

donde le nace el deseo de conservar esta fama.

Tan cierto es esto, que un pedagogo tan notable como Guyau hacía notar lo siguiente: si a un niño se le dice ser el más bueno, de la clase, aun cuando no lo sea, él se esforzará por conservar esa fama y llegará, sin duda, a ser tal. Y agregaba el gran maestro que era pésimo sistema decirle a un niño, v. gr., que por qué no hacía tal cosa, que eso era informalidad, cuando lo efectivo era hacerle notar cómo siempre había sido obediente y ahora pretendía no serlo.

Alguna vez, llevados a un corto magisterio, tuvimos ocasión de hacer una experiencia de esta índole, con maravilloso resultado.

b) Es importante también el desconocimiento social del proceso, porque el vulgo acostumbra fallar a su manera, y si el fallo del juez no resulta acorde con el dictado popular, se origina una especie de descrédito social para la justicia, fenómeno éste que puede observarse, en Colombia, tratándose de los delitos que cometen los jurados.

El público absuelve o condena, y si el veredicto es discordante con el suyo, se exclama con estas o parecidas expresiones, que hemos oído: «Así, yo mataba a cualquiera»; «Ya se puede hacer de todo con estos jurados»; «Qué vellacos, ayer condenaron a un inocente y hoy absuelven a este bandido».

Y no conviene en forma alguna que este ramo especial y sagrado del ministerio social sufra menoscabos.

Decíamos antes, al hablar de los fines de ejemplaridad, que el Estado, obrando como un buen padre de familia que hace conocer a sus hijos las reprensiones o castigos que impuso al que faltó en determinadas circunstancias debe hacer conocer a los menores los resultados que en otros produjeron las leyes relativas a ellos, pues así se da ejemplo, el cual obra vivamente sobre los aún libres de todo mal, y los detiene cuando se vean en ocasión de hacerlo, previniendo, así, la delincuencia infantil.

Quiere decir lo anterior que, para el efecto de la prevención abogábamos por la publicidad de la sentencia.

Se opone a esto lo que dijimos en los párrafos anteriores sobre publicidad. ¿Cómo, pues, armonizar las dos cosas?

No hay armonía posible, y creemos que es tanto el mal de la publicidad, sobretodo de las sentencias, que debe renunciarse al bien de su poder ejemplarizador, máxime cuando los menores bien poco se informan de estas sentencias. Que baste, para algunos casos, el saberse por éstos que otros han ido a las casas de corrección por sus faltas o delitos, o contravenciones en que se reincide.

Es, pues, sabia la disposición que hace privados el proceso y la sentencia y prohíbe la información pública sobre dichos actos. Lo contrario, dañaría al menor, a quien se trata de curar, ejerciéndose sobre él una medicina social.

EDUARDO FERNANDEZ B.

Alegato del distinguido abogado caldense Dr. F. J. Ocampo

El Tribunal falló el negocio a que se refiere este alegato, declarando probada la excepción de petición de modo indebido, porque, dice, no debió demandarse a nombre de los herederos ni de la herencia, sino a nombre de la sociedad conyugal porque entre el golpe que recibió Luis Alfonso Salazar y su muerte, debió mediar un lapso y entonces el derecho a reclamar nació para la sociedad conyugal.

Señores Magistrados del Tribunal Superior.—Presentes.

En mi calidad de apoderado de la señora Soledad Angel e hijos, os presento con todo respeto el alegato de conclusión en el juicio ordinario contra el departamento de Caldas por los perjuicios ocasionados a esa familia con motivo de la trágica muerte del jefe de ella, señor Luis Alfonso Salazar, a consecuencia del choque ocurrido entre la locomotora número 10 del ferrocarril de Caldas y el camión número 0004 de propiedad del señor Fernando Villegas, en el paso a nivel de La Argelia, jurisdicción de Santa Rosa de Cabal, el día 28 de enero de 1927, en las horas de la tarde.

LA DEMANDA Y SU CONTESTACION

Obligados por la renuencia del ferrocarril a arreglar directa y amigablemente los perjuicios sufridos por aquel terrible siniestro, los herederos del señor Luis Alfonso Salazar demandaron al Departamento propietario del ferrocarril, con fecha 21 de enero del año pasado, para que mediante los trámites de un juicio ordinario se le condenara en sentencia definitiva a pagarles la cantidad de cincuenta mil pesos oro legal o lo que en el curso del juicio se demostrara que valen los perjuicios sufridos por la familia Salazar a consecuencia de la muerte de don Ildefonso, ocurrida, como se ha dicho, en un choque imputable a culpa del ferrocarril de Caldas.

