación del servicio. El 24 de agosto de 2011 se corrió traslado para **alegar de conclusión en segunda instancia**. La demandante reiteró lo expuesto. Fenoco agregó que Enrique Rafael Reales Movilla violó el deber de cuidado. Chartis Seguros Colombia SA y Confianza SA reiteraron lo expuesto. Las demás partes y el Ministerio Público guardaron silencio.

## CONSIDERACIONES

### I. Presupuestos procesales

## **Jurisdicción y competencia**

1. La jurisdicción administrativa, como guardián del orden jurídico, conoce de las controversias cuando se demande la ocurrencia de un daño cuya causa sea una acción u omisión de una entidad estatal según el artículo 82 CCA, modificado por el artículo 1º de la Ley 1107 de 2006. El Consejo de Estado es competente en segunda instancia para estudiar este asunto de conformidad con el artículo 129 CCA, según el cual conoce de los recursos de apelación contra las sentencias dictadas en primera instancia por los Tribunales Administrativos. Así mismo, esta Corporación es competente en razón a la cuantía pues, de conformidad con el artículo 20.2 CPC, el valor de la pretensión mayor supera los 500 SMLMV exigidos por el artículo 132.6 CCA, esto es, \$190.750.000<sup>2</sup>.

## **Medio de control procedente**

2. La acción de reparación directa es el medio de control idóneo para perseguir la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado cuando el daño invocado proviene de un hecho, omisión, operación administrativa o cualquier otra actuación estatal distinta a un contrato estatal o un acto administrativo<sup>3</sup>, en este caso por una omisión que se imputa a varias entidades públicas (art. 90 CN y art. 86 CCA).

## **Demanda en tiempo**

3. El término para formular pretensiones, en reparación directa, de conformidad con el artículo 136.8 CCA es de 2 años, que se cuentan a partir del día siguiente del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa. La demanda se interpuso en tiempo -14 de octubre de 2005- pues el 8 de diciembre de 2003 se accidentó Enrique Rafael Reales Movilla [hecho probado 12.2].

## **Legitimación en la causa**

4. Enrique Rafael Reales Movilla, Dolores Movilla Orozco, José Enrique Reales De La Cruz, Hernando Luis Reales Nieto y Jaidier Alberto Reales Ospino son las personas sobre las que recae el interés jurídico que se debate en este proceso, ya

---

<sup>2</sup> Suma que se obtiene de multiplicar el salario mínimo de 2005, \$381.500, por 500.

<sup>3</sup> Excepcionalmente la jurisprudencia ha aceptado la procedencia de dicha acción por daños causados por actos administrativos. Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 17 de junio de 1993, Rad. 7.303 [fundamentos jurídicos 10 y 11] y sentencia del 8 de marzo de 2007, Rad. 16.421 [fundamento jurídico 3], en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 744, 746 y 747, disponible en <https://bit.ly/3qFJl0n>.

que el primero fue víctima de accidente y los demás conforman su núcleo familiar [hecho probado 12.9]. Otoniel Enrique, Miriam Raquel. Olinda Esther, Ramiro Rafael, Donald José, Maribel del Rosario, Dennys María, Álvaro Antonio, Adolfo Jafeth y Hernando Alberto Reales Movilla no están legitimados en la causa por activa, pues no acreditaron el parentesco con Enrique Rafael Reales Movilla.

La Empresa Colombiana de Vías Férreas-Ferrovías en Liquidación y Ferrocarriles del Norte de Colombia SA-Fenoco SA están legitimadas en la causa por pasiva, porque la primera era la propietaria de la infraestructura férrea al momento de los hechos y el segundo era el concesionario de la vía en la que ocurrió el accidente [hecho probado 12.1]. Drummond Ltd. está legitimado en la causa por pasiva, porque dos de sus operarios conducían el tren que atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla [hecho probado 12.2]. El municipio de Bosconia no está legitimado en la causa por pasiva, pues los hechos imputados escapan de sus competencias, ya que las líneas férreas son propiedad de la Nación, quien también tiene a cargo la señalización y la infraestructura para el control del tránsito de la vía (art. 12 de la Ley 105 de 1993).

## **II. Problema jurídico**

Corresponde a la Sala determinar si las lesiones sufridas por una persona que cruza una vía férrea y es atropellado por un tren, es responsabilidad de la entidad que entrega en concesión la operación y del concesionario o producto de la culpa exclusiva de la víctima.

## **III. Análisis de la Sala**

Como la sentencia fue recurrida por la demandante, la Sala estudiará el asunto de conformidad con el artículo 357 CPC.

### **Hechos probados**

5. Las copias simples serán valoradas, porque la Sección Tercera de esta Corporación, en fallo de unificación, consideró que tenían mérito probatorio<sup>4</sup>.

6. En el expediente obran recortes de prensa (f. 30 c. 7). Las informaciones difundidas en los medios de comunicación no dan certeza sobre los hechos en

---

<sup>4</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 28 de agosto de 2013, Rad. 25.022 [fundamento jurídico 1]. El Magistrado Ponente no comparte este criterio jurisprudencial, sin embargo lo respeta y acoge. Los argumentos de la inconformidad están en la aclaración de voto a la sentencia del 22 de octubre de 2015, Rad. 26.984. Estas providencias se pueden consultar en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 363, 364 y 365, respectivamente, disponible en <https://bit.ly/3qFJl0n>.

ellos contenidos, sino de la existencia de la noticia<sup>5</sup> y en esas condiciones serán valoradas en este proceso.

