

**CONTESTACION DE DEMANDA Y ADJUNTOS PROCESO 2019-809 / JUZGADO 5 CIVIL DEL CIRCUITO./ DEMANDANTE: EDGAR YOBANY DOMINGUEZ DEMANDADOS: GMOVIL S.A.S. - HAROLD FERNEY DOMINGUEZ**

MAGDA RODRIGUEZ <magdamjuridica@gmail.com>

Lun 10/05/2021 3:21 PM

Para: Juzgado 05 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto05bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: subgerencia@juridicasbogota.com <subgerencia@juridicasbogota.com>

 4 archivos adjuntos (12 MB)

CONTESTACION DEMANDA GMOVIL 2019-809 JUZGADO 5 CTO.pdf; CONCEPTO FISICO CASO 24925 FCI.pdf; Hoja de Vida Ivan Perez.pdf; VIDEO ACCIDENTE \_ VEW 770 (1).mp4;

Señores

**JUZGADO QUINTO (05) CIVIL DEL CIRCUITO DE Bogotá**

**E.**

**S.**

**D.**

-----  
**PROCESO: VERBAL**

**NÚMERO: 2019 – 00809**

**DEMANDANTE: EDGAR YOBANY DOMINGUEZ**

**DEMANDADOS: GMOVIL S.A.S. - HAROLD FERNEY DOMINGUEZ**

**MAGDA RODRIGUEZ OSORIO**, en mi calidad de apoderada de **GMOVIL S.A.S.**, parte DEMANDADA remito a su despacho contestación de la demanda. y pruebas dentro del término legal, el cual adjunto a este correo.

CONTESTACIÓN:

ADJUNTOS:

CONCEPTO FÍSICO:

VIDEO:

Cordialmente;

**MAGDA MARIA RODRIGUEZ OSORIO**

**C.C. 52.197.264 DE BOGOTÁ**

**T.P. No. 98.887 DEL C.S DE LA J.**

MAGDA RODRIGUEZ OSORIO

Asesora Jurídica

[magdamjuridica@gmail.com](mailto:magdamjuridica@gmail.com)



Señor

**JUEZ QUINTO (5) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA**  
**E. S. D.**

**PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL  
EXTRA CONTRACTUAL**

**DE: EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS y Otros**

**CONTRA: Gmovil S.A.S., y Otros**

**No. 110013103003 2019-0086-00**

**CONTESTACION DE DEMANDA**

**MAGDA MARIA RODRIGUEZ OSORIO**, de condiciones civiles y personales reconocidas en el proceso, actuando en mi condición de Apoderada General de la Sociedad **GMOVIL S.A.S.**, demandada dentro del proceso de la referencia; Me dirijo a su Despacho a fin de contestar la LA DEMANDA dentro del término legal de la siguiente manera:

**FUNDAMENTOS FACTICOS**

- 1.** Es cierto, que existió un accidente de tránsito el día 01 de enero de 2016 entre los vehículos de placas VEW 770 y MNY 87B, las demás afirmaciones no me constan. Que lo pruebe.
- 2.** No me consta. Que lo pruebe.
- 3.** No me consta. Que lo pruebe. Afirmaciones contrarias a lo registrado en el informe de accidentes No. 000280913 donde quedo por establecer para los dos (2) involucrados, lo pertinente a prelación de semáforo y velocidad, y por medio del concepto físico aportado por esta parte en esta contestación se logro establecer que la violación del semáforo y el exceso de velocidad es atribuible a la conducta del motociclista y hoy demandante.
- 4.** No me consta. Que lo pruebe. Toda vez que dichas afirmaciones son contrarias al concepto físico allegado por esta parte demandada.

5. No me consta. Que lo pruebe.
6. No me consta. Que lo pruebe.
7. No me consta. Que lo pruebe.
8. No me consta. Que lo pruebe.
9. No es cierto. Que lo pruebe. Conforme al video del lugar de los hechos analizado, se concluye *"cabe anotar, conforme a lo detallado y obtenido a partir del análisis realizado al video de cámara de seguridad (Tabla 8, ANEXO 1), donde se evidenció para el momento de ocurrir el choque, que los semáforos que le aplicaban a la buseta involucrada, presentaban la luz inferior en estado activo, es decir, en posición verde, y por edén, los semáforos que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo"*
10. No es cierto, Que lo pruebe. Conforme al video del lugar de los hechos analizado, se concluye *"Ya que el proceso pos colisión de arrastre evidenciando por la motocicleta implicada, derivo de la energía y/o velocidad trasferida por la buseta involucrada, tras presentase el choque, a la fecha, al calcularse la velocidad de movimiento pos impacto de la motocicleta de placa MNY 87B, conforme a la trayectoria total de arrastre (Imagen 43), se establece la velocidad mínima de tránsito de la buseta de placa VEW 770, para el instante en el que se presenta el hecho; velocidad que oscila entre 45.51 KM/H y 53.05 KM/H (Ver ANEXO 3)."*
11. No me consta. Que lo pruebe.
12. No es cierto, Que lo pruebe. además, es un hecho que no se relaciona con la dinámica de este accidente, frente a la distancia que requiere para detenerse, cuando tenía la luz verde de semaforización, no aplica detenerse. *"cabe anotar, conforme a lo detallado y obtenido a partir del análisis realizado al video de cámara de seguridad (Tabla 8, ANEXO 1), donde se evidenció para el momento de ocurrir el choque, que los semáforos que le aplicaban*

*a la buseta involucrada presentaban la luz inferior en estado activo, es decir, en posición verde”*

- 13.** No es cierto; Que lo pruebe. conforme al concepto físico aportado *"se establece la velocidad mínima de tránsito de la buseta de placa VEW 770, para el instante en el que se presenta el hecho; velocidad que oscila entre 45.51 KM/H y 53.05 KM/H(Ver ANEXO 3)."* Es decir que estaba por debajo de 60KM/H
- 14.** No me consta. Que lo pruebe. El amarillo se utilizará para las vías con **prelación** y el rojo para todas las **que** acceden a éstas. La señal intermitente roja se asimila a una señal de PARE. Por lo tanto, la prelación la tenía la Buseta.
- 15.** No me consta. Que lo pruebe, y con extrañeza esa parte resulta que reitera sus conclusiones por lo peritos de OTIC S.A.S, por fotografías y testigos, pero no menciona el video del lugar de los hechos.
- 16.** No me consta. Que lo pruebe.
- 17.** No me consta. Que lo pruebe.
- 18.** No me consta. Que lo pruebe.
- 19.** No me consta. Que lo pruebe.
- 20.** No me consta. Que lo pruebe.
- 21.** No me consta. Que lo pruebe.
- 22.** No me consta. Que lo pruebe, sin embargo, es dable mencionar que las incapacidades por ser trabajador activo, debieron ser asumidas por la EPS y su empleador.
- 23.** No me consta. Que lo pruebe.
- 24.** No me consta. Que lo pruebe.
- 25.** No me consta. Que lo pruebe.
- 26.** No me consta. Que lo pruebe.
- 27.** No me consta. Que lo pruebe.
- 28.** No me consta. Que lo pruebe.
- 29.** No me consta. Que lo pruebe.

- 30.** No me consta. Que lo pruebe.
- 31.** No me consta. Que lo pruebe.
- 32.** No me consta. Que lo pruebe
- 33.** No es cierto. Que lo pruebe, estas afirmaciones, conceptos, análisis, informes; se desvirtúan completamente con el video de cámara de seguridad del predio ubicado en la CARRERA 19 # 22C-69 / # 22C-75.
- 34.** Es cierto.
- 35.** No me consta. Que lo pruebe
- 36.** No me consta. Que lo pruebe
- 37.** No me consta. Que lo pruebe.

#### **DECLARACIONES Y CONDENAS:**

Me opongo a todas y cada una de las DECLARACIONES Y CONDENAS solicitadas en la demanda contra mi poderdante, así mismo me opongo a cualquier declaración en su contra, pues considero que no son pertinentes por carecer de fundamentos como lo demostraré en el curso del proceso. ADEMÁS EN ESTE CASO SE EVIDENCIA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA y esto no dará lugar a que sea indemnizada la parte actora, en este caso quien pretende lograr una indemnización, da cuenta que, para el día de los hechos, realizaba la actividad peligrosa de la conducción de manera imprudente al no respetar la señal reglamentaria de semáforo como es la luz roja, siendo esta la única causa eficiente del accidente y en consecuencia de los daños que pretende reclamar en esta demanda. evidentemente se expuso a un riesgo el lesionado, que desafortunadamente para él lo involucra como el conductor imprudente, negligente, falto de pericia y que no cumplió con lo consagrado en las normas que regulan el tránsito en Colombia.

Respetuosamente solicito al Despacho se condene en costas y costos a la parte demandante.

Me referiré a cada una de las pretensiones de la siguiente manera:

**DECLARATIVAS:**

- 1- Me opongo a esta pretensión, teniendo en cuenta que mi poderdante no ocasiono las lesiones del Señor EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS. Fue él quien bajo su actuar imprudente se generó sus propias lesiones.
- 2- Me opongo a esta pretensión por ser improcedente, por cuanto mi poderdante no ocasiono las lesiones del Señor. EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS. no se genera la obligación de indemnizar a sus familiares.

**De CONDENA:**

**Por Perjuicios Materiales:**

**1- Por Daño Emergente:**

No estoy de acuerdo con esta pretensión, ya que los gastos en ocasión al accidente son pagados por el seguro SOAT de la motocicleta; y hace referencia a un valor, sin soportarlo, teniendo en cuenta que este es un daño que se debe probar con las respectivas facturas y no con la manifestación, como lo hace en este título.

**2-Por Lucro cesante:**

Me opongo a esta pretensión toda vez que no está demostrada la responsabilidad de la Sociedad GMóvil, así como tampoco está demostrado que haya sido imprudencia del conductor del bus.

**a. Por lucro por la incapacidad medico legal.**

Conforme a lo manifestado en la demanda, que el señor tenía una asignación mensual de \$1.783.000 en la corporación hospitalaria Juan Ciudad; su incapacidad de 150 días debió ser pagada por su EPS y empleador. Pretender el 75% de \$2.500.000.00; es cobro de lo no debido.

**b. Por lucro Cesante consolidado desde el 01 de junio del 2016 hasta el 31 de octubre 2019 fecha de la liquidación:**

No tiene relación el título con lo manifestado, nuevamente esta relacionado la incapacidad de 150 días del título anterior, y toma como referencia para actualizarlo el 01 de junio del 2016 a la fecha de liquidación octubre 31 de 2019; la incapacidad de los 150 días debió ser pagada por su EPS y empleador, es decir recibió su ingreso.

**c. Por lucro Cesante futuro por pérdida de capacidad laboral:**

no es procedente, toda vez que, en la demanda, no se cita que el demandante en ocasión al accidente, perdió su trabajo o dejó de laborar, es evidente que continúa hasta la fecha percibiendo sus ingresos y más cuando ese perjuicio reclamado es en ocasión a su evidente imprudencia.

Ingresos que a la fecha no están debidamente probados.

Este perjuicio, según la parte actora se genera a raíz del accidente; por lo tanto, el único que está llamado a soportarlo es quien lo generó y en este caso es muy grave la conducta de cruzar un semáforo en luz roja.

**d. Lucro cesante por secuelas y perjuicio estético:**

Me opongo a esta pretensión toda vez que no está demostrada la responsabilidad de la Sociedad GMóvil, así como tampoco está demostrado que

**3- Perjuicios extrapatrimoniales :**

No estoy de acuerdo con esta pretensión ya que no está demostrado en debida forma el daño moral, así como tampoco que el accidente haya sido responsabilidad de mi poderdante., y más cuando en este caso se evidencia CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA,

El Daño moral pretendido, no tiene asidero jurídico, goza por su ausencia en las pruebas aportadas, dictámenes de psicología de los demandantes que establezcan la afectación psicología que mencionan y pretenden.

**AL JURAMENTO ESTIMATORIO**

De conformidad con el artículo 206 del código general del proceso presento OBJECIÓN fundada al juramento estimatorio de la demanda, como quiera que la estimación de la misma resulta improcedente y carece de fundamento. Dicha objeción en cuaderno separado con la presente contestación de la demanda.

Dejando claro desde allá, que esta objeción solo se tendrá en cuenta en el evento que se prueba la responsabilidad de mis poderdantes.

**PRUEBAS**

Solicito al Señor Juez, decretar y tener como pruebas las siguientes:

**DOCUMENTOS:**

1. Poder que obra en el proceso.

2. Informe técnico de reconstrucción de FCCI. CENTRO INTERNACIONAL FORENSO, INVESTIGACION CON EXPERIENCIA. CONCEPTO FISICO.
3. Video.
4. Las aportadas por la parte demandante y que obran en el proceso.