Para mayor claridad y facilitar el estudio de esta importante cuestión, enumeraré los hechos constitutivos de la demanda, y a continuación de cada uno de ellos pondré la respectiva contestación del señor Fiscal del Tribunal, personero del Departamento demandado:

«1°—El departamento de Caldas es dueño de la empresa denominada ferrocarril de Caldas».

«Respuesta: Es cierto que el ferrocarril de Caldas pertenece al departamento del mismo nombre».

«2°—Los rieles del ferrocarril de Caldas cruzan a nivel el camino o carretera que va de Santa Rosa de Cabal a la ciudad de Pereira, en el paraje denominado La Argelia, kilómetro 53».

«Respuesta: Igualmente es cierto que los rieles del ferrocarril de Caldas cruzan el camino o carretera a nivel, entre Santa Rosa y Pereira, en el paraje denominado La Argelia, en el kilómetro 58».

«3°—En la tarde del día 28 de enero de 1927, salió de Santa Rosa de Cabal hacia Pereira, el tren de pasajeros, arrastrado por la locomotora número 10, y al llegar al referido paso a nivel, o sea el que queda más cercano al túnel de El Boquerón, hacia el lado de Santa Rosa de Cabal, chocó con el camión número 0004, de propiedad del señor Fernando Villegas, causando con el choque la muerte del señor Luis Alfonso Salazar, quien viajaba en el camión como simple pasajero».

«No me consta personalmente el hecho; pero sí he oído decir que ocurrió el choque que motiva esta demanda, que considero injusta y sin fundamento.

«4°.—Inmediatamente antes de llegar al cruce al nivel de que se trata, existe en la línea del del ferrocarril un corte de cajón que oculta totalmente los trenes a quienes viajan por la carretera».

«Respuesta: Es verdad que antes de llegar al cruce a nivel de que se trata, he oído decir que existe en la línea del ferrocarril un corte de cajón que impide la vista de los trenes, por lo cual el señor Salazar no ha debido lanzarse en su vehículo en la tarde del 28 de enero de 1927, contra la locomotora número 10, y cerciorarse de la no existencia del peligro que naturalmente corría procediendo como lo hizo, por su propia negligencia, culpa o descuido imputable sólo a él».

«5°.—Hasta el día del siniestro, o sea hasta el 28 de enero de 1927, la empresa del ferrocarril no tenía en el referido paso a nivel, donde tuvo lugar el choque entre el tren y el camión de que se trata, ninguna de las defensas a que lo obliga la ley, puesto que no había allí ni barreras que se cerrarán en cualquier forma, ni guardas o encargados de impedir el paso a los transeúntes en el momento de circular los trenes, ni cadena, ni cosa parecida».

«Respuesta. Es cierto lo que se dice en este punto, pero no es menos evidente que precisamente en vista de la falta de barreras de guardas o de cadenas en el punto, ha debido el señor Luis Alfonso Salazar guardar mayor prudencia y cuidado».

«6°. El departamento o la empresa del ferrocarril no puso los medios para evitar el siniestro».

«Respuesta. Contradigo este hecho y no le doy mi asentimiento, porque el señor Luis Alfonso Salazar no puso los medios adecuados para evitar el siniestro, en presencia de la misma falta que anota por parte de la empresa del ferrocarril».

«7°. La señora Soledad Angel fue casada legalmente con el se-

ñor Luis Alfonso Salazar y en su matrimonio tuvieron los siguientes hijos: Luis Carlos, Margarita, Alfonso Elías, María Soledad, Camilo, María Noemi, José, María Celmira, Fabio Antonio y Regina».

«Respuesta. Según las pruebas que aduce el demandante este hecho es cierto».

La demanda se apoyó jurídicamente en las disposiciones de los artículos 2341 del C. C. y siguientes, 5° de la ley 62 de 1887 y 8 y 62 de la ley 76 de 1920. El señor fiscal negó el derecho invocado y opuso las excepciones perentorias de carencia de acción, petición de un modo indebido, inepta demanda, caso fortuito y la general del artículo 52 de la ley 105 de 1890. Estas excepciones se fundaron en que el hecho ocurrió por descuido e imprudencia del señor Salazar, en que no se demandó para la sucesión y en los demás hechos que se probaron en el curso del juicio.