7. Las fotografías aportadas por la parte demandante no serán valoradas (f. 31-35 c. 7), porque según criterio uniforme de esta Sala, conforme al artículo 252 CPC, hoy 244 CGP, no se tiene certeza de la persona que las realizó y tampoco de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que fueron tomadas<sup>6</sup>.

8. Al proceso se aportó como prueba anticipada el interrogatorio de parte de Mario Esteban Saade Urueta, director regional de Ferrovías (f. 23 c. 7). Esta declaración será valorada, con el fin de extraer de ella la confesión de hechos que no le sean favorables (art. 194 CPC).

9. Al proceso se aportó como prueba anticipada el informe escrito y bajo la gravedad del juramento de Carlos Quinto Angarita Ortiz, alcalde municipal del municipio de Bosconia (f. 26-29 c. 7). Este informe será valorado, conforme el artículo 199 CPC.

10. La inspección judicial practicada como prueba anticipada por el Juzgado Municipal de Bosconia (f. 22 c. 7) será valorada pues puede ser practicada sin citación de la parte contraria, según el artículo 300 CPC.

11. La demanda aportó una declaración extra juicio o (f. 69 c. 7). Este tipo de declaraciones, al ser sumarias, requieren de ratificación judicial de conformidad con el artículo 229 CPC. Como ninguna de las partes solicitó la ratificación, no serán valoradas. Los testimonios de Ramiro Rivero Roldán (f. 330-334 c. 8), ingeniero civil y funcionario de Fenoco y Claudia Diana Rocha Medina (f. 59-62 c. 10), ingeniera civil del hoy INCO, no serán valorados porque contienen afirmaciones de tipo técnico que debieron ser introducidas al proceso por un dictamen pericial y bajo las reglas diseñadas para su contradicción. El artículo 227 CPC permite las declaraciones del testigo técnico, cuando presencié hechos que son relevantes para el proceso y requieren, para explicarlos, emitir conceptos u opiniones de tipo científico. En este caso los testigos afirmaron que no supieron nada de los hechos y su declaración se remite a aspecto exclusivamente técnicos sobre el manejo de trenes.

---

<sup>5</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 29 de mayo de 2012, Rad. 2011-01378 [fundamento jurídico 4], en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, p. 378, disponible en <https://bit.ly/3qFJl0n> y sentencia de 2 de marzo de 2006, Rad. 16.587 [fundamento jurídico 3.2].

<sup>6</sup> Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 28 de agosto de 2014, Rad. 28.832 [fundamento jurídico 9.1].

12. De conformidad con los medios probatorios allegados oportunamente al proceso, se demostraron los siguientes hechos:

12.1 El 9 de septiembre de 1999, la Empresa Colombiana de Vías Férreas-Ferrovías y Ferrocarriles del Norte de Colombia SA-Fenoco SA celebraron contrato de concesión para la construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico y el 3 de marzo de 2000 firmaron el acta de inicio del contrato e hicieron la entrega y recepción de los bienes de la concesión. El 17 de septiembre de 2003, Ferrovías en Liquidación entregó a título gratuito el contrato de concesión al Instituto Nacional de Concesiones-INCO, según da cuenta copias simples del contrato de concesión de la red férrea del Atlántico (f. 17 c. 9), del acta de iniciación (f. 18 y 19 c. 9), del acta de entrega de la concesión de infraestructura y obras de conservación de la Red Atlántico (f. 20-22 c. 9), de la Resolución n°. 0060 de 17 de marzo de 2003 (f. 23 y 24 c. 9) y del acta de notificación de entrega del contrato n°. 0-ATLA-00-99 (f. 39 c. 9).

12.2 El 8 de diciembre de 2003, a las 4:15 a.m., el tren n°. 66141, operado por Drummond y conducido por los funcionarios Gilberto Pertuz y José Charris, atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla, quien perdió sus dos piernas y un brazo y fue trasladado en ambulancia a la Clínica del Cesar, según da cuenta copias simples de la noticia n°. 45-2003 de Fenoco (f. 40 y 41 c. 9) y del informe expedido por Drummond Ltd. (f. 42 y 43 c. 9).

12.3 El 8 de diciembre de 2003, Enrique Rafael Reales Movilla ingresó a la Clínica del Cesar por sufrir un accidente con un tren que *“le amputó los miembros inferiores a nivel del tercio medio de ambos fémures”* y el *“miembro superior derecho a nivel de tercio medio del húmero”*. Reales Movilla se encontraba *“consciente bajo efecto alcohólico, con aliento alcohólico (...) estado de embriaguez (...) con aliento fuertemente etílico (...)”*, según da cuenta copias simples de las historias clínicas n°. 12203 y 19.581.850 (f. 635-686 c. 2).

12.4 En el lugar del accidente no existía malla protectora, ni señales de prevención, según da cuenta copia simple del acta de la diligencia de inspección judicial practicada como prueba anticipada el 25 de marzo de 2004, por el Juzgado Promiscuo Municipal (f. 22 c. 7) y el informe del alcalde de Bosconia Cesa del 29 de marzo de 2004(f. 26-29 c. 7).