### **INTERROGATORIO DE PARTE:**

- 1- Solicito al Despacho se sirva decretar y practicar interrogatorio de parte que formulare a los Demandantes Señor EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS y SANDRA LILIANA VARELA COMBARIZA, con el fin de que depongan lo que le conste respecto a los hechos materia de este litigio, tales como el video que cruzo en luz verde el semáforo y dicha situación es contraria a lo expresado por su poderdante en los hechos de la demanda Y sobre los daños que pretenden ser indemnizados. El demandante puede ser citado a la dirección aportada en el libelo de la demanda.

### **DICTAMEN PERICIAL:**

Solicito al Despacho se sirva tener como dictamen pericial el Informe técnico de reconstrucción de FCCI caso 24925. Emitido por el CENTRO INTERNACIONAL FORENSO, INVESTIGACION CON EXPERIENCIA. CONCEPTO FÍSICO.

Y citar al Ingeniero Físico IVAN DARIO PEREZ PEDRAZA. con el fin de que depongan sobre dicho CONCEPTO FISICO (conforme el art. 220 CGP), adjunto a esta contestación. Puede ser citado en la avenida calle 19 No. 36-28 de esta ciudad.

## EXCEPCIONES DE FONDO

### 1- INEXISTENCIA DE CULPA PARA LA PARTE DEMANDADA :

Si bien es cierto la Jurisprudencia Nacional de la Corte Suprema de Justicia ha establecido que del artículo 2356 del C.C., se desprende una responsabilidad objetiva a cargo del titular del vehículo con que se cause el daño, también es cierto que este daño debe ser probado por parte del actor.

De esta manera, la parte actora no solo tendrá que demostrar que efectivamente la culpa de los hechos estuvo en cabeza del operador del vehículo de placas **VEW-770**, si no que deberá demostrar que momentos previos al accidente el señor EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS actuó con **PRUDENCIA, DILIGENCIA, PERICIA Y ACATANDO LOS REGLAMENTOS DE TRANSITO.**

En el caso bajo estudio es clara la responsabilidad que tuvo el hoy lesionado EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS en el accidente, toda vez que en el VIDEO que aportamos como prueba y que fue la evidencia principalmente analizada en el concepto físico; se evidencia que quien cruzó la intersección sin prelación fue el motociclista, recordemos que, en una zona semaforizada, es decir en la intersección que ocurrió el accidente, quien otorga la prelación son las señales luminosas de semáforo.

Magda Rodríguez Osorio- ABOGADA  
magdamjuridica@gmail.com



Y dicha maniobra peligrosa del MOTOCICLISTA hoy demandante, EXONERA a mi poderdante de cualquier indemnización por este hecho, toda vez que al establecer que el operador del vehículo de placas. VEW770 respeto la señal luminosa y cruzo en color VERDE, tenía la tranquilidad que la intersección estaba libre y claramente fue sorprendido por un costado del vehículo, toda vez que el choque no fue frontal.

Como se logra establecer con esta fotografía que establece que el costado izquierdo del bus, fue impactado por la motocicleta. Y NUNCA el vehículo impacto a la motocicleta.

Magda Rodríguez Osorio- ABOGADA  
magdamjuridica@gmail.com



Así las cosas, de conformidad a las pruebas que se practicaran en el proceso y a los argumentos que estaré ampliando en el momento procesal oportuno, solicito de manera respetuosa al Señor Juez se sirva dar por probada la presente excepción desestimando las pretensiones de la demanda.

## **2 - INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD:**

De la lectura del artículo 2356 del C.C., claramente se desprende que se encuentra obligado a indemnizar quien por malicia o negligencia cause daño a otro, esto es, cuando existe responsabilidad por parte del agente dañoso.

Al hacer un análisis de la forma en que aconteció el hecho, se nota que la **UNICA CAUSA GENERADORA DEL ACCIDENTE**, fue la inobservancia de las normas de tránsito, por parte del Señor **EDGAR YOBANY DOMINGUEZ CABEZAS**, quien omitió las exigencias del Código Nacional de Tránsito **Artículo 118. Simbología de las señales luminosas**

Las señales luminosas para ordenar la circulación son las siguientes: **Roja: Indica el deber de detenerse**, sin pisar o invadir la raya inicial de la zona de cruce de peatones. Si ésta no se encuentra demarcada, se entenderá extendida a dos metros de distancia del semáforo. El giro a la derecha, cuando la luz está en rojo está permitido, respetando la prelación del peatón. La prohibición de este giro se indicará con señalización especial. Las autoridades de tránsito, en su jurisdicción, podrán autorizarlo.

Magda Rodríguez Osorio- ABOGADA  
magdamjuridica@gmail.com

**Amarilla:** Indica atención para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentran en él o se abstengan de ingresar en el cruce aun disponiendo de espacio para hacerlo. No debe iniciarse la marcha en luz amarilla, ni incrementarse la velocidad durante ese lapso.

No se debe ingresar en amarillo a la intersección y si un vehículo ya está en la intersección en luz amarilla mantendrá la prelación hasta culminar el cruce.

**Verde:** Significa vía libre.

Según el video la LUZ VERDE estaba para el vehículo de Placas VEW-770



Del **INFORME DE ACCIDENTES** se aprecia en cada uno de sus numerales que describen la vía, el estado de esta y la relación de que el día 01 de ENERO de 2016, existió un accidente de tránsito con resultado LESIONES a un Motociclista, y por consiguiente se levantó INFORME DE ACCIDENTES No. 000280913, en el cual quedo referenciado el lugar de impacto LATERAL, el cual establece que existió un choque de dos (2) vehículos de características distintas BUS y MOTOCICLETA. LO QUE DEMUESTRA que fue el conductor de la Motocicleta relacionada como No.1, quien puso en riesgo su integridad física, al transitar por calzada vehicular, y SIN RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO. **Por lo tanto la actividad y maniobra que realizada por la víctima fue quien genero el riesgo y término causándose sus propias lesiones**



es decir señor Dominguez, **es evidente que violo cada una de ellas, sin duda alguna, hecho que aparenta desconocer EL APODERADO de la parte actora. RECORDEMOS que la actividad que realiza el conductor del BUS es la misma que realizaba EL HOY LESIONADO. Y sin embargo el grado de responsabilidad del MOTOCICLISTA es exclusivo.**

Así las cosas, de conformidad a las pruebas que se practicaran en el proceso y a los argumentos que estaré ampliando en el momento procesal oportuno, solicito de manera respetuosa al Señor Juez se sirva dar por probada la presente excepción desestimando las pretensiones de la demanda.

### **3-CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA:**

Con base en el material probatorio está plenamente demostrado que el accidente se causó en razón a que el señor DOMINGUEZ, EN FORMA IMPRUDENTE E IRRESPONSABLE NO RESPETO LA SEÑAL LUMINOSA QUE ESTABA EN SU SENTIDO VIAL Y CORRESPONDIA A ROJO. Y para ello está el resultado del concepto físico y el video aportado.

#### *Análisis del video / ADJUNTO)*

A continuación, se describe el resultado del análisis realizado al video de cámara de seguridad del predio

ubicado en la CARRERA 19 # 22C-69 / # 22C-75, del día y hora de ocurrencia del accidente:

Desde las **07:57:30 H** a las **07:57:37 H** (Ver DICTAMEN)

- las **07:57:30 H**: Tránsito de la buseta involucrada, sobre el carril derecho de la CARRERA 19, al costado Occidental de la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, en sentido Occidente-Oriente, exhibiendo su lado izquierdo en inmediaciones al centro de la calzada, con el motivo de ingresar y cruzar la intersección de la mencionada carrera con las citadas diagonales y la CALLE 23. De igual manera, circulación de la motocicleta implicada, aproximadamente por el carril central de la DIAGONAL 23 BIS, al costado Norte de la CARRERA 19, en sentido Norte-Sur, con el objetivo de ingresar y cruzar por la intersección de la señalada diagonal con la enunciada carrera, hacia la DIAGONAL 22C BIS. Cabe anotar, que el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan la luz inferior en estado activo, es decir, se hallaban en posición verde, en consecuencia, los semáforos de la DIAGONAL 23 BIS, que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo.
- - A las **07:57:31 H**: Ingreso y desplazamiento de ambos rodantes involucrados, sobre la intersección de la CARRERA 19 con la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, presentándose el choque, en inmediaciones al centro de la citada carrera o aproximadamente en medio de los carriles que conforman tal carrera, a la altura del intercepto vial; de igual forma, proyección de la motocicleta implicada, en dirección al carril izquierdo de la CARRERA 19, costado Oriental de la intersección, mientras el bus involucrado, continúa avanzando en sentido Occidente-Oriente. Cabe anotar, que durante la dinámica de movimiento y colisión señalada previamente, el estado de los semáforos de la CARRERA

19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan la luz inferior en estado activo, es decir, se hallaban en posición verde, en consecuencia, los semáforos de la DIAGONAL 23 BIS, que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo.

- - De las **07:57:32 H** a las **07:57:33 H**: Continuidad de movimiento de los rodantes involucrados, sobre la CARRERA 19, en dirección al Oriente y hacia el intercepto vial de la señalada carrera con la CALLE 23, ambos desapareciendo de imagen. Cabe anotar, que durante la dinámica de movimiento indicada con antelación, el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan proceso de cambio de la luz inferior a la luz intermedia, es decir, de la posición verde a la posición amarilla, quedando en tal posición (Posición de luz amarilla).
- - De las **07:57:34 H** a las **07:57:37 H**: No se aprecia dinámica de movimiento de los rodantes involucrados, al haber desaparecido de imagen. Cabe anotar, que durante este lapso de tiempo, el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan proceso de cambio de la luz intermedia a la luz superior, es decir, de la posición amarilla a la posición rojo, quedando en tal posición (Posición de luz rojo).

Nos preguntamos SI la el señor DOMINGUEZ, hubiese detenido la marcha en color rojo, y esperado su prelación el día de los hechos, hubiese ocurrido el accidente y sus lesiones?, con toda certeza NO hubiese ocurrido el accidente, sin duda el lesionado se expuso a su propio riesgo.

**Esto se corrobora con la CAUSA PROBABLE determinada por el agente QUE LEVANTO EL INFORME DE ACCIDENTES, cuando**

**En el NUMERAL 12: hipótesis por establecer quien se paso el semáforo:**

**No. 142= SEMÁFORO EN ROJO: pasar cuando el semáforo se encuentra en luz roja.**

**En este caso con el video se logro establecer que el MOTOCICLISTA fue quien cruzo en luz roja.**

**ERA IMPOSIBLE QUE EL OPERADOR DEL BUS LO PERCIBIERA.**

Además como bien se señala el principio de confianza es el baremo que debe ser atendido por todos (conductores, peatones, ciclistas) los ciudadanos que utilizan las vías públicas para hacer posible el cotidiano deambular y por ello cualquier omisión o falta de atención es responsabilidad de cada usuario si ello no fuere así, se haría imposible la movilización de la población en general.

Así las cosas, de conformidad a las pruebas que se practicaran en el proceso y a los argumentos que estaré ampliando en el momento

procesal oportuno, solcito de manera respetuosa al Señor Juez se sirva dar por probada la presente excepción desestimando las pretensiones de la demanda.

#### **4- EXISTENCIA DE CULPA Y DE NEXO CAUSAL QUE LIBERA A MIS PODERDANTES DE LA RESPONSABILIDAD QUE SE LE PREGONA:**

Si bien es cierto la Jurisprudencia Nacional de la Corte Suprema de Justicia ha establecido que del artículo 2356 del C.C., se desprende una responsabilidad objetiva a cargo del titular del vehículo con que se cause el daño, también es cierto que por tratarse de una colisión entre dos automotores la responsabilidad objetiva del artículo 2356 recae sobre los conductores de ambos vehículos y de esta manera las presunciones se igualan creando un fenómeno que en materia de responsabilidad civil nos traslada de la aplicación del artículo 2356 del C.C., al 2341 de la misma obra, esto es, pasamos de una responsabilidad objetiva a una responsabilidad con culpa probada por parte del actor.

De esta manera, la parte actora no solo tendrá que demostrar que efectivamente la culpa de los hechos estuvo en cabeza del conductor del vehículo de Placas VEW 770, si no que deberá demostrar que momentos previos al accidente el señor DOMINGUEZ actuó con PRUDENCIA, DILIGENCIA Y ACATANDO LOS REGLAMENTOS DE TRANSITO. Hecho imposible. COMO PUEDE JUSTIFICAR LA PARTE ACTORA QUE SU PODERDANTE CRUZO EN LUZ ROJA.

La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia establece que es responsable de un daño la persona que lo ha causado con culpa o dolo, bajo el entendido que ha faltado al deber objetivo de cuidado, es decir que debió tener precaución dependiendo las circunstancias en las que se encontraba. **(Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil M.P. Ariel Salazar Ramírez, 18 de diciembre de 2012. Exp. 2006-0094-01).**

Al hacer un análisis de la forma en que aconteció el hecho, se puede establecer que la imprudencia del señor DOMINGUEZ fue la que ocasiono el accidente.