En tiempo oportuno se corrigió la demanda, para hacerla en nombre de la sucesión del señor Salazar, cuyo juicio mortuario fue abierto con declaratoria de los herederos, y en el de sus hijos menores.

Como bien se observa de los hechos fundamentales de la demanda y de sus contestaciones el personero del departamento conviene en lo sustancial con ellos, aun cuando niega el derecho, lo que en virtud del contrato de litis contestación hubiera podido determinar que la causa no se abriera a pruebas, conforme el artículo 145 de la ley 105 de 1890, pero como había que demostrar la magnitud y cuantía de los perjuicios, la causa se recibió a pruebas y durante su término se pidieron por ambas partes las que son objeto de examen en el capítulo siguiente de este escrito.

LAS PRUEBAS DE LAS PARTES

Con la demanda se acompañaron las siguientes pruebas: partida de nacimiento del señor Luis Alfonso Salazar, venido a la vida el 17 de febrero de 1889; partida de matrimonio del mismo señor con doña Soledad Angel, el día 21 de enero de 1913; partidas de nacimiento de sus diez hijos enumerados arriba; partida de defunción el día 28 de enero de 1927; declaratoria de herederos en sus mencionados hijos menores, hecha por el juzgado del circuito de Santa Rosa de C. el 22 de febrero de 1927, con todo lo cual se demuestra la personería de la parte demandante en el juicio. Fuera de estas pruebas se presentó una certificación del señor Jefe de tráfico del ferrocarril, de la cual aparece que la empresa no tenía barreras o guardavías en el paso a nivel de La Argelia, sitio del lamentado accidente que costó la vida al malogrado señor Salazar.

Durante el término probatorio se adujeron por la parte que represento las siguientes probanzas legales:

a) Informe del señor jefe del tráfico al gerente del ferrocarril y del maquinista de la locomotora número 10 al señor jefe, relacionados con el siniestro, donde se explican sus causas a la manera que conviene a los empleados de la empresa. No obstante, es notable en el informe del señor jefe de tráfico, esta significativa frase que he subrayado: *A la empresa del Ferrocarril de Caldas pudiera hacersele inculpación exclusivamente por el hecho de no haber tenido cadenero en el pasanivel*, con que termina su informe.

b) Copia de las declaraciones rendidas por Maximiliano Soto, Darío Arango, Antonio Isaza, Carlos Zuluaga y Ramón Cardona (f. 5 y siguientes) en el ordinario de Fernando Villegas contra el departamento, para el pago de los perjuicios ocasionados en el mismo siniestro por la pérdida del camión. Todos estos testigos están contextes en afirmar que los trenes del ferrocarril no acosaban pitar en los pasos a nivel que tiene la vía entre Santa Rosa y El Boquerón; que bajando la cuesta de Boquerón hacia Santa Rosa en un vehículo, es imposible divisar el tren de pasajeros o cualquiera otro que viaje en dirección contraria, porque un corte de cajón que allí existe no permitía verlo, y además, porque el ruido que hace la máquina no se nota o percibe a consecuencia del ruido de los motores del carro en que se viaja;

c) Declaraciones de los testigos presenciales del siniestro, habitantes de la región, Ana María López Ana María Hurtado y Laura Hurtado (folios 1° y siguientes) en las cuales manifiestan que presenciaron el choque de la locomotora número 10 del ferrocarril con el camión número 0004 de Fernando Villegas, que vieron allí al señor Luis Alfonso Salazar muerto a consecuencia del choque, que la máquina no pitó ese día al llegar al cruce de la carretera, porque hasta esa época no lo acostumbraban y que el ferrocarril no tenía allí guardavías, barreras o cadenas que impidiera el paso por la carretera en el momento del cruce de los trenes.

d) Declaraciones de los señores Fernando Villegas, Lázaro Trujillo y Adolfo Buitrago, vecinos honorables de Santa Rosa, quienes declaran sobre los mismos puntos sustanciales del cuestionario formulado a los testigos del numeral anterior, y además las condiciones físicas, sociales y morales del señor Salazar, quien en concepto de los testigos era un ciudadano juicioso, trabajador, padre de numerosa familia, de buena salud, de costumbres arregladas, hábil para el trabajo, joven de unos cuarenta años, de una fortuna amasada con su actividad y de magnífica posición social en Santa Rosa. Los testigos dan su concepto fundado sobre la renta que podía producir el señor Salazar para deducir los perjuicios de la familia ocasionados por su trágica desaparición.