12.5. En la zona de paso a nivel del corredor férreo que atraviesa el municipio de Bosconia, existen señalizaciones, según da cuenta el informe del alcalde de Bosconia Cesar del 29 de marzo de 2004(f. 26-29 c. 7).

12.6. En el municipio de Bosconia, la comunidad analizó un propuesta para levantar un muro o malla a lo largo de la vía férrea, pero la rechazó porque limitaba el derecho a la libre circulación, según da cuenta copia simple del informe del alcalde de Bosconia Cesar del 29 de marzo de 2004 (f. 26-29 c. 7).

12.7. Enrique Rafael Reales Movilla es padre de Hernando Luis Reales Nieto y Jaider Alberto Reales Ospino e hijo de Dolores Movilla Orozco y José Enrique Reales De La Cruz, según da cuenta copias simples de los registros civiles de nacimiento (f. 7-9 c. 7).

### **Culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad extracontractual del Estado en los eventos de actividades peligrosas**

13. El daño está demostrado pues Enrique Rafael Reales Movilla perdió sus dos piernas y un brazo al ser atropellado por un tren en una vía férrea de la Red del Atlántico en el municipio de Bosconia [hecho probado 12.2].

14. En relación con el ejercicio de actividades peligrosas como la conducción de vehículos automotores esta Sección consideró, hasta el año de 1989, que el régimen aplicable era el de la falla probada.<sup>7</sup> A partir de un pronunciamiento de ese año, se optó como régimen aplicable para juzgar esos casos la falla presunta del servicio, con lo cual el demandante solo debía acreditar el daño y el nexo causal y la entidad podía ser exonerada si demostraba que no existió ninguna irregularidad en la conducción del vehículo<sup>8</sup>.

En 1992, al resolver la responsabilidad por la prestación del servicio médico, la Sala encontró diferencias entre el régimen aplicable a esos casos y el que debía regir frente a los daños causados por actividades peligrosas. Concluyó que como la conducción de vehículos ha sido tradicionalmente una actividad peligrosa, resulta aplicable la teoría del riesgo excepcional como un tipo de régimen de responsabilidad objetiva<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 8 de noviembre de 1984, Rad. 3.050 [fundamento jurídico 2], en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 592-593, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>.

<sup>8</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de diciembre de 1989, Rad. 4.484 [fundamento jurídico 2], en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 594-595, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>.

<sup>9</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 24 de agosto de 1992, Rad. 6.754 [fundamento jurídico 3] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 525-526, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>.

Esta última posición ha sido reiterada en fallos posteriores de la Sala al definir los asuntos relacionados con la responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, siempre que dadas las circunstancias, no se esté en presencia de una falla probada del servicio. De manera que al demandante solo le corresponde probar que el daño fue producto del ejercicio de una actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada.<sup>10</sup>

15. En los eventos de actividades peligrosas, la Sala ha sostenido que el Estado solo puede exonerarse si se acredita que el daño provino de una causa extraña, esto es, que sea imputable al hecho determinante y exclusivo de un tercero o de la culpa exclusiva de la víctima.

Estas circunstancias impiden la imputación a la entidad que obra como demandada y para que se configuren deben concurrir tres elementos: (i) irresistibilidad, (ii) imprevisibilidad y (iii) exterioridad respecto del demandado. Frente al hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad, la Sección Tercera ha sostenido que debe estar demostrado que esta participó y que fue causa adecuada en la producción del resultado o daño.

A partir de lo prescrito por el artículo 63 CC, la culpa es la conducta reprochable de la víctima, por violación del deber objetivo de cuidado, al no prever los efectos nocivos de su acto o, habiéndolos previsto, confió imprudentemente en poder evitarlos. Reviste el carácter de culpa grave aquel comportamiento grosero, negligente, despreocupado o temerario, al paso que el dolo es asimilado a la conducta realizada con la intención de generar daño a una persona o a su patrimonio.

16. La demanda afirmó que los demandados incurrieron en falla del servicio porque un tren sin luces atropelló a Enrique Reales Movilla, no había señalización en las zonas donde transitaban las máquinas férreas y no existían mallas protectoras ni un puente peatonal aéreo o subterráneo para la circulación de peatones. La sentencia de primera instancia negó las pretensiones porque la víctima se encontraba en estado de embriaguez. En el recurso de apelación la parte actora insistió en que la causa del daño fue la ausencia de señalización.

17. Sobre las condiciones en las que se encontraba Enrique Reales Molina al momento del accidente en las vías férreas, en especial su estado de conciencia y

---

<sup>10</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de mayo de 2006, Rad. 14.694 [fundamento jurídico párrafo 49] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 602-603, disponible en <https://bit.ly/3qFJl0n>.



los motivos por los cuales estaba en ese lugar, no hay prueba directa. Por este motivo la Sala acudirá a la prueba indiciaria.