En este caso se rompe el nexo causal teniendo en cuenta que existió un daño pero no fue causado por mi poderdante ni como consecuencia

de un actuar imprudente por parte del conductor del bus Señor HAROL FERNEY MARTINEZ; El nexo causal, es entendido como la conexión entre el hecho y el daño. Este es de gran importancia dentro de la responsabilidad ya que la conducta del demandado debe ser la causa directa y determinante del daño, lo cual no se da en este caso toda vez que si bien ocurrió un accidente no fue por el actuar del conductor del vehículo tipo bus.

“Por manera que en la juridicidad un hecho puede ser consecuencia de otro y, sin embargo, ese solo nexo no resulte suficiente para imponer la obligación de indemnizar por los daños que de aquél se deriven”, M.P. (Ariel Salazar Ramírez, expediente 2002-00188-01, Corte Suprema de Justicia). Es decir que el nexo causal debe ser demostrado como uno de los requisitos esenciales para que sea configurada la responsabilidad, ya que si este no se prueba en debida forma no hay lugar a endilgar responsabilidad al agente.

De acuerdo con lo anterior es claro que no se están cumpliendo los requisitos para que exista obligación de reparar, debido a que no están reunidos todos los elementos de la responsabilidad, y al no existir nexo causal tampoco es procedente endilgarle al demandado una obligación de indemnizar o de reparar.

Así las cosas, de conformidad a las pruebas que se practicaran en el proceso y a los argumentos que estaré ampliando en el momento procesal oportuno, solicito de manera respetuosa al Señor Juez se sirva dar por probada la presente excepción desestimando las pretensiones de la demanda.

#### **5- INEXISTENCIA DE LAS CAUSALES DE LA RESPONSABILIDAD:**

Toda vez que estamos frente a un proceso de Responsabilidad Civil, por lo que la Jurisprudencia y la Doctrina tienen dicho que, para que al

tener de las normas sustanciales resulte comprometida la responsabilidad de una persona, natural o jurídica, se requiere demostrar la existencia de los siguientes elementos:

- 1) **Que haya cometido una culpa**
- 2) **Que exista un daño y**
- 3) **Que exista una relación de causalidad entre la culpa y el daño.**

Se entiende por culpa, el elemento subjetivo que requiere la responsabilidad civil, es decir, la relación entre el querer o la conducta del causante y el resultado. De aquí se desprende la existencia de la culpa delictuosa, cuando se quiere el resultado dañoso, y la culpa cuasidelictual cuando no se quiere ese resultado, pero este es la consecuencia de un acto imprudente o de una negligencia. La responsabilidad es entonces la obligación de asumir las consecuencias de este acto o hecho.

Por lo tanto se hace necesario que la demandante pruebe los presupuestos que estructuran la responsabilidad civil extracontractual y si en tal sentido emerge el deber de indemnizar de acuerdo con las normas sustanciales.

**Para lo que puedo advertir desde ahora que no se cumplen dichos presupuestos.**

Así las cosas, de conformidad a las pruebas que se practicaran en el proceso y a los argumentos que estaré ampliando en el momento procesal oportuno, solcito de manera respetuosa al Señor Juez se sirva dar por probada la presente excepción desestimando las pretensiones de la demanda.

## **6- INEXISTENCIA DE PRUEBA SOBRE DAÑOS MORALES**

El perjuicio moral como es bien sabido puede dividirse en daño moral subjetivo, que es el dolor que ocasiona el delito y el objetivado, cuando a consecuencia de la afectación síquica hay erogación patrimonial por parte del perjudicado, para su tasación se consideran las modalidades del delito, las condiciones de la persona ofendida y la naturaleza y secuelas del daño sufrido, analizando la pretensión hecha por las demandantes en lo que respecta a este punto, encuentra la suscrita que en realidad no se llegan a configurar NINGUNA DE LAS ANTERIORES es decir las exigidas por el derecho para recibir indemnización por perjuicio moral, ni se ha comprobado que a raíz del accidente se hayan presentado afectaciones síquicas a la parte demandante y en consecuencia las secuelas que afectan la integridad de la persona y su desarrollo físico para la realización de actividades o consecuencias que llegasen a afectarlas, siendo esto así no comparto lo pedido por la demandante.

**Consejo de Estado, Sección Segunda, Sentencia 41001233300020120020601 (15982016), Oct. 5/17**

En relación con los daños morales consideró que esos son dolores o padecimientos que pueden presentarse solamente como secuela de los daños infligidos a la persona. Así las cosas, no son entonces daños propiamente dichos, por el contrario, constituyen un sacrificio de intereses puramente morales que justifican una extensión del resarcimiento con una función principalmente satisfactoria.

NO PUEDE PRETENDER QUE SE OTORGUE UNA INDEMNIZACIÓN POR UN DAÑO QUE SE CAUSO EL MISMO DEMANDANTE.

**Esta excepción se presenta por cuanto en la demanda están como pretensiones, pero con la certeza que no seremos condenados a ningún daño por este desafortunado hecho.**

**7- INEXISTENCIA DE PRUEBA DEL LUCRO CESANTE:**

El libelista reclama igualmente indemnización por lucro cesante.

En sentencia de mayo 7 de 1968, la C.S. De J, definió el lucro cesante así:

“... está constituido por todas las ganancias ciertas que han dejado de percibirse o que se recibirán luego, con el mismo fundamento de hecho...”

Obviamente deberá demostrarse en primer término la ganancia y luego alegar el lucro dejado de percibir.

El demandante solo se limita a unificar su pretensión sin probar la existencia del daño. NO ALLEGA LA PRUEBA DE HABER DEJADO DE PERCIBIR EL INGRESO QUE DICE TENER POR SU LABOR. La cual solo comprueba un LUCRO INDISCRIMINADO.

No definen con certeza los ingresos.

Y es que para citar otra jurisprudencia, me remito a la sentencia del Consejo de Estado de mayo 11 de 1990, expediente No. 5335, con ponencia del honorable magistrado Doctor, CARLOS BETANCUR JARAMILLO, folio 188 del Tomo 115 sección tercera.

“... En este extremo falla lamentablemente la demanda. No basta afirmar en una demanda que se sufrió un perjuicio, los que según sostuvo esta misma sala de sentencia de 14 de diciembre de 1989 (proceso 5635 Ciro Angarita B., ponente Doctor De Greiff Restrepo) si ni siquiera se

presumen. Hay que alegar y precisar en qué consistió este. Alegación y precisión que dan la medida de la carga probatoria de la parte que está interesada en sacar adelante sus pretensiones...”

“... En otras palabras no basta afirmar que se produjo el perjuicio sino que hay que alegar en qué consistió y dar la prueba correspondiente, de lo contrario, el perjuicio se queda en el campo meramente conjetural. Tan evidente es esto que aquí la sala se encuentra perpleja en torno a cuál fue el perjuicio realmente sufrido por la actora...” ya que el perjuicio no se debe presumir.

NO PUEDE PRETENDER QUE SE OTORQUE UNA INDEMNIZACIÓN POR UN DAÑO QUE SE CAUSO EL MISMO DEMANDANTE

#### **8- INEXISTENCIA DE PRUEBA SOBRE DAÑOS A LA VIDA RELACION Y DAÑO PSÍQUICO:**

El perjuicio moral como es bien sabido puede dividirse en daño moral subjetivo, que es el dolor que ocasiona el delito y el objetivado, cuando a consecuencia de la afectación síquica hay erogación patrimonial por parte del perjudicado, para su tasación se consideran las modalidades del delito, las condiciones de la persona ofendida y la naturaleza y secuelas del daño sufrido, analizando la pretensión hecha por la parte demandante en lo que respecta a este punto, encuentra la suscrita que en realidad no se llegan a configurar NINGUNA DE LAS ANTERIORES es decir las exigidas por el derecho para recibir indemnización por daño psíquico y a la vida relación, ni se ha comprobado que a raíz del accidente se hayan presentado afectaciones síquicas a la parte demandante y menos a su familia y en consecuencia las secuelas que afectan la integridad de la persona y su desarrollo físico para la realización de actividades o consecuencias que llegasen a afectarlas, siendo esto así no comparto lo pedido por la demandante.

NO PUEDE PRETENDER QUE SE OTORQUE UNA INDEMNIZACIÓN POR UN DAÑO QUE SE CAUSO EL MISMO DEMANDANTE

#### **9. EXCEPCION DE FONDO DE OFICIO:**

Ruego a Usted, Señor Juez, que, si llegaren a resultar probados los hechos que constituyan una excepción, sean declarados de oficio, o si las aquí propuestas no se han asignado correctamente, sean declaradas en la forma y con la designación que su Despacho determin

Magda Rodríguez Osorio- ABOGADA  
magdamjuridica@gmail.com

## NOTIFICACIONES

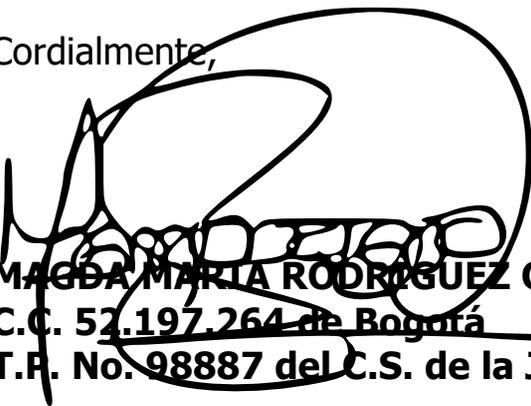
Mi poderdante **GMOVIL S.A.S.**, en la Av. Carrera 68 No. 43 – 67 Sur de esta Ciudad.

Correo electrónico: **diana.rojas@gmovilsas.com.co**

El suscrito en la secretaria de su Despacho o en la Avenida Carrera 68 No. 43-67 Sur de esta Ciudad.

Correo electrónico: **magdamjuridica@gmail.com**

Cordialmente,



**MAGDA MARIA RODRIGUEZ OSORIO**

**C.C. 52.197.264 de Bogotá**

**T.P. No. 98887 del C.S. de la J.**



**CONCEPTO FÍSICO  
PLACA VEW 770  
CASO 24925**



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

## 1. OBJETIVO DEL INFORME

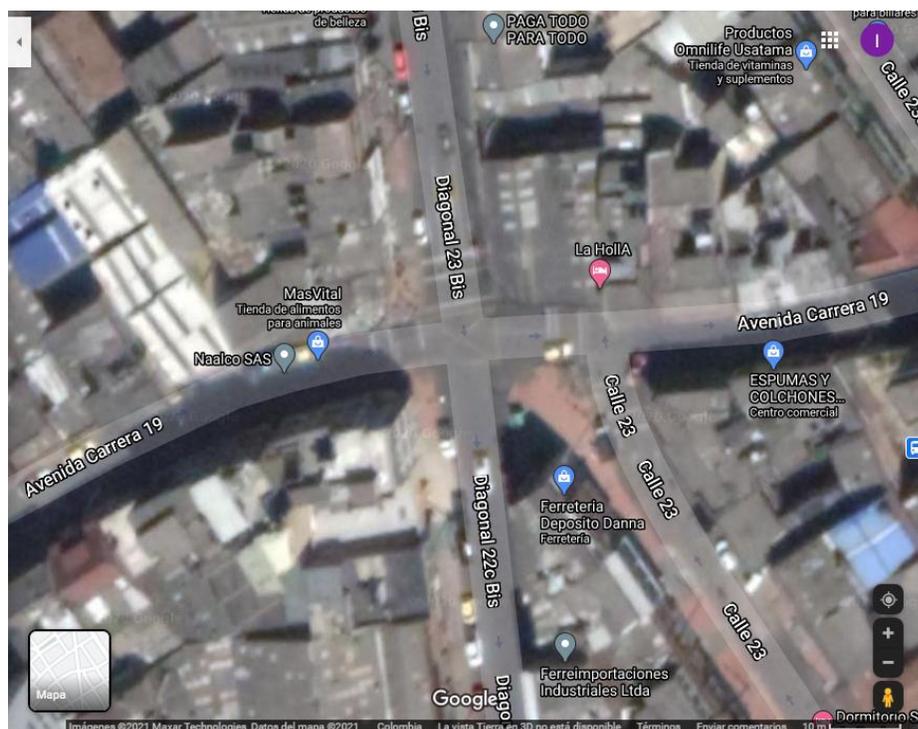
Emitir concepto físico para el siniestro ocurrido el 1° de Enero de 2016, donde se vieron involucrados los vehículos de placas VEW 770 y MNY 87B, con el motivo de establecer cada parámetro dinámico y cinemático del siniestro, empleando el método científico y análisis inductivo y deductivo, consecuente con requerimiento tramitado por la Dra. CAROLINA BEJARANO ante el Centro Internacional Forense FCII.