e) Avalúo pericial de los perjuicios, hecho por los señores Rafael Jenaro Mejía y Lázaro Trujillo, peritos principales designa-

dos por las partes, quienes estuvieron acordes en su exposición y la fundamentaron de manera incontrovertible. Este avalúo pericial hace montar a la suma de cuarenta mil pesos moneda legal los daños y perjuicios causados a la familia Salazar-Angel por la pérdida de su jefe y padre, términos en que se resumen por modo admirable la fuerza que protege, el brazo que alimenta y el amor que dirige, congrega y manda.

Quiero ahora examinar a la ligera las pruebas aducidas por el señor fiscal en defensa del ferrocarril, porque ellas resultaron no menos favorables que las que acabo de exponer a la parte que represento.

1°.—Certificado del señor Alcalde Municipal de Santa Rosa (f. 9) donde consta la patente de chofer expedida a favor de Fernando Villegas V., después del examen reglamentario, practicado por el perito de la alcaldía. Certificado del señor alcalde de Pereira, de donde aparece que dicho mecánico no ha sido penado nunca por faltas contra el reglamento de tráfico (17 f.). De ambos aparece que la patente no le había sido retirada y que estaba en ejercicio de ella el día del siniestro.

2°.—Declaraciones del doctor Néstor Echeverri, ex-gerente del ferrocarril, sobre cuya excepcional importancia llamo preferentemente la atención de los señores Magistrados, porque esta declaración, citada por la contraparte, condena al ferrocarril.

3°.—Testimonio de los señores Pablo Obando, Agustín Duque, Pedro Luis Jiménez y el jefe de la estación Santa Rosa, señor José Manuel Arango, quienes declaran sobre la costumbre que tiene el ferrocarril de hacer pitar las máquinas antes de llegar a los cruces de las vías públicas. Algunos de esos testigos dicen que el chofer Villegas José Fernando es miope y locato por lo cual han oído decir que fue imprudente el día del siniestro. Este testimonio está contradicho por multitud de declaraciones y aun cuando ello fuera así como lo dicen los testigos, la circunstancia de los pitazos no inhibe de responsabilidad a la empresa, como lo veremos al estudiar el derecho o legalidad de la demanda.

4°.—Declaración del doctor Benjamín Suárez, ingeniero de sostenimiento del ferrocarril, quien asegura, dizque por propio conocimiento, que el chofer Villegas abandonó el camión el día del siniestro, dejando la salvación de los pasajeros en peligro a su buena o mala fortuna. Esta declaración, para llamarla con un nombre bien benigno, es errónea y equivocada. Ella está contradicha por el maquinista del ferrocarril, señor Marco Antonio Puerta y por su ayudante señor Nemesio Lozada, quienes aseguran paladinamente (f. 28) que Villegas no abandonó el camión en el momento del accidente, que él fue lanzado hacia el lado contrario del muerto señor Salazar y por ello salvó su vida y dicen que fue tan rápido el encuentro, tan inesperado y fatal que no hubo tiempo de nada, mucho menos de ponerse a salvo y en huída,

como lo asegura el doctor Suárez, infundadamente.