El indicio es una prueba indirecta que construye el juez con apoyo en la lógica, partiendo de la existencia de unos hechos debidamente acreditados en el proceso, para así deducir determinadas consecuencias. Esa construcción supone una exigente labor crítica sujeta a las restricciones previstas en la codificación procesal: i) El artículo 248 CPC dispone que los racionios son eficaces si los hechos básicos son probados y ii) el artículo 250 impone un enlace preciso y directo entre el indicio y lo que de él se infiere, que exige -salvo el evento no usual de los indicios necesarios que llevan a deducciones simples y concluyentes- pluralidad, gravedad, precisión y correspondencia entre sí como frente a los demás elementos de prueba de que se disponga. Está integrado por los siguientes elementos:

i) Los hechos indicadores, o indicantes: son los hechos conocidos, los rastros o huellas que se dejan al actuar que deben estar debidamente probados en el proceso;

ii) Una regla de experiencia, de la técnica o de la lógica o de la ciencia, es el instrumento que se utiliza para la elaboración del razonamiento;

iii) Una inferencia mental: el razonamiento, la operación mental, el juicio lógico crítico que hace el juzgador; la relación de causalidad entre el hecho indicador y el hecho desconocido.

iv) El hecho que aparece indicado, esto es, el resultado de esa operación mental.

18. En relación con la acción de la víctima y su estado de conciencia al momento del accidente, los hechos indicadores que se probaron en el proceso son los siguientes:

18.1 Al momento del accidente, se advirtió la presencia de un “bulto” o “cuerpo extraño” sobre la vía que no se movía y solo después de ocurrido el accidente se advirtió que se trataba de Enrique Rafael Reales Movilla. Sobre este hecho obran las siguientes pruebas:

En el proceso declaró Gilberto Antonio Pertuz Gutiérrez (f. 858-862 c. 2 y 325 a 328 c. 8), conductor del tren que atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla. Afirmó que el día de los hechos conducía un tren con tres locomotoras y 90 vagones totalmente cargados, a una velocidad de entre 38 y 40 km por hora. Señaló que

había descansado diez horas antes de iniciar el recorrido y que el sistema eléctrico de la máquina fue revisado en su totalidad. Narró que llegaron a Bosconia a las 5:10 de la mañana, aproximadamente, que estaba entre claro y oscuro y a 100 o 150 metros de distancia notó, entre los rieles de la vía, un “bulto” sin movimiento que parecía un “año viejo ya que era navidad” con una altura de 20 a 50 cms, que continuó la marcha y, posteriormente, el liniero que estaba de turno en la estación Bosconia informó que se trataba de una persona que estaba entre los rieles. Sostuvo que, inmediatamente, se informó a seguridad quienes prestaron los primeros auxilios a Reales Movilla.

José Narciso Charris Lozano (f. 865-868 c. 2 y f. 335-338 c. 8), auxiliar del conductor del tren que atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla, afirmó que el tren iba a una velocidad de aproximadamente 40 kilómetros por hora y se encontraba en buen estado. Agregó que entre las 3:30 y 4 de la mañana alcanzaron a ver entre los rieles un “bulto” sin movimiento. Sostuvo que luego les informaron que se trataba de una persona y que la habían atropellado, que reportaron lo ocurrido y que los linieros atendieron la situación, pues eran las personas que estaban instruidas para ello.

Pertuz Gutiérrez y Charris Lozano pueden dar cuenta de la presencia un “cuerpo extraño” sobre la vía porque el primero conducía el tren y el segundo era su auxiliar, de manera que conocieron directamente las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos. Sus relatos fueron claros, pues precisaron, en detalle, los acontecimientos, en especial el hecho de que había un “bulto” o “cuerpo extraño” sobre la vía y aunque no concuerdan respecto de la hora, ambos relataron la velocidad aproximada y el grado de iluminación por la hora en la que transitaban, lo que dificultaba identificar ese “cuerpo extraño”. Las condiciones de visibilidad, dado el horario de tránsito, permiten creer lo dicho por los testigos sobre que aproximadamente a 100 metros advirtieron el “bulto” o “cuerpo extraño” en la vía y que por su ubicación y por no estar en movimiento era difícil identificar que se tratara de una persona con vida.

Aunque los testigos estuvieron implicados en el accidente reconocieron que efectivamente al transitar por el municipio de Bosconia no solo percibieron un cuerpo extraño en la vía, sino también que, luego, por información que recibieron se enteraron que arrollaron a una persona. El reconocimiento de los hechos muestra que los declarantes no tuvieron intención de mentir en sus testimonios.

Damaso Sánchez Gutiérrez (f. 339-341 c. 8), guardia de seguridad, declaró que al momento del accidente iba en la última locomotora del tren y que luego de pasar

Bosconia fueron advertidos del accidente. El testigo señaló que el recorrido inició a las tres de la mañana. Agregó que cuando pasaron por Bosconia los linieros les informaron que habían atropellado a una persona, pero que él no vio lo que ocurrió desde el lugar en donde iba, que se le informó al departamento de seguridad de Drummond y este atendieron la situación.

A pesar de que Sánchez Gutiérrez no presencié el momento exacto del accidente, sí supo que los maquinistas no advirtieron que se trataba de una persona y que solo cuando los linieros les informaron que habían atropellado a Enrique Rafael Reales Movilla se reportó la situación a seguridad para que la atendieran. Su versión confirma que los encargados de la conducción del tren no advirtieron, al momento del accidente, que el “cuerpo extraño” era una persona. Como el declarante no era el responsable del manejo de la locomotora, se descarta que su relato tuviera un interés distinto al de narrar los acontecimientos, tal y como los percibió.