## 2. INFORMACIÓN GENERAL

Coherente con lo reportado por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII que conoció el caso, lo observado en el video de cámara de seguridad, así mismo, lo señalado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913, es viable indicar:

### 2.1. HECHOS

Accidente de tránsito clase choque, ocurrido el día 1° de Enero del año 2016, en la intersección de la CARRERA 19 con DIAGONAL 23 BIS, DIAGONAL 22C BIS y CALLE 23 de la ciudad de BOGOTÁ D.C., aproximadamente a la **07:57:31 H** (Hora según video de hechos).



*Imagen 1. Ubicación satelital del sector de hechos. Fotografía tomada de los archivos digitales de GOOGLE MAPS.*

AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



www.fcii.com.co

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

### 2.2. INVOLUCRADOS

Como conductores y vehículos implicados en el hecho, fueron reportados:

INFORMACIÓN		Conductor vehículo de placa VEW 770		
NOMBRE	HAROL FERNEY MARTINEZ			
DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN	Cedula de ciudadanía número 1.123.512.334			
NACIONALIDAD	Colombiano			
FECHA DE NACIMIENTO	10/08/1993			
GENERO	Masculino			
DIRECCIÓN DE RESIDENCIA	CARRERA 125 # 63L-93 de BOGOTÁ D.C.			
TELÉFONO	321 351 35 65			
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	NÚMERO	1123512334	CATEGORÍA	B2
	FECHA EXPEDICIÓN	31/10/2014	FECHA VENCIMIENTO	C2
		31/10/2014		31/10/2024

Tabla 1.

INFORMACIÓN		Vehículo de placa VEW 770		
NACIONALIDAD	Colombiano			
MARCA	CHEVROLET			
LÍNEA	NPR			
COLOR	Azul			
MODELO	2009			
CARROCERIA	Cerrada			
PASAJEROS	30			
LICENCIA DE TRÁNSITO	10008962725			
EMPRESA	GMOVIL S.A.S. - NIT: 900.364.704			
MATRICULADO EN	BOGOTÁ D.C.			
REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA	25738721			
SOAT PÓLIZA	NÚMERO	AT 1309 137430020	FECHA VENCIMIENTO	27/01/2016
	ASEGURADORA		Q.B.E.	





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL	NÚMERO	101000261	FECHA VENCIMIENTO	17/03/2016
	ASEGURADORA		Seguros del Estado	
SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	NÚMERO	101000238	FECHA VENCIMIENTO	17/03/2016
	ASEGURADORA		Seguros del Estado	
PROPIETARIO	NOMBRE	GMOVIL S.A.S.	NIT	900.364.704
CLASE DE VEHÍCULO	Buseta			
CLASE DE SERVICIO	Público			
MODALIDAD DE TRANSPORTE	Pasajeros / Colectivo			
RADIO DE ACCIÓN	Municipal			

*Tabla 2.*



*Imagen 2. Buseta de placa VEW 770, localizada en posición artificial. Fotografía tomada por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de ocurrencia del accidente.*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

INFORMACIÓN		Conductor vehículo de placa MNY 87B		
NOMBRE	EDGAR YOBANY DOMÍNGUEZ CABEZAS			
DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN	Cedula de ciudadanía número 79.640.645			
NACIONALIDAD	Colombiano			
FECHA DE NACIMIENTO	24/08/1973			
GENERO	Masculino			
DIRECCIÓN DE RESIDENCIA	CALLE 48Q SUR # 5C-79, Apto 519 de BOGOTÁ D.C.			
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	NÚMERO	4650916	CATEGORÍA ANTIGUA	2
	FECHA EXPEDICIÓN	25/07/2008	FECHA VENCIMIENTO	10/01/2022

Tabla 3.

INFORMACIÓN		Vehículo de placa MNY 87B		
NACIONALIDAD	Colombiano			
MARCA	HONDA			
LÍNEA	ELITE 125			
COLOR	Gris estrato			
MODELO	2008			
CARROCERIA	Turismo			
PASAJEROS	2			
LICENCIA DE TRÁNSITO	3092188			
MATRICULADO EN	BOGOTÁ D.C.			
REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA	23638441			
SOAT PÓLIZA	NÚMERO	AT 1329 319612591	FECHA VENCIMIENTO	04/08/2016
	ASEGURADORA		Seguros del Estado	
PROPIETARIO	NOMBRE	EDGAR YOBANY DOMÍNGUEZ CABEZAS	Cedula de ciudadanía	79.640.645
CLASE DE VEHÍCULO	Motocicleta			
CLASE DE SERVICIO	Particular			

Tabla 4.





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imagen 3. Motocicleta de placa MNY 87B, localizada en posición artificial. Fotografía tomada por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de ocurrencia del accidente.*

### 2.3. LUGAR DEL ACCIDENTE

- Características del lugar

CARACTERÍSTICAS	CARRERA 19 con DIAGONAL 23 BIS, DIAGONAL 22C BIS y CALLE 23
ÁREA	Urbana
SECTOR	Residencial
DISEÑO	Intersección
CONDICIÓN CLIMÁTICA	Normal

*Tabla 5.*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

- Características de las vías

CARACTERÍSTICAS	CARRERA 19 con DIAGONAL 23 BIS	DIAGONAL 23 BIS con CARRERA 19
GEOMÉTRICAS	Recta Plano Con andén	
UTILIZACIÓN	Un sentido	
CALZADAS	Una	
CARRILES	Dos	Tres
SUPERFICIE DE RODADURA	Asfalto	
ESTADO	Bueno	
CONDICIONES	Seca	
ILUMINACIÓN	Luz día	

Tabla 6.

- Señalización

SEÑALES	CARRERA 19 con DIAGONAL 23 BIS	DIAGONAL 23 BIS con CARRERA 19
VERTICALES	 SR-38: Sentido único de circulación	Ninguna
HORIZONTALES	Línea de carril blanca continua Flechas indicadoras de sentido vial Línea de pare Sendero para cruce peatonal Líneas antibloqueo	
OTROS DISPOSITIVOS	Semáforos operando	

Tabla 7.



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 4 a la 9. CARRERA 19 en inmediaciones a la DIAGONAL 23 BIS, DIAGONAL 22C BIS y CALLE 23, sentido Occidente-Oriente. Fotografías tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de ocurrencia del accidente.*

AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



www.fcii.com.co

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 10 a la 13. DIAGONAL 23 BIS en inmediaciones a la CARRERA 19, sentido Norte-Sur. Fotografías tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de ocurrencia del accidente.*

AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



www.fcii.com.co

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018

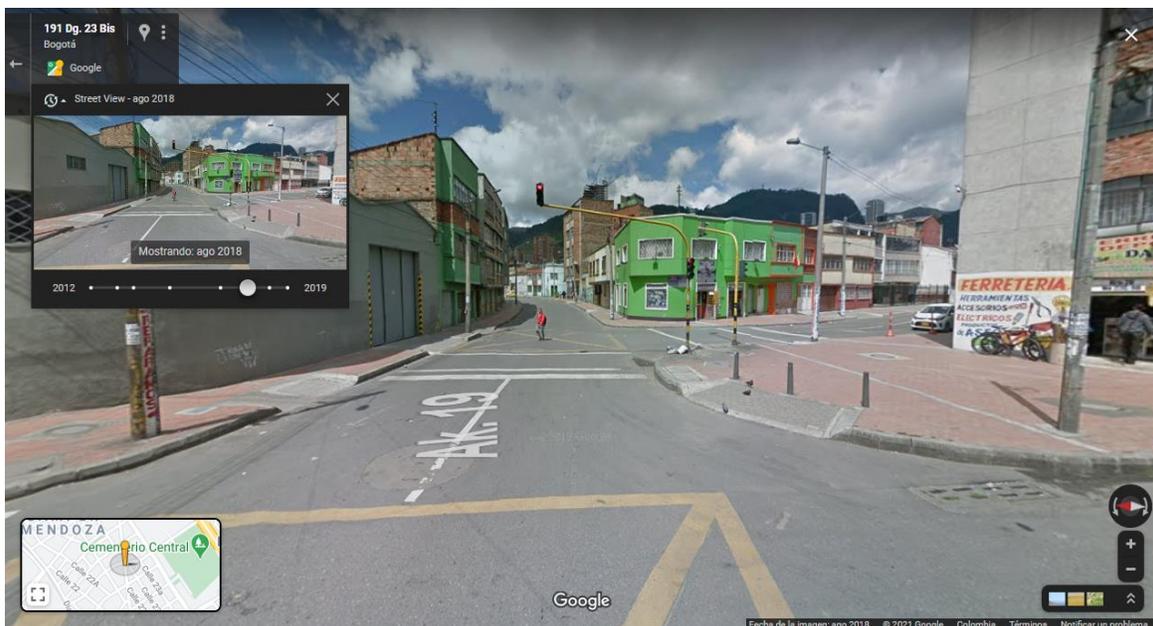


# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 14 y 15. CARRERA 19 a la altura de la DIAGONAL 23 BIS, DIAGONAL 22C BIS y CALLE 23; carrera que denota, una orientación geográfica y de flujo vehicular en sentido Occidente-Oriente aproximadamente. Fotografías tomadas de los archivos digitales de GOOGLE MAPS, con fecha de captura correspondiente al mes de Agosto del año 2018.*

AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



www.fcii.com.co

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 16 y 17. DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS a la altura de la CARRERA 19; diagonales que denotan, una orientación geográfica y de flujo vehicular en sentido Norte-Sur aproximadamente. Fotografías tomadas de los archivos digitales de GOOGLE MAPS, con fecha de captura correspondiente al mes de Agosto del año 2018.*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imagen 18. CALLE 23 a la altura de la CARRERA 19; calle que denota, una orientación geográfica y de flujo vehicular en sentido Suroriente-Noroccidente aproximadamente. Fotografía tomada de los archivos digitales de GOOGLE MAPS, con fecha de captura correspondiente al mes de Agosto del año 2018.*

## 3. EVIDENCIA RECIBIDA Y ANALIZADA

### 3.1. EVIDENCIA EXTERNA

- Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913.
- Video de cámara de seguridad del predio ubicado en la CARRERA 19 # 22C-69 / # 22C-75, del día y hora de ocurrencia del accidente.
- Fotografía satelital del sector del accidente, tomada de la plataforma digital GOOGLE MAPS.
- 5 fotografías del sector del accidente, tomada de la plataforma digital GOOGLE MAPS, cuya fecha de captura corresponde al mes de Agosto del año 2018.

### 3.2. EVIDENCIA INTERNA

- 26 fotografías del día de hechos, tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII.
- Plano Topográfico 24925 elaborado a escala, levantado por el personal del departamento de topografía el día de ocurrencia del accidente.