5°—Diligencia de inspección ocular practicada por el honorable Tribunal en el lugar del siniestro, el día 15 de septiembre de 1928, en compañía de los peritos señores Jorge E. Gómez, Guillermo Villegas y Luis Ma. Mejía, Por su decisiva importancia para el caso del pleito, quiero copiar la exposición de los peritos Villegas y Mejía, quienes estuvieron acordes en el concepto rendido: «Al punto a). El chofer Fernando Villegas y sus compañeros de viaje en el día que ocurrió el siniestro, creo no vieron el tren que avanzaba en dirección contraria, puesto que la capota del carro impide dominar la carrilera por donde transita la máquina y menos determinar el humo que puede expedir. Los pitazos de la locomotora pueden oírse desde el punto del cruce de la carretera con la carrilera y estando aquella (la máquina) en la estación del ferrocarril en esta ciudad (Santa Rosa) poniendo suma atención y estando el carro parado. Al punto b). Está contestado en el anterior. Al punto c) El carro con su ruido natural no daba facilidad al chofer y sus compañeros para oír los pitazos de tren, ni menos su ruido natural (del tren), en el trayecto de de treinta a cuarenta metros antes de llegar a la carrilera. Al punto d). En mi concepto el maquinista del tren que conducía a los pasajeros no fue culpable del choque habido en el cruce, mayormente que el barranco que está al lado izquierdo de la carrilera es demasiado alto e impide ver quién viene por allí. Al punto e). El itinerario que tenía antes el ferrocarril era demasiado incierto, por lo cual no tenía hora precisa para la salida de los trenes y creo por las razones antes dichas que el chofer no obró por imprudencia sino por haber sido sorprendido por el tren en momentos en que le era imposible detener el carro. Al punto f). Está dicho en el postulado anterior». El magistrado doctor Rodríguez Mira hace constar por observaciones personales y por informes que merecen entero crédito, de varias personas, que no había en la época del siniestro en el punto donde cruza la carretera con la vía férrea barrera automática de ninguna clase que pudiera cerrarse con la debida anticipación a tiempo de pasar el tren; ni guardavía o vigilante encargado de impedir el paso de los transeúntes cuando debió pasar el mismo tren».

Esta importante diligencia no necesita otro comentario, en mi concepto, sino es para advertir que el señor perito principal don Jorge Gómez opina que el chofer del camión obró con marcada imprudencia, porque ha debido oír el tren, verlo, etc. La opinión del señor perito del ferrocarril se destruye fácilmente con una sola consideración: si el chofer o los pasajeros que eran tres ven u oyen el ferrocarril, es de sentido común, de instinto de conservación, detenerse mientras el tren pasaba; sólo un suicida se bota al paso de un tren.

El hecho de que el maquinista no tuviera culpa en el siniestro,

circunstancia en que están acordes los peritos, no libra al ferrocarril de la responsabilidad de daños y perjuicios, proveniente de no haber tenido barreras o guardavías, como se demostrará adelante. De manera que la inspección, no habiendo resultado, como resultó, contraria a las pretensiones del ferrocarril, tampoco habría servido para absolver a la empresa de los cargos de la demanda.

EL DERECHO O RAZON DE LA DEMANDA

Una de las cuatro fuentes de las obligaciones, según el artículo 1.494 del C. C. está en los hechos que han inferido injuria o daño a otro, como los delitos, cuasidelitos o culpas, omisiones o imprudencias. Consecuencialmente con este sabio principio general, dice el artículo 2.341 de la misma obra: «El que ha cometido un delito o culpa que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido».

De manera que está obligado a la indemnización de perjuicios, según la interpretación que le dan todos los autores a la disposición transcrita, no sólo el que ha cometido un *delito* (violación maliciosa y voluntaria) que perjudique a otro, sino el que por simple *culpa* (deseuido o negligencia) ha causado el mismo daño. En el primer caso la pena es criminal y civil; en el segundo, la pena es simplemente civil: la indemnización del daño causado.

Pero el autor no sólo responde de sus propios actos, sino también, y particularmente, del de aquellas personas que les están directamente encomendadas o subordinadas. Así el padre responde de los actos dañinos de sus hijos; el marido por los de la mujer; el maestro por los del discípulo, el dueño de un animal fiero por los daños que cause y el empresario por los hechos de sus empleados y obreros en el ejercicio de sus funciones. Así lo estatuyen los artículos 2.347 y concordantes del C. C.

Por lo que hace a la responsabilidad de los amos, el artículo 2.347 del código es terminante, siempre que el daño se ocasione por razón del servicio prestado por los criados y dependientes a nombre de su patrón y en la empresa a que sirven.

Algunos comentaristas del código civil creyeron que nuestra ley, en el artículo citado (2.349) sólo se refería a la responsabilidad en caso de la dependencia entre amos y criados que emana del contrato de arrendamiento de servicios, a diferencia del derecho francés que comprende tanto esta dependencia como la que emana del contrato de mandato, e hicieron expedir leyes especiales para hacer efectiva la responsabilidad de las empresas de transportes en tales casos. Yo no comparto esa opinión y sostengo que aún sin las leyes especiales que existen, la responsabilidad de los empresarios y patronos de toda clase es clara y terminante a la

luz de las disposiciones del C. C. en los artículos citados arriba.