Estas declaraciones son coincidentes al señalar la presencia de un “cuerpo extraño” entre los rieles del tren, que se hallaba inmóvil, y el desconocimiento que se trataba de una persona hasta que los linieros avisaron del accidente. Además, son coherentes con las demás pruebas, en especial con de la noticia n°. 45-2003 de Fenoco (f. 40 y 41 c. 9) y con el informe expedido por Drummond Ltd. (f. 42 y 43 c. 9), elaborados una vez ocurrido el accidente.

18.2. Se demostró que Enrique Reales Movilla, luego del accidente ingresó a la Clínica del Cesar consciente, con aliento fuertemente etílico. A pesar de que en el proceso no se practicó prueba de alcoholemia, lo cierto es que la historia clínica da cuenta de que la víctima ingirió licor y de que cuando llegó al hospital del Cesar se encontraba bajo el influjo de bebidas embriagantes [hecho probado 12.3].

Guillermo Enrique Morales Castro (f. 739-744 c. 2) declaró que trabajaba con Enrique Rafael Reales Movilla –víctima del accidente- como transportador de tinas de leche para su venta, afirmó que no supo si la víctima estuvo bebiendo alcohol la noche anterior, en el festejo del 8 de diciembre, y que no vio cómo ocurrió el accidente ni se acercó al lugar y que no cree que estuviera dormido en la vía del tren, porque venía a recogerlo para iniciar el trabajo. También afirmó que el tren no traía las luces encendidas, situación que vio desde el lugar en el que esperaba a Reales Movilla para iniciar el recorrido de transporte de las tinas de leche.

Este relato vago de los hechos no brinda una versión completa, puntual y

responsiva que desvirtúe lo consignado en la historia clínica sobre el estado de embriaguez de Enrique Rafael Reales Movilla. Tampoco brinda elemento alguno sobre cómo la víctima se encontraba en la vía del tren, pues admitió que no presencié cómo ocurrió el accidente. Sus afirmaciones no pasan de ser conjeturas sobre lo que cree que pudo pasar y no se soportan en un conocimiento directo sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrieron los hechos.

La narración de los hechos no es clara frente a su ubicación y, además, no brinda credibilidad sobre si pudo efectivamente percibir lo que sucedió y ver las condiciones del tren. Por una parte, afirmó al inicio de su declaración que estaba afuera con “el vehículo listo”, que su distancia del accidente era de unos 30 o 40 metros, pero, más adelante, indicó que se encontraba en la residencia, es decir que no estaba afuera, y que tomaba un café. De manera que no es posible determinar si en realidad todas sus afirmaciones se soportan en lo que vio al momento del accidente.

Esta declaración tampoco es coherente con lo afirmado en el interrogatorio de parte de la propia víctima, quien reconoció que estaba dormida sobre las vías del tren (f. 746 a 749 c. 2).

18.3. Enrique Reales Movilla tenía la costumbre de pasar por el lugar en el que ocurrió el accidente, el cual no era apto para el tránsito peatonal. De este hecho dan cuenta las siguientes pruebas:

Guillermo Enrique Morales Castro (f. 739-744 c. 2) declaró que trabajaba con Enrique Rafael Reales Movilla –víctima del accidente- como transportador de tinajas de leche para su venta, que él lo acompañaba todos los días y que el recorrido iniciaba a las cuatro o cuatro y media de la mañana. Afirmó, respecto del lugar del accidente, que era una zona por la que Reales Movilla “*se tiraba todos los días por ahí unos escalones esos los pasan y pasa pa aquel lado (...).*” El testimonio de esta persona allegada a la víctima da cuenta, porque conocía su rutina diaria, que su era costumbre transitar por la zona del accidente. Esta condición de cercanía del testigo con la víctima permite tener probado que era habitual que su compañero de trabajo estuviera en el lugar del accidente, por ser la zona habitual en la que transitaba.

Este hecho también se extrae de la confesión de Enrique Rafael Reales Movilla (f. 746 a 749 c. 2), quien en el interrogatorio de parte reconoció que constantemente transitaba por la zona, a pesar del riesgo y del constante tránsito de trenes con carga pesada.

18.4. Enrique Rafael Reales Movilla estaba inconsciente entre las vías del tren, cuando fue atropellado. Este hecho se extrae de la confesión expresa que hizo el demandante (f. 746 a 749 c. 2), quien en el interrogatorio de parte reconoció ese hecho.

18.5. El sitio de accidente no está diseñado para tránsito peatonal. Y, por ello, su configuración no permite un ingreso fácil a la vía férrea. Además, existían otras zonas aledañas de paso seguro a nivel y, por la configuración de la vía y el ruido que genera, cualquier peatón consciente puede advertir la aproximación del tren.

De ello da cuenta el dictamen pericial practicado en el proceso, para demostrar el estado y ubicación de la vía en el que ocurrió el accidente y las condiciones del corredor férreo para la operación ferroviaria (f. 689 a 694 y 702-711 c. 2). El artículo 233 CPC dispone que la peritación constituye un medio de prueba a través del cual se constatan hechos relevantes para el litigio, que exigen de especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos. La ley procesal determina que la pericia debe contener dos partes relacionadas entre sí: el proceso cognoscitivo y las conclusiones. El primero supone una relación detallada de las operaciones practicadas y de sus resultados, exigencia lógica que implica brindar una explicación clara sobre cuáles fueron los instrumentos, materias y sustancias empleadas, que constituyen el soporte y garantía de credibilidad de sus conclusiones. El segundo impone que tales conclusiones se ajusten a los principios de la ciencia, arte o técnica aplicada y respondan de forma concreta, clara, ordenada y sin ambigüedades a todos los puntos sometidos a su consideración por las partes.