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

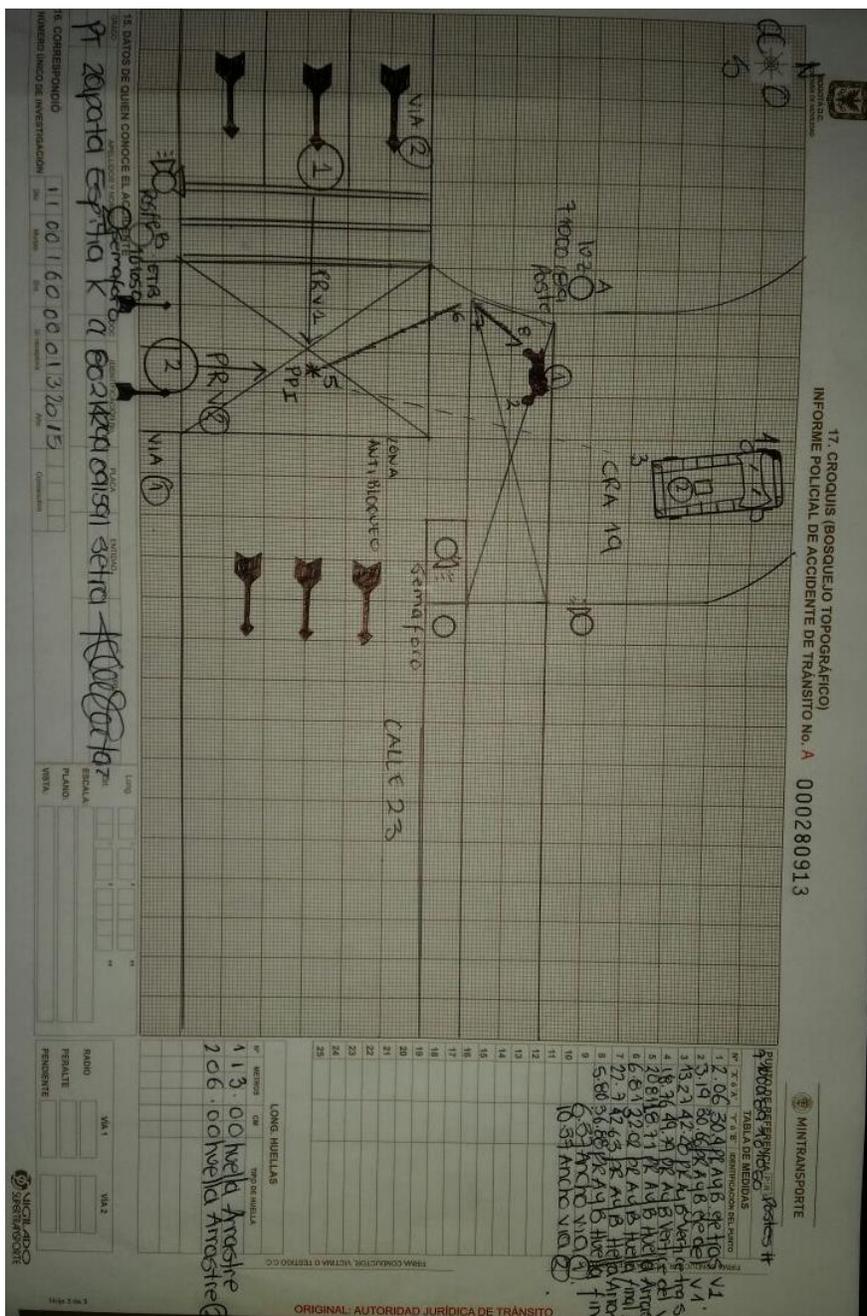


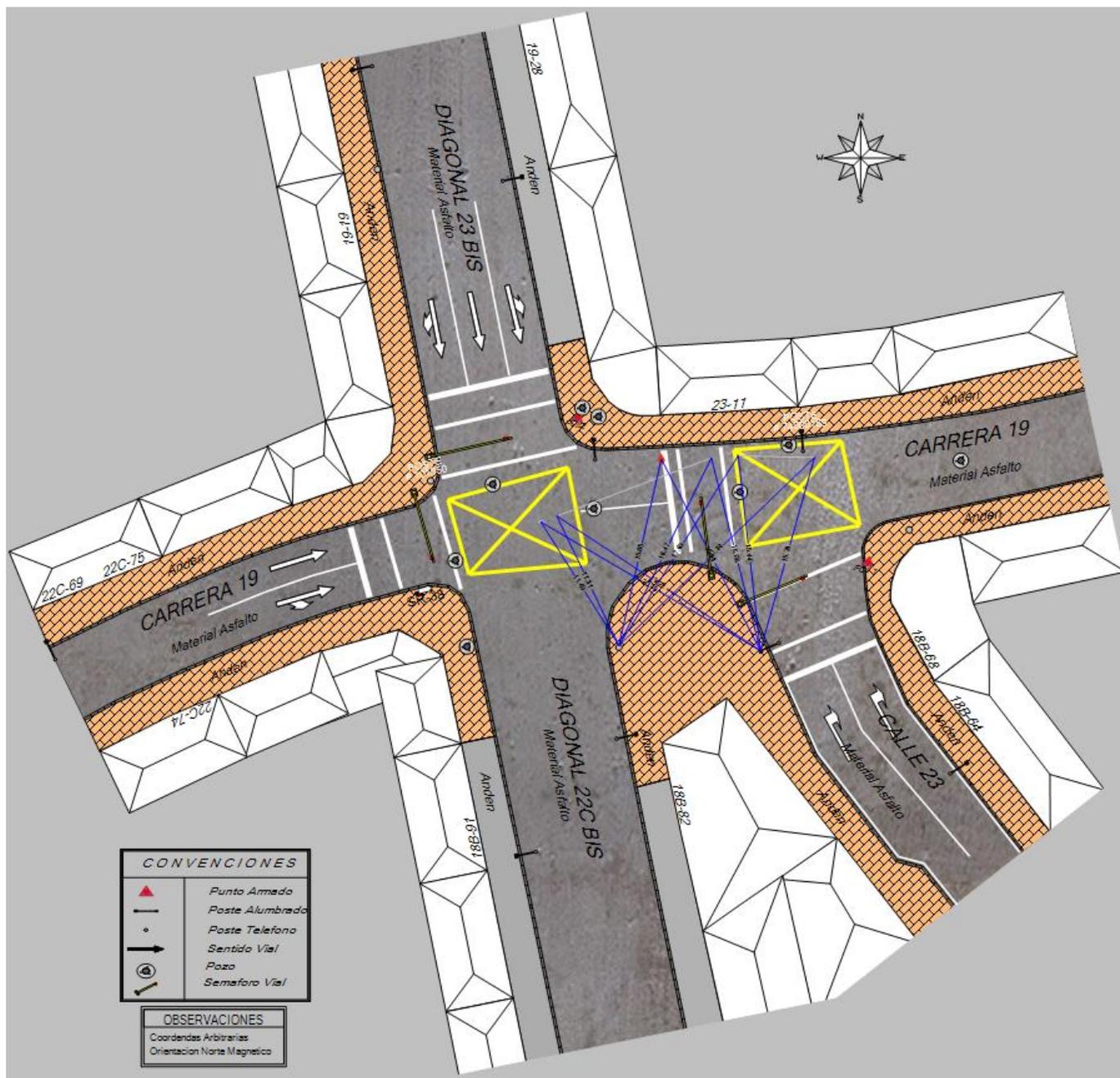
Imagen 19. Croquis (Bosquejo Topográfico) del Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913, el cual contiene, la acotación de elementos materia de prueba (EMP) hallados por la autoridad (Vehículos de placas VEW 770 y MNY 87B, junto a dos huellas de arrastre y un posible punto de impacto).





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



**Imagen 20.** Plano Topográfico 24925 elaborado a escala, el cual contiene, la fijación de elementos materia de prueba (EMP) hallados por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII (Tres huellas de arrastre metálico y un rastro de tipo biológico)





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

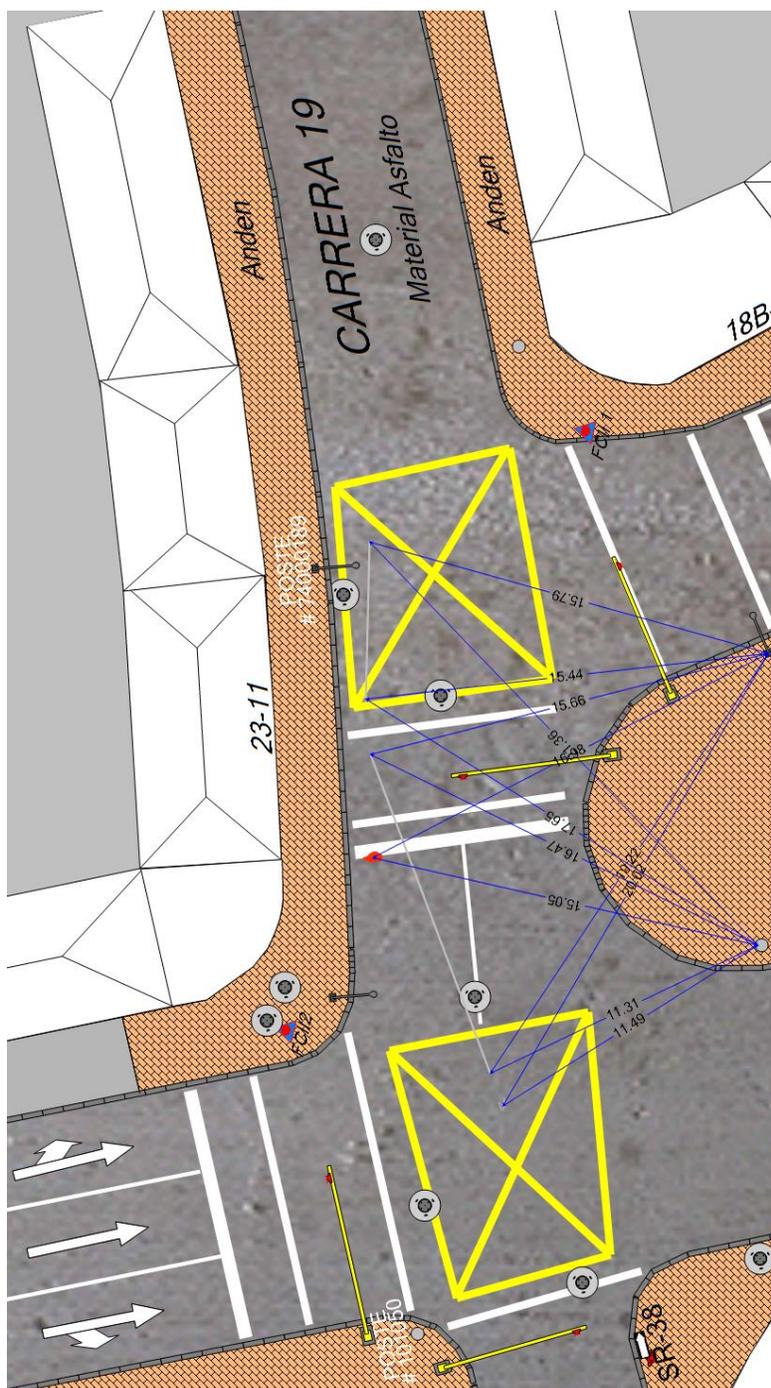


Imagen 21. Detalle de la fijación plasmada en el Plano Topográfico 24925.





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

## 4. OBSERVACIONES Y/O CONCLUSIONES

- Análisis del video*

A continuación, se describe el resultado del análisis realizado al video de cámara de seguridad del predio ubicado en la CARRERA 19 # 22C-69 / # 22C-75, del día y hora de ocurrencia del accidente:

<b>SECTOR DE ENFOQUE</b>	CARRERA 19 al costado Occidental de la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, así mismo, intersección de la señalada carrera con las citadas diagonales
<b>LAPSO DE TIEMPO ANALIZADO</b>	Desde las <b>07:57:30 H</b> a las <b>07:57:37 H</b> (Ver ANEXO 1)
<b>ANÁLISIS EJECUTADO</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- A las <b>07:57:30 H</b>: Tránsito de la buseta involucrada, sobre el carril derecho de la CARRERA 19, al costado Occidental de la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, en sentido Occidente-Oriente, exhibiendo su lado izquierdo en inmediaciones al centro de la calzada, con el motivo de ingresar y cruzar la intersección de la menciona carrera con las citadas diagonales y la CALLE 23. De igual manera, circulación de la motocicleta implicada, aproximadamente por el carril central de la DIAGONAL 23 BIS, al costado Norte de la CARRERA 19, en sentido Norte-Sur, con el objetivo de ingresar y cruzar por la intersección de la señalada diagonal con la enunciada carrera, hacia la DIAGONAL 22C BIS. Cabe anotar, que el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan la luz inferior en estado activo, es decir, se hallaban en posición verde, en consecuencia, los semáforos de la DIAGONAL 23 BIS, que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo.</li><li>- A las <b>07:57:31 H</b>: Ingreso y desplazamiento de ambos rodantes involucrados, sobre la intersección de la CARRERA 19 con la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, presentándose el choque, en inmediaciones al centro de la citada carrera o aproximadamente en medio de los carriles que conforman tal carrera, a la altura del intercepto vial; de igual forma, proyección de la motocicleta implicada, en dirección al carril izquierdo de la CARRERA 19, costado Oriental de la intersección, mientras el bus involucrado, continua avanzando en sentido Occidente-Oriente. Cabe anotar, qué durante la dinámica de movimiento y colisión señalada previamente, el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan la luz inferior en estado activo, es decir, se hallaban en posición verde, en consecuencia, los semáforos de la DIAGONAL 23 BIS, que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo.</li></ul>



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

- De las **07:57:32 H** a las **07:57:33 H**: Continuidad de movimiento de los rodantes involucrados, sobre la CARRERA 19, en dirección al Oriente y hacia el intercepto vial de la señalada carrera con la CALLE 23, ambos desapareciendo de imagen. Cabe anotar, que durante la dinámica de movimiento indicada con antelación, el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan proceso de cambio de la luz inferior a la luz intermedia, es decir, de la posición verde a la posición amarilla, quedando en tal posición (Posición de luz amarilla).
- De las **07:57:34 H** a las **07:57:37 H**: No se aprecia dinámica de movimiento de los rodantes involucrados, al haber desaparecido de imagen. Cabe anotar, que durante este lapso de tiempo, el estado de los semáforos de la CARRERA 19, que le aplicaban a la buseta involucrada, denotan proceso de cambio de la luz intermedia a la luz superior, es decir, de la posición amarilla a la posición rojo, quedando en tal posición (Posición de luz rojo).