Sin embargo de lo anterior, y para corroborar la tesis que se sostiene a todo lo largo de este litigio, el artículo 5° de la Ley 62 de 1887, para evitar toda duda o confusión, dice:

«Los empresarios de vías públicas serán responsables de los daños y perjuicios que se causen a las personas o a las propiedades por razón del servicio de las mismas vías y que sean imputables a descuido, negligencia o violación de los reglamentos de policía respectivo que expedirá el gobierno tan luégo como sea promulgada la presente ley».

Uno de tales reglamentos de policía es la misma ley 62, cuyos artículos 2 y 3 impiden ocupar las vías públicas con ferrocarriles y dicen que deben ponerse vayas o barreras y guardavías en los pasos a nivel por tales vías, para evitar los perjuicios a los transeuntes.

Más tarde, como para evitar toda confusión y prevenir a las empresas públicas, en defensa de la vida y propiedad de las personas, se expidió la Ley 76 de 1920, sobre policía de los ferrocarriles, donde fuera de otras mil disposiciones importantes, se leen las siguientes, que vienen como anillo al dedo para el caso de este pleito:

«Artículo 8°. . . . En todos los puntos en que los ferrocarriles crucen a nivel de los caminos públicos, se establecerán barreras que deben cerrarse, si posible automáticamente, con la debida anticipación antes del paso de los trenes y abrir después de que éste se efectúe.

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

Cuando un ferrocarril atraviese ríos navegables deberá construirse y conservarse de manera que no entorpezca la navegación o perjudique el uso de las aguas.

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

Y el artículo 26 de la misma ley obliga a las empresas férreas a lo siguiente:

«e) A indemnizar los daños que se causen a las personas que vayan en los terrenos o estén en las inmediaciones de las vías, motivadas por descuido, omisiones o impericias de tales empleados.

«f) A estacionar guardias que impidan el paso del público en los pasos en que las líneas férreas atraviesen calles, caminos y puentes. El guardavía impedirá el paso por medio de una cadena que tenderá a través de la vía cinco minutos antes de que haya de pasar el tren y no lo permitirá sino después de que el tren haya pasado».

Habiéndose demostrado, pues, como se demostró plenamente, que el ferrocarril de Caldas no había cumplido con la obligación legal de mantener barreras o guardavías y cadenas en el paso a nivel de La Argelia, donde ocurrió el siniestro y que esa obligación legal está sancionada con la pena de daños y perjuicios, es inútil demostrar como trató de hacerlo la defensa, que hubo culpa, descuido o negligencia por parte del chofer Villegas, a quien estaba confiado el señor Salazar. Porque en este caso la culpa, el descuido o la negligencia ya habían sido cometidos previamente por el ferrocarril, cuando no puso, debiendo hacerlo, los medios que impidieran los graves siniestros que se han sucedido en esta empresa por falta de las defensas en los peligrosos pasos a nivel de la vía.

Aquí pudiera terminar este ya largo alegato, pero no quiero hacerlo sin citar alguna jurisprudencia al respecto:

En sentencia dictada por el juzgado primero del circuito de Medellín y confirmada por el H. Tribunal contra el ferrocarril de Amagá, por la muerte del chofer Jesús Antonio Vélez en el cruce de la vía con la carretera en La Tablaza, se dice con toda razón que es inútil tratar de buscar culpa, descuido o negligencia en el chofer Vélez, porque «lo que ocurrió antes, durante el viaje, la conducta habitual del chofer, el estado del aparato, sólo son indicios que en otras circunstancias podrían ilustrar la cuestión, pero que al presente no interesan, pues en todo caso debe darse por averiguado que nada habría ocurrido si hubiera estado colocado el guardavía y el vigilante hubiera impedido el paso. De suerte que puede deducirse con toda certeza que la catástrofe ocurrió por culpa del ferrocarril. Es justo, pues, que indemnice los perjuicios que causó. (Derecho, Nro. 7, página 340).

La Corte Suprema en casación de 14 de mayo de 1917, antes de expedirse la nueva ley sobre policía de ferrocarriles, dijo, Jurisprudencia número 2251: «Es injurídico sostener que las personas morales (empresas de vías férreas) sólo pueden responder como terceros de la acción civil para la reparación del daño causado a las personas o a las cosas por razón del servicio de las mismas. Si esto es rigurosamente exacto en cuanto se refiere a la responsabilidad civil de estas personas por delito o culpa penal de que son incapaces en derecho, no lo es en cuanto a la negligencia o descuido que le son imputables, y de que surge la acción civil propia contra las mismas, al tenor del artículo 4° de la ley 62 de 1887».