Las conclusiones del dictamen deben tener justificación no solo en la opinión del experto, sino en soportes que ofrezcan respaldo a su labor. Estos soportes brindan firmeza al dictamen y el perito puede acudir a exámenes o investigaciones que le permitan elaborar un concepto preciso y detallado, tal como lo prevé el artículo 237.6 CPC. El artículo 241 CPC establece que el juez deberá analizar su conducencia en relación con el hecho que se pretende probar; la competencia del perito, esto es que sea un experto en la materia técnica analizada; que no haya motivos para dudar de su imparcialidad; que no se acredite objeción por error grave; que esté debidamente fundamentado, con conclusiones claras y precisas; que se haya permitido su contradicción y que otras pruebas no lo desvirtúen.

El perito dictaminó que a lo largo de la vía férrea inspeccionada existe señalización en los pasos no permitidos. Expuso que en línea férrea que conduce

de Pueblo Nuevo a la estación de ferrocarril de Bosconia hay varios pasos a nivel con señalización para que los peatones y vehículos se detengan cuando el tren esté en circulación. Concluyó que en el sitio exacto donde ocurrió del accidente hay muy buena visibilidad. Esta situación que –junto con el gran tamaño de los trenes, el ruido que éste hace al transitar, las señales sonoras que emiten y las luces encendidas que llevan– permite a los peatones percatarse de su circulación. Señaló que existen barreras en las orillas de la vía férrea que sirven como obstáculos para el ingreso de personas. Por último, según el experto *“la infraestructura ferroviaria en general y más precisamente el sitio del accidente no está diseñada para un tránsito diferente al ferroviario, es decir que el tránsito peatonal y vehicular sobre la misma se hace prácticamente imposible en razón de que la plataforma, rieles, balasto y traviesas en concreto impiden un ingreso ‘fácil’ sobre la vía férrea, motivo por el cual si un transeúnte pretende ingresar dentro de la zona de seguridad del corredor férreo, lo hace es sobrepasando los obstáculos existentes sobre la infraestructura férrea”*.

El perito i) fue designado por el Tribunal de la lista de auxiliares de la justicia; ii) explicó en el dictamen las labores realizadas, correspondiente principalmente a una visita al lugar del accidente; (iii) soportó su dictamen con fotografías del lugar y de las señalizaciones indicadas y iv) respondió de manera clara y precisa el cuestionario planteado respecto a la señalización, los pasos autorizados para vehículos y peatones, los cruces peatonales existentes no autorizados, la inspección del sitio exacto en que ocurrió el accidente y la visibilidad de la vía. Además, en el proceso se corrió traslado a las partes del dictamen para su contradicción (f. 725 c. 2) y éste no fue objetado por error grave. La Sala acoge, pues, el dictamen pericial porque sus conclusiones tuvieron fundamento, la experticia fue detallada y precisa y, en consecuencia, tiene eficacia probatoria a la luz de lo dispuesto en los artículos 233, 237 y 241 CPC.

18.6. Se demostró que a pesar de la existencia de un “cuerpo extraño” en la vía advertido por los maquinistas, no era posible frenar para evitar arrollarlo, sin afectar las condiciones de seguridad. De ello dan cuenta las siguientes pruebas:

En el proceso declaró Gilberto Antonio Pertuz Gutiérrez (f. 858-862 c. 2), conductor del tren que atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla. Señaló que en condiciones normales un tren puede parar a 100 metros, pero que, como el objeto entre los rieles los tomó por sorpresa, no podían frenar, pues *“puede haber desgaste total rodante de todo el equipo, descarrilamiento, en ocasiones puede haber un volcamiento”*. El testigo advirtió que cuenta con 16 años de experiencia en la actividad de conducción.

José Narciso Charris Lozano (f. 865-868 c. 2 y f. 335-338 c. 8), auxiliar del conductor del tren que atropelló a Enrique Rafael Reales Movilla, afirmó que aproximadamente a 700 metros del lugar en donde ocurrió el accidente existía un paso de nivel. Afirmó que *“puede ocasionar descarrilamiento una parada brusca”*. Sostuvo que para el 8 de diciembre de 2003 contaba con dos años de experiencia como auxiliar de maquinista.

A diferencia del dictamen pericial, cuyo objeto es emitir una opinión técnica sobre hechos que el perito conoce después de su ocurrencia, la prueba testimonial tiene como fin que el declarante haga referencia a hechos que le constan, porque los percibió. De manera que el testigo no es elegido ni por las partes ni por el juez, sino que interviene porque como tuvo una vinculación histórica con las circunstancias que conoció, de forma directa o indirecta, hace un relato que interesa para resolver el litigio. Al testigo se le pide que haga memoria de hechos y al perito la aplicación de una determinada técnica y ciencia para poder apreciarlos.