*Tabla 8.*

- ***Elementos materia de prueba (EMP) y ubicación de los mismos***

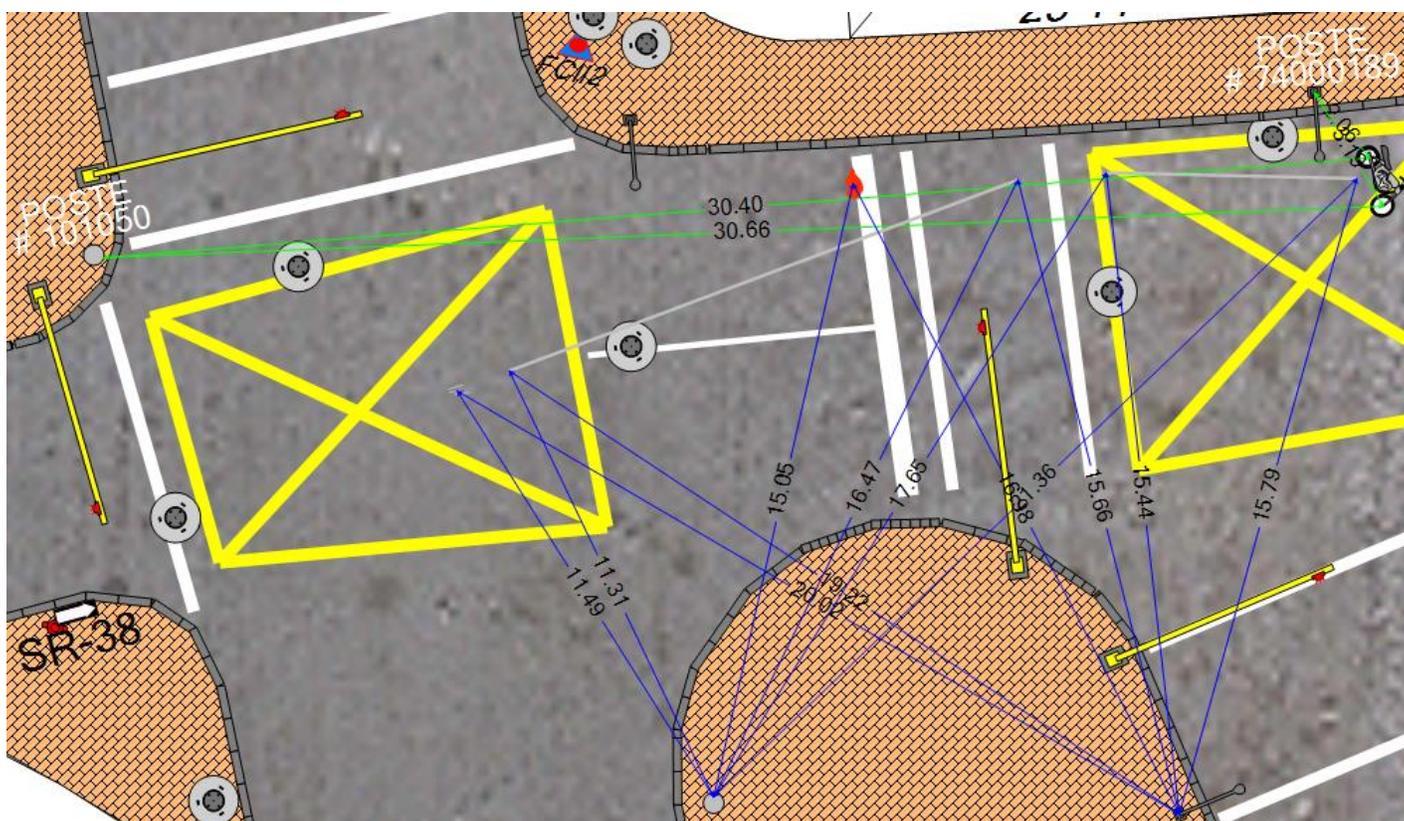
Teniendo en cuenta lo reportado en el Croquis (Bosquejo Topográfico) del Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913, junto a ello, lo señalado mediante Plano Topográfico 24925, se logra identificar como elementos materia de prueba (EMP) presentes en la escena de hechos, por parte de la autoridad, la buseta de placa VEW 770, la motocicleta de placa MNY 87B, un posible punto de impacto y dos huellas de arrastre de **13.00 M** y **6.00 M**; mientras tanto, que por parte del personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII que conoció el caso, se pudo identificar un rastro de tipo biológico y tres huellas de arrastre metálico de **0.50 M**, **13.00 M** y **6.00 M**.

Conforme a lo indicado y ya que el Croquis (Bosquejo Topográfico) del Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913, corresponde a un bosquejo topográfico elaborado a mano alzada, el cual no guarda proporcionalidad con las medidas allí plasmadas, con el objetivo de poder cotejar y trabajar con las ubicaciones de los elementos materia de prueba (EMP) reportados por la autoridad, se hace necesario trasladar la información consignada en el citado Croquis (Bosquejo Topográfico), al Plano Topográfico 24925 elaborado a escala. Labor, que en primera instancia, permitió localizar la posición final de la motocicleta de placa MNY 87B (Imagen 22); en segundo lugar, conlleva a reconocer errores de fijación en el Croquis (Bosquejo Topográfico) del Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913 (Imágenes 23, 24 y 25), que no permitió ubicar y/o cotejar topográficamente, la posición de la buseta de placa VEW 770, el sitio de localización del posible punto de impacto y el lugar de disposición de las huellas de arrastre. En consecuencia a lo anterior, para la elaboración del presente estudio, solo se puede considerar la posición topográfica de la motocicleta de placa MNY 87B, encontrada y fijada por la

autoridad, y la posición topográfica del rastro de tipo biológico, junto con las tres huellas de arrastre metálico de **0.50 M**, **13.00 M** y **6.00 M**, halladas y acotadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII (Imágenes 26 a la 30).

- **Lesiones**

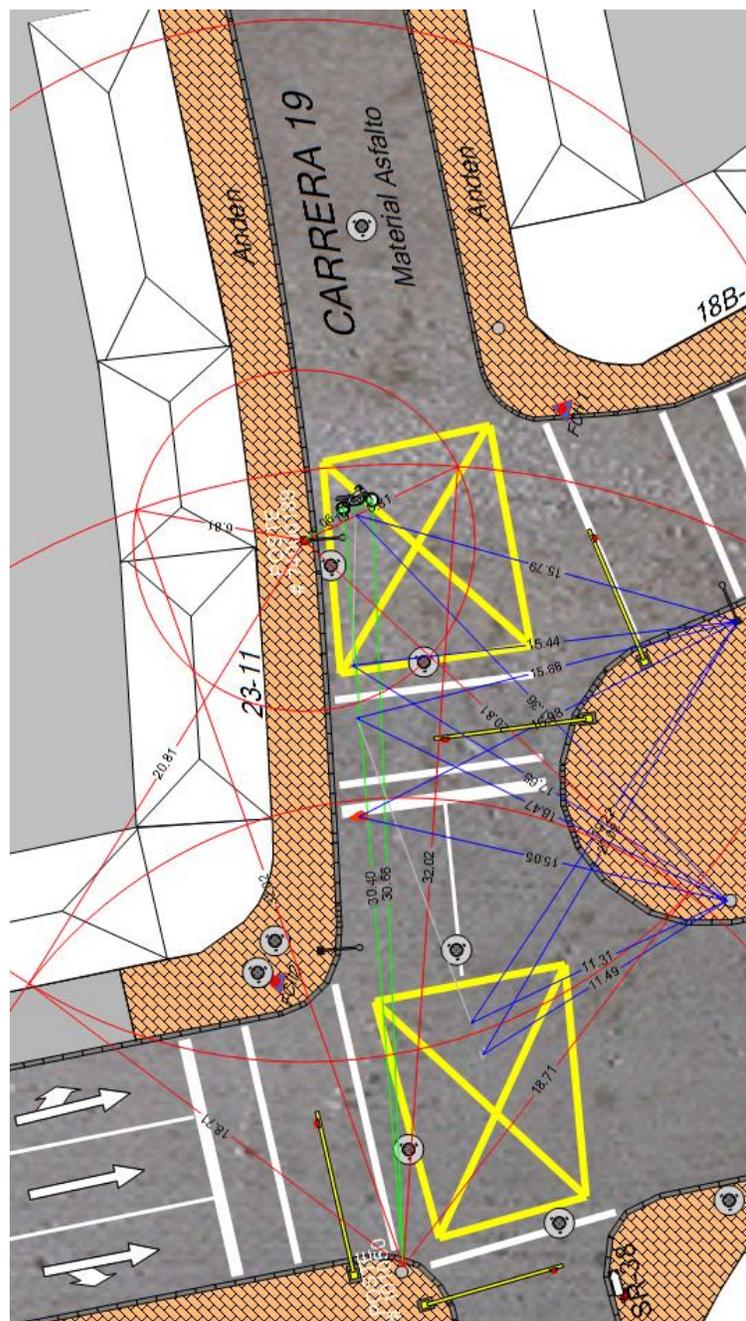
A la fecha, se desconoce la información relacionada con las lesiones presentadas por el ocupante de la motocicleta de placa MNY 87B, a causa del accidente ocurrido.



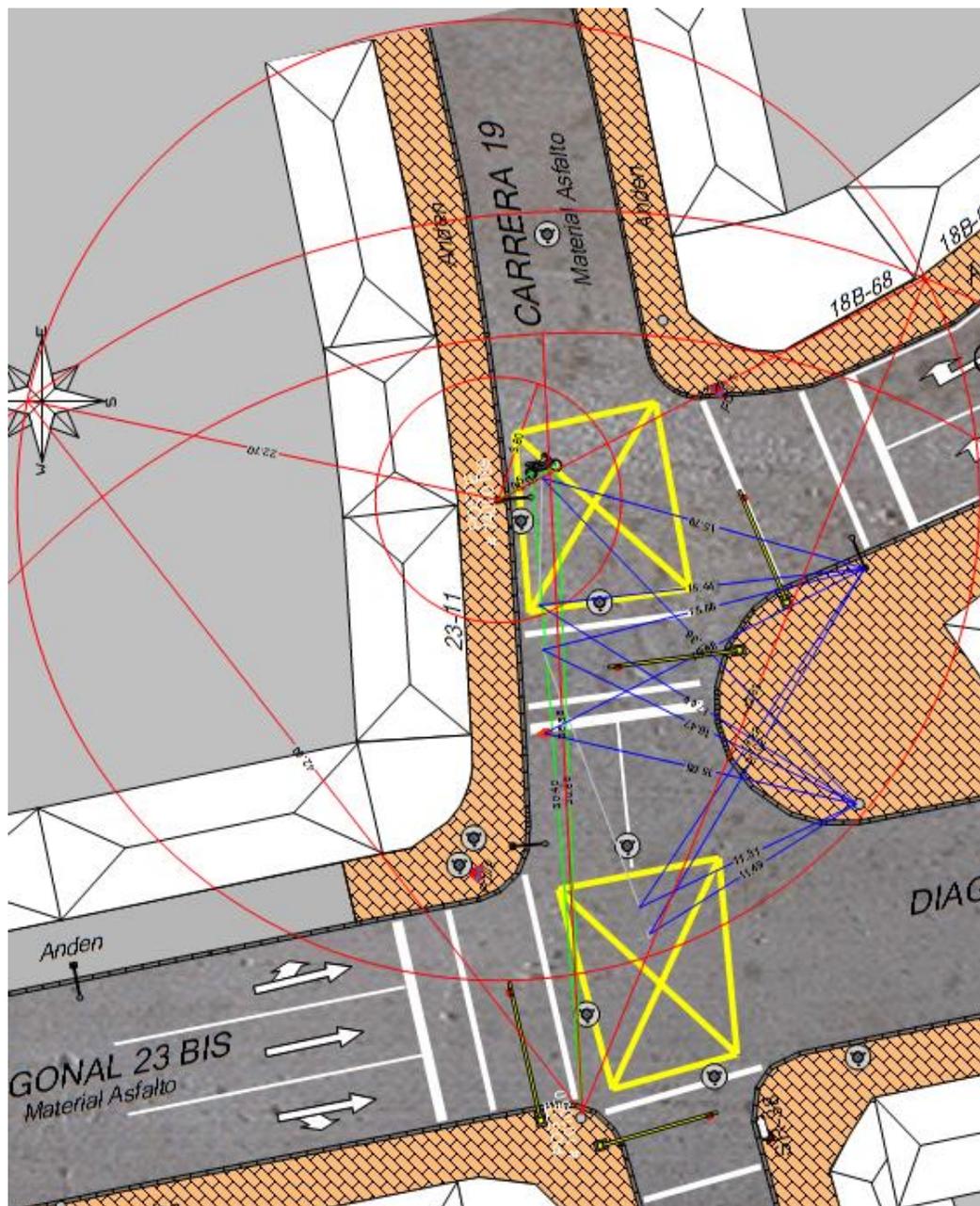
*Imagen 22. Detalle de los elementos materia de prueba (EMP) plasmados en el Plano Topográfico 24925.*



**Imagen 23.** Traslado de la acotación reportada por la autoridad para localizar a la buseta de placa VEW 070, lo cual, demuestra un error de fijación, ya que dos de las cotas o medidas que van al vértice anterior izquierdo de la buseta, no confluyen o permiten identificar un único punto específico de ubicación.