El mismo supremo tribunal sostuvo el año pasado la misma teoría de la responsabilidad civil de las empresas férreas, al condenar como condenó al ferrocarril de la Dorada por la muerte violenta del señor N. Aguirre Plata, a la indemnización de los perjuicios causados, es curioso anotar que los señores peritos evaluadores, después de una deliberación de días, como sabe el H. Tri-

bunal, estuvieron de acuerdo en señalar esa suma pedida de cuarenta mil pesos, como justa compensación por la pérdida sufrida por la familia Salazar Angel.

Tal indemnización no es en ningún caso alta, sino muy regular y moderada, si se tiene en cuenta la vida que hubiera podido vivir un hombre vigoroso, de apenas treinta y ocho años, el capital que había logrado amasar, sus condiciones de habilidad y de hombre amante y habituado al trabajo, y sobre toda la falta, la inmensa falta que hace a su familia, compuesta toda de diez hijos menores de edad que han quedado en la orfandad y el desamparo.

Por todas las consideraciones expuestas y a nombre de la equidad y la justicia, termino solicitando de la manera más respetuosa al Honorable Tribunal se sirva desatar esta controversia por medio de una sentencia condenatoria contra el departamento de Caldas, propietario del ferrocarril del mismo nombre, en que se le obligue a pagar a la sucesión del señor Luis Alfonso Salazar la cantidad de cuarenta mil pesos moneda legal, en que se han avaluado los perjuicios en dinero, sufridos por su familia con la muerte de este distinguido ciudadano, ocurrida a consecuencia del choque entre la locomotora número 10 y el camión número 0004, el día 28 de enero de 1927, en el paraje de La Argelia, en las horas de la tarde.

Manizales, enero 30 de 1929.

Señores Magistrados.

F. J. OCAMPO



- COMENTARIOS -

Los que Acaban este Año

Ya dejan nuestros claustros seis hermanos mayores que han nutrido sus cerebros pacientemente, en el decurso de una carrera brillante y que han libado los vinos fortalecedores y consumido las viandas vivificantes que generosa les brindara el Alma Mater. Han terminado, y la madre Universidad que ya los siente hombres los lleva como de la mano hasta la puerta de la calle, para que se arrojen valientemente a empezar de veras la lucha que no acaba y para la que los había venido preparando.

Ellos que van bien equipados espiritual y moralmente, triunfarán en la vida y sin duda que desde donde quiera que se hayan de encontrar, aventados por el soplo inquieto de los tiempos, serán siempre agradecidos y procurarán el engrandecimiento de estos claustros que un día se enorgullecieron, al sentirlos ambular por entre ellos.

Los amigos que se van son los siguientes, por orden alfabético de apellidos:

EDUARDO FERNANDEZ, cuyo nombre es ya harto conocido por los triunfos que lleva desgajados del árbol de la fama y cuyo amor por las cosas del espíritu hace augurar para su brillante inteligencia un porvenir cargado de promesas.

JOSE GUTIERREZ, inteligencia ágil y vivaz, quizás el Benjamín del grupo, quien pasó por la Escuela dejando su nombre escrito entre los de los mejores y quien en pocos meses que lleva de práctica judicial ha sido notado como sobresaliente.

CLIMACO GOMEZ, quien ha hecho su carrera a toda conciencia y a quien su recia preparación en Filosofía le ha permitido gozar deleitosamente con las dificultades de las ciencias jurídicas. Su ausencia de ambiciones no le ha permitido sobresalir cuanto pudiera. Ha practicado desde muy temprano, y—cosa rara—goza de una clientela que es ya como la de un abogado bueno y viejo.

LUIS F. ORTIZ, modelo de estudiantes, incansable en el martilleo sobre los yunques del deber. En su bachillerato fue disipado, mas presto supo comprender que la ciencia no se intuye y comenzó por regenerar el carácter y conseguir la afición por el estudio, la que en él es ya hábito y la que le hará triunfar sin duda, en todo empeño.

EDUARDO TORO, brioso y consagrado, que cuanto ensarta en la punta de su lanza consigue sacarlo avante, y que mereció el ser nombrado Juez 1° Municipal desde antes de terminar sus es-