Ello no quiere decir que el testigo esté impedido para calificar y analizar el modo y el por qué de un hecho desde su experiencia. Relatar un hecho, en sí mismo, lleva implícito ciertos juicios, porque supone describir las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrió. Como expone todo lo que sabe sobre el punto de que se trata el proceso, sobre él tendrán influencia su profesión o su oficio, sin que, por ello, se convierta en perito. Así, por ejemplo, en su declaración el testigo puede referirse a las cualidades de los objetos que intervinieron en la acción, a su percepción sobre cantidades, rapidez, ubicación, luminosidad, entre otras, las cuales necesariamente serán objeto de juicios valorativos provenientes del declarante, de acuerdo a las apreciaciones técnicas o científicas que posea.

Más allá de estas apreciaciones conceptuales que son inherentes al testigo, el artículo 277 del Código de Procedimiento Civil permite que el testigo emita verdaderos conceptos técnicos a la manera de un perito, cuando se trate de una persona especialmente calificada por sus conocimientos técnicos, científicos o artísticos sobre la materia de su declaración. Este tipo de prueba ha sido denominada “testimonio técnico”.

Así, de manera excepcional, cuando la persona que percibió los hechos sobre los que declara, además posee determinados conocimientos en ramas de la ciencia, se le habilita en las respuestas a su interrogatorio a emitir opiniones especializadas, que permitan la explicación de su declaración. En estos eventos,

quien declara, además de narrar lo que percibió, emite un concepto acerca de las causas o motivos de lo sucedido.

En este sentido, el juez, además de aplicar los criterios de la sana crítica que acompañan la valoración del testimonio -en el sentido de analizar las razones de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrió el hecho-, deberá valorar la relación detallada del método científico que soporta su opinión, que ese concepto se ajuste a los principios de la ciencia y arte, que sea conducente en relación con el hecho que se pretende probar y que esté debidamente fundamentada.

La Sala considera que lo expuesto por los testigos, en cuanto a los aspectos técnicos relativos a la imposibilidad de una frenada brusca al advertir un obstáculo en la vía, merecen credibilidad, porque corresponden al conocimiento técnico del ejercicio de su profesión. Además, como presenciaron los hechos, advirtieron desde el punto de vista técnico las consecuencias de una frenada ante un “cuerpo extraño” que aparece en las vías férreas y la imposibilidad de impedir el atropellamiento dada la cercanía de ese “cuerpo” con el tren.

19. Una vez determinados los hechos indicadores, según el artículo 250 CPC, es deber del Juez apreciar los indicios en conjunto, teniendo en consideración su gravedad, concordancia y convergencia, y su relación con las demás pruebas que obren en el proceso. La apreciación de los hechos indicadores en conjunto [núm. 18.1 a 18.6], muestra que Enrique Reales Movilla transitó por un lugar que no es apto para la circulación peatonal, que se encontraba bajo el influjo del alcohol y que se quedó inconsciente sobre las vías férreas, antes de que pasara el tren que lo atropelló.

20. Toda persona debe acatar los mandatos de la Constitución y de las leyes, conforme con los arts. 4° inc. 2, 6 inc. 1 y 95 inc. 2 CN, que retomaron lo dispuesto por los artículos 9 y 18 CC, 56 y 57 CRPM y 66 C.C.A. (hoy 89 CPACA). El artículo 58 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, establece que los peatones no podrán cruzar por sitios no permitidos o transitar por el guardavía del ferrocarril. La conducta de Enrique Reales Movilla constituyó una violación al deber objetivo de cuidado al no prever los efectos nocivos de su comportamiento o al confiar negligentemente en poder evitarlos. Esa violación se configuró porque su conducta imprudente lo llevó a transitar por una zona de peligro -frente a la cual existía un expresa prohibición en el Código Nacional de Tránsito-, en horas de la madrugada y bajo el influjo de bebidas embriagantes, todo lo cual llevó a que se quedara dormido en las vías Ferreras.



Además esa conducta fue determinante para la ocurrencia del accidente, pues se demostró que era irresistible e imprevisible, dado que por las condiciones en las que desarrolló su conducta, no era posible que se advirtiera con claridad su presencia en las vías del tren, lo cual impedía maniobras seguras que permitieran reducir la velocidad y evitar que fuera atropellado.

Por todo lo anterior, la Sala concluye que se configuró culpa exclusiva de la víctima, lo cual exime a las demandadas de responsabilidad por el ejercicio de la actividad peligrosa que ejercían.

21. La demandante alegó que no existían barreras de seguridad que impidieran que Reales Movilla hubiera accedido a las vías férreas. En el proceso se acreditó que en la zona no existía malla protectora, ni señales de prevención [hecho probado 12.4] además así lo declaró Kenny Hernando Olivella Daza (f. 734-738 c. 2), quien fue director de tránsito de Bosconia y conocía el lugar del accidente. También se probó que el sitio en el que ocurrió el accidente no era un paso a nivel autorizado y que cerca del lugar había pasos a nivel en condiciones óptimas para el tránsito (núm. 18.4).

El artículo 113 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, establece que las entidades ferroviarias o los particulares en caso de concesión de las vías férreas deberán colocar señales, barreras y luces en los pasos a nivel de las vías férreas. De manera que la obligación de las entidades es acondicionar pasos a nivel en condiciones de seguridad. La alegada falla del servicio derivada de este incumplimiento no fue probada y, en cualquier caso, dado que se probó que el comportamiento negligente e imprudente de la víctima fue la causa adecuada del daño, no hay lugar a la responsabilidad de las entidades demandadas.