**Imagen 24.** Traslado de la acotación reportada por la autoridad para localizar el posible punto de impacto y una de las huellas de arrastre, lo cual, demuestra errores de fijación, ya que las cotas o medidas, permiten identificar unos puntos de ubicación incoherentes con el hecho bajo estudio.

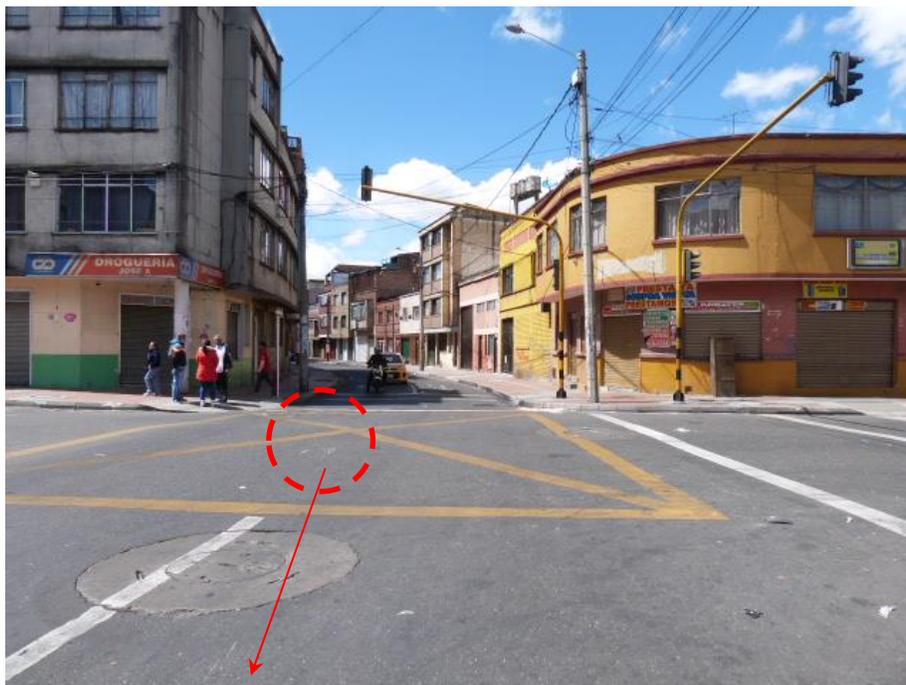


**Imagen 25.** Traslado de la acotación reportada por la autoridad para localizar una de las huellas de arrastre, lo cual, demuestra errores de fijación, ya que dos de las cotas o medidas, permiten identificar unos puntos de ubicación incoherentes con el hecho bajo estudio, y las otras dos cotas o medidas, no confluyen o permiten identificar un único punto específico de ubicación.



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



www.fcii.com.co

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 26 a la 30. Ubicación en posición final de los elementos materia de prueba (EMP) presentes en la escena del accidente. Imágenes fotográficas tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de hechos.*

- **Zonas de daños o contacto**

A partir de los daños apreciados sobre los vehículos envueltos en el siniestro, conforme al material fotográfico suministrado por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII (Imágenes 31 a la 39), respecto a lo detallado y obtenido a través del análisis realizado al video de cámara de seguridad (Tabla 8, ANEXO 1), es dable identificar como zonas de daños o contacto para la interacción presentada, la zona frontal 1/3 a la izquierda (L) de la buseta de placa VEW 770 y la zona lateral derecha secciones frontal y central (X) de la motocicleta de MNY 87B; de igual manera, como zonas de daños o contacto para interacciones secundarias presentadas por parte de la motocicleta implicada, debido su caída y arrastre lateral, la zona lateral izquierda longitud total (D) de tal motocicleta.



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 31 a la 35. Daños y zonas de daños apreciadas en la buseta involucrada. Imágenes fotográficas tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de hechos.*





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 36 a la 39. Daños y zonas de daños apreciadas en la motocicleta implicada. Imágenes fotográficas tomadas por personal investigativo del Centro Internacional Forense FCII, el día de hechos.*

- **Rutas de circulación y dinámica de movimiento**

Teniendo en cuenta lo establecido hasta el momento y la localización de los elementos materia de prueba (EMP) en el plano a escala (Imagen 40), se logra determinar que previo ocurrir el hecho, mientras la buseta de placa VEW 770, transitaba sobre el carril derecho de la CARRERA 19, al costado Occidental de la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, en sentido Occidente-Oriente, exhibiendo su lado izquierdo en inmediaciones al centro de la calzada, con el motivo de ingresar y cruzar la intersección de la menciona carrera con las citadas diagonales y la CALLE 23 (Imagen 40, flecha color cian), la motocicleta de placa MNY 87B, circulaba aproximadamente por el lado izquierdo del carril central de la DIAGONAL 23 BIS, al costado Norte de la CARRERA 19, en sentido Norte-Sur, con el objetivo de ingresar y cruzar por la intersección de la señalada diagonal con la enunciada carrera, hacia la DIAGONAL 22C BIS (Imagen 40, flecha color naranja).

Cuando ambos vehículos involucrados en el accidente, ingresan y transitan sobre el cruce vial de la CARRERA 19 con la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS (Imagen 40, flechas segmentadas color cian y naranja), estando los semáforos que le aplicaban a la buseta involucrada, con la luz inferior en estado activo, es decir, en posición verde, y por edén, los semáforos que le aplicaban a la motocicleta implicada, en rojo, se presenta la colisión, que desencadena la caída y arrastre lateral izquierdo de la



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

motocicleta de placa MNY 87B, desde la señalada intersección, hasta la intersección de la CARRERA 19 con la CALLE 23, donde finaliza en posición final, sobre el carril izquierdo de la enunciada carrera; por su parte, el bus involucrado, habría iniciado un proceso de reducción de velocidad hasta detenerse, aproximadamente al Oriente del cruce vial entre la CARRERA 19 con la CALLE 23, ante la percepción e interacción y reacción de manera refleja, por parte de su conductor.

Con relación al ocupante de la motocicleta implicada, solo se pudo indicar, qué sucedió el choque, este como mínimo habría sido proyectado hacia el sitio en el cual, fue hallado el rastro de tipo biológico.

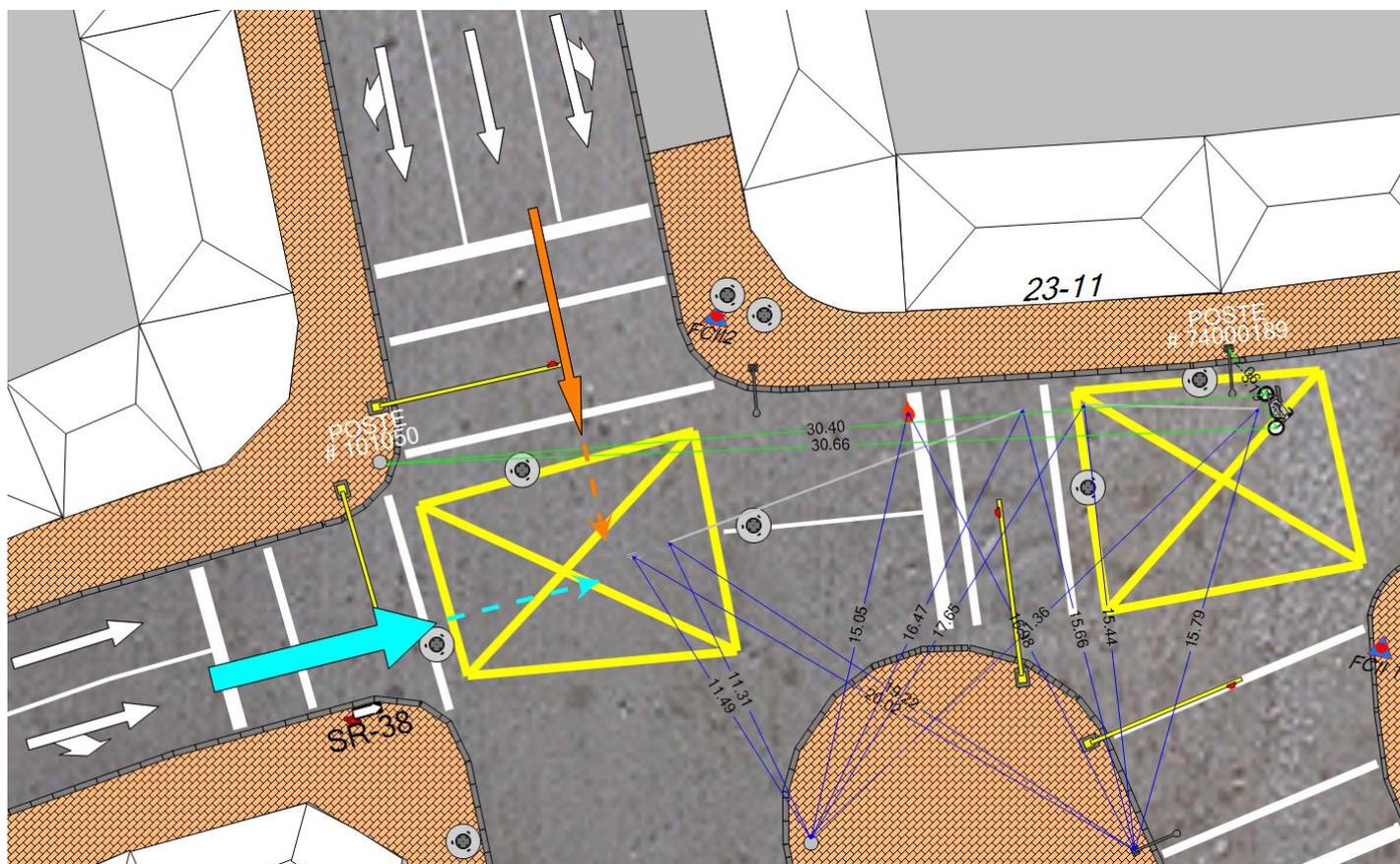


Imagen 40.



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

- **Configuraciones de impacto.**

Acorde a lo detallado y obtenido a través del análisis realizado al video de cámara de seguridad (Tabla 8, ANEXO 1), las zonas de daños o contacto identificadas y la dinámica de hechos descrita previamente, se establece como configuración de impacto para la interacción sucedida entre la buseta de placa VEW 770 y la motocicleta de placa MNY 87B, la presentada mediante Imagen 41.

- **Zona de impacto en la vía**

Respecto a zona de impacto en la vía, al día de hoy, se logra identificar como posible sitio de colisión en inmediaciones a la intersección de la CARRERA 19 con la DIAGONAL 23 BIS y DIAGONAL 22C BIS, el sector vial al lado Occidental del inicio de la huella de arrastre metálico más corta, aproximadamente sobre el centro de la CARRERA 19 o en medio de los carriles que conforman la citada carrera, al costado izquierdo del carril central de la DIAGONAL 23 BIS, tal como se aprecia en Imagen 42, recuadro color verde.

- **Cinemática de movimiento**

Ya que el proceso pos colisión de arrastre evidenciando por la motocicleta implicada, derivado de la energía y/o velocidad transferida por la buseta involucrada, tras presentarse el choque, a la fecha, al calcularse la velocidad de movimiento pos impacto de la motocicleta de placa MNY 87B, conforme a la trayectoria total de arrastre (Imagen 43), se establece la velocidad mínima de tránsito de la buseta de placa VEW 770, para el instante en el que se presenta el hecho; velocidad que oscila entre **45.51 KM/H** y **53.05 KM/H** (Ver ANEXO 3).

Para la motocicleta implicada, no fue dable ejecutar cálculo numérico alguno, con el motivo de determinar su velocidad de movimiento previo o al momento de sucederle el accidente.

Con el motivo de analizar el rango mínimo de velocidad determinado con antelación, el cual, aplica para la buseta involucrada, al considerarse lo estipulado en el Artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002 (Ver ANEXO 4), debido al sector (Residencial) y diseño (Intersección) de la zona de hechos, es dable indicar que la buseta de placa VEW 770 cuando sucede el choque, circulaba excediendo el límite de velocidad permitido (**30 KM/H**).