22. De conformidad con el artículo 171 CCA, modificado por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998, no habrá lugar a condenar en costas, porque no se evidencia que la parte haya actuado con temeridad o mala fe.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

**FALLA:**

**PRIMERO. CONFÍRMASE** la sentencia del 16 de marzo de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo del Cesar.

**SEGUNDO.** Sin condena en costas.

**TERCERO.** En firme esta providencia, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE**  
Presidente de la Sala

**JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS**  
Aclaro voto

**NICOLÁS YEPES CORRALES**

HDN/PT

**ACLARACIÓN DE VOTO / MEDIOS DE PRUEBA / PRUEBA DIRECTA / PRUEBA INDIRECTA / INDICIO / EFICACIA DE LA PRUEBA / VALORACIÓN DE LA PRUEBA PERICIAL / HISTORIA CLÍNICA / VALORACIÓN DE LA DECLARACIÓN DEL TESTIGO / VALORACIÓN DE LA PRUEBA TESTIMONIAL / VALORACIÓN JUDICIAL DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA / ANÁLISIS DE LA PRUEBA POR EL JUEZ / CLASES DE MEDIOS DE PRUEBA / CLASES DE PRUEBA / PRUEBA INDICIARIA / ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR EMBRIAGUEZ / VÍA FÉRREA**

[E]n el plenario obraban pruebas directas que demostraban los aspectos que se buscaban demostrar, por ejemplo, la historia clínica daba cuenta de que [la víctima] ingirió alcohol y de que cuando llegó al hospital del Cesar se encontraba bajo el influjo de bebidas embriagantes; y la declaración de la víctima directa, quien manifestó que se había quedado dormido sobre la vía del tren y que constantemente transitaba por esa zona, no obstante el riesgo y constante tránsito de trenes con carga pesada. Así mismo, la prueba pericial practicada demostró que la infraestructura ferroviaria del sitio del accidente no permitía el tránsito peatonal y vehicular sobre la misma, en razón a la plataforma, rieles, balasto y traviesas en concreto; la existencia de señalización en los pasos no permitidos; entre otros aspectos; y las declaraciones de los testigos (...) calificados como técnicos, advirtieron de las consecuencias de la frenada intempestiva de un tren (descarrilamiento y volcamiento) y sobre la imposibilidad de impedir el atropellamiento dada la cercanía de “cuerpo” con el tren. Así las cosas, a partir del análisis conjunto de las aludidas pruebas directas se pudieron inferir los motivos suficientes para confirmar la decisión que adoptó del Tribunal.

**CONSEJO DE ESTADO**

**SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

**SECCIÓN TERCERA**  
**SUBSECCIÓN C**  
**ACLARACIÓN DE VOTO**

**Consejero: JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS**

Bogotá D.C., diecinueve (19) de noviembre de dos mil veinte (2020)

**Radicación número: 20001-23-31-000-2005-02332-01(41419)**

**Actor: ENRIQUE RAFAEL REALES MOVILLA Y OTROS**

**Demandado: MUNICIPIO DE BOSCONIA Y OTROS**

**Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA**

**ACLARACIÓN DE VOTO**

Aunque compartí la decisión adoptada por la Sala de Subsección C en la sentencia del 19 de noviembre de 2020 que confirmó el fallo del 16 de marzo de 2011, proferido por el Tribunal Administrativo del Cesar, considero necesario aclarar el alcance de la siguiente afirmación que, sin embargo, no vino determinante para las resultas del proceso:

En la sentencia, a manera de motivación se aseveró que “*[s]obre las condiciones en las que se encontraba Enrique Reales Molina al momento del accidente en las vías férreas, en especial su estado de conciencia y los motivos por los cuales estaba en ese lugar, no hay prueba directa. Por este motivo la Sala acudirá a la prueba indiciaria*”.

En relación con este aserto, considero que en el plenario obraban pruebas directas que demostraban los aspectos que se buscaban demostrar, por ejemplo, la historia clínica daba cuenta de que el señor Reales Molina ingirió alcohol y de que cuando llegó al hospital del Cesar se encontraba bajo el influjo de bebidas embriagantes (f. 635-686, C. 2); y la declaración de la víctima directa, quien manifestó que se había quedado dormido sobre la vía del tren y que constantemente transitaba por esa zona, no obstante el riesgo y constante tránsito de trenes con carga pesada (f. 746-749, C. 2).

Así mismo, la prueba pericial practicada demostró que la infraestructura ferroviaria del sitio del accidente no permitía el tránsito peatonal y vehicular sobre la misma, en razón a la plataforma, rieles, balasto y traviesas en concreto; la existencia de señalización en los pasos no permitidos; entre otros aspectos; y las declaraciones de los testigos Gilberto Antonio Pertuz Gutiérrez (858-862, C. 2) y José Narciso Charris Lozano (f. 865-868, C. 2 y 335-338, C. 8), calificados como técnicos, advirtieron de las consecuencias de la frenada intempestiva de un tren (descarrilamiento y volcamiento) y sobre la imposibilidad de impedir el atropellamiento dada la cercanía de “cuerpo” con el tren.

Así las cosas, a partir del análisis conjunto de las aludidas pruebas directas se pudieron inferir los motivos suficientes para confirmar la decisión que adoptó del Tribunal.

Fecha ut supra,

**JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS**  
Magistrado