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

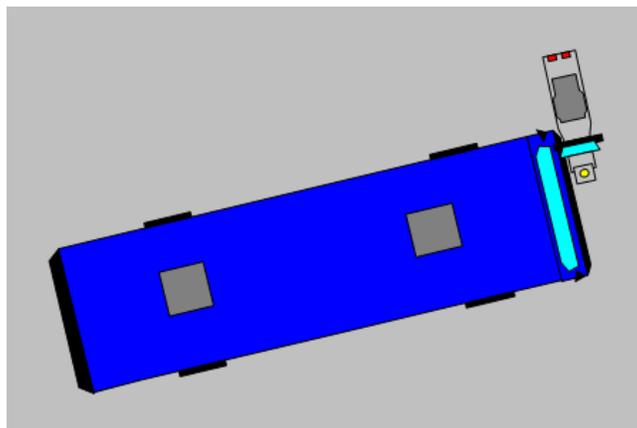


Imagen 41.

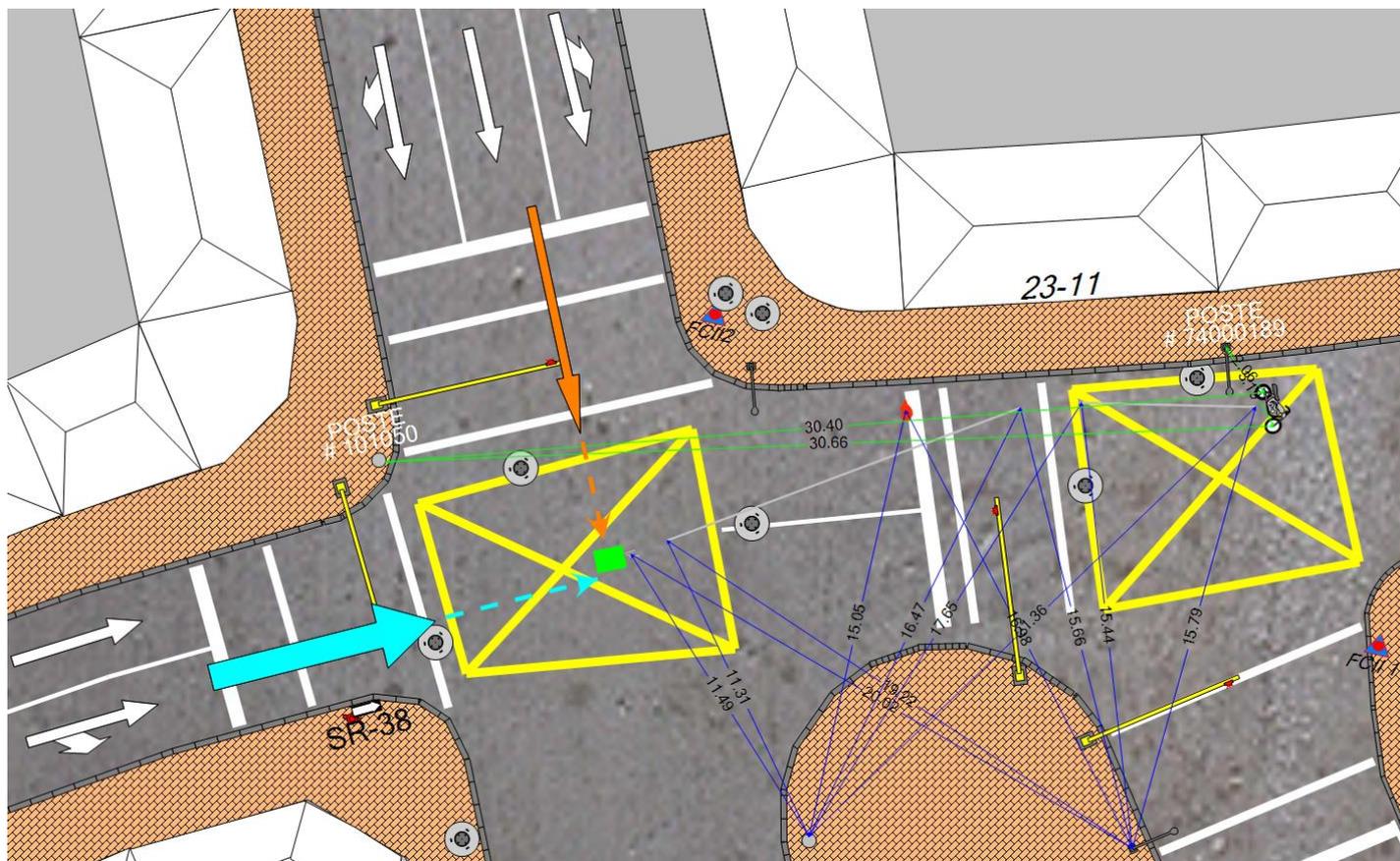


Imagen 42.

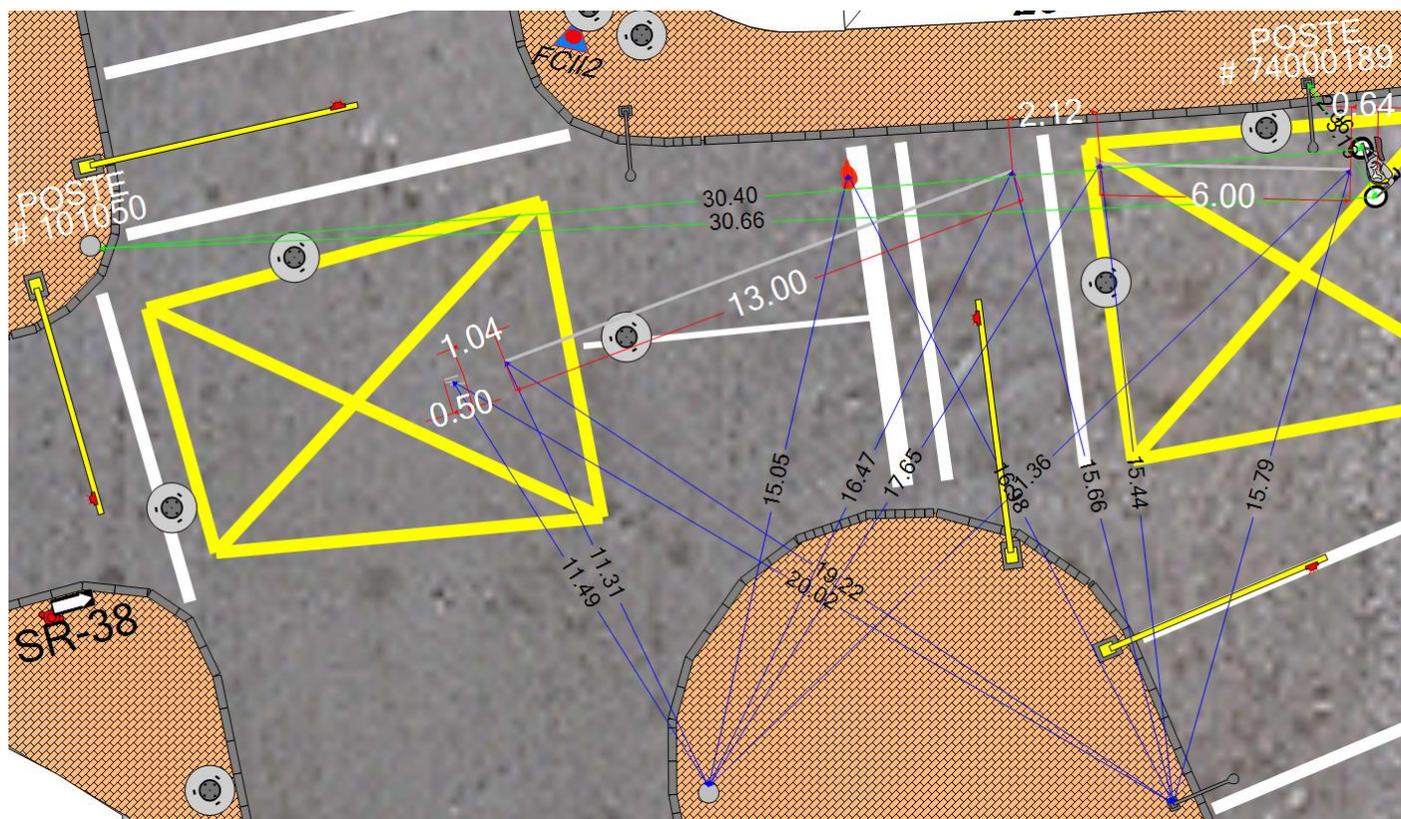


Imagen 43.

- **Otros aspectos**

Respecto a hipótesis o causas del hecho, sugeridas por la autoridad en el Informe Policial de Accidente de Tránsito número A 000280913, códigos **142** (Semáforo en rojo) y **112** (Desobedecer señales o normativas de tránsito), para los cuales se indicó, “...Hipotesis 142 por establecer quien se cruzo el semafo en rojo y 112 ART 74 CNT no reducir la velocidad a 30 Km al aproximarse a una intersección para los dos conductores...”, cabe anotar, conforme a lo detallado y obtenido a partir del análisis realizado al video de cámara de seguridad (Tabla 8, ANEXO 1), donde se evidenció para el momento de ocurrir el choque, que los semáforos que le aplicaban a la buseta involucrada, presentaban la luz inferior en estado activo, es decir, en posición verde, y por edén, los semáforos que le aplicaban a la motocicleta implicada, estaban en rojo, de igual forma, el cálculo de velocidad ejecutado, que denotó rango mínimo de velocidad para la buseta involucrada, por encima de **30 KM/H**, que la primer hipótesis (**142**) se confiere exclusivamente al conductor de la motocicleta de placa MNY 87B, mientras que la segunda hipótesis (**112**) aplica únicamente para el conductor de la buseta de placa VEW 770. Es importante mencionar, que



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

la codificación endilgada al conductor de la motocicleta implicada, corresponde a la causa eficiente o determinante de ocurrencia del siniestro, mientras que la codificación asignada al conducto de la buseta involucrada, concierne a una causa contribuyente del siniestro.

### 5. RECURSO HUMANO

**IVAN DARIO PEREZ PEDRAZA**

Ingeniero Físico  
Director Nacional Forense  
FCII

*Antes de incorporar este informe en un proceso penal, civil o administrativo, favor comunicarse con el Departamento Forense del Centro Internacional de Investigaciones Forenses y Criminalísticas (FCII), al PBX 744 76 52 de la ciudad de Bogotá D.C.*

### BIBLIOGRAFÍA

- LIMPERT R. MOTOR VEHICLE ACCIDENT RECONSTRUCTION AND CAUSE ANALYSIS, Fifth Edition. Lexis Publishing. 1999.
- IRURETA V. ACCIDENTOLOGÍA VIAL Y PERICIA. Ediciones La Rocca. 2003.
- SERWAY R. PHYSICS. McGraw-hill. 1997.
- MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015.
- MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO. Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución número 011268 de 2012.
- CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Colombia. Ley 769 de 2002.
- PAGINAS WEB: <https://www.runt.com.co/ciudadano/consulta-documento>  
<https://www.runt.com.co/ciudadano/consulta-placa>



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

## ANEXOS

## ANEXO 1





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 44, 45 y 46. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, previo a ingresar al intercepto vial, los cuales, exhibían la luz inferior en estado activo (Luz verde).*



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imagen 47. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, durante su ingreso y circulación sobre el intercepto vial, así mismo, cuando ocurre el choque, los cuales, exhibían la luz inferior en estado activo (Luz verde).*



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



**Imagen 48.** Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, durante su circulación sobre el intercepto vial, así mismo, posterior a haber ocurrido el choque, los cuales, exhibían la luz inferior en estado activo (Luz verde).



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imagen 49. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, posterior a haber ocurrido el choque, los cuales, denotan el proceso de cambio de la luz inferior (Luz verde) a la luz intermedia (Luz amarilla).*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 50 a la 55. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, posterior a haber ocurrido el choque, los cuales, exhibían la luz intermedia en estado activo (Luz amarilla).*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021





## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 56 y 57. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, posterior a haber ocurrido el choque, los cuales, denotan el proceso de cambio de la luz intermedia (Luz amarilla) a la luz superior (Luz roja).*



# CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



AV CALLE 19 # 36 - 28

PBX: 744 76 52

BOGOTÁ D.C. | COLOMBIA



[www.fcii.com.co](http://www.fcii.com.co)

CODIGO: FT-REC-04

VERSIÓN: 07

FECHA: 01/08/2018



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208

REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.

FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021



*Imágenes 58 y 59. Semáforos que le aplicaban a la buseta de placa VEW 070, posterior a haber ocurrido el choque, los cuales, exhibían la luz superior en estado activo (Luz roja).*

ANEXO 2  
 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 4189.

LOCALIZACIÓN DEL IMPACTO.

- Localización horizontal específica.



Imagen 60.

- Localización vertical específica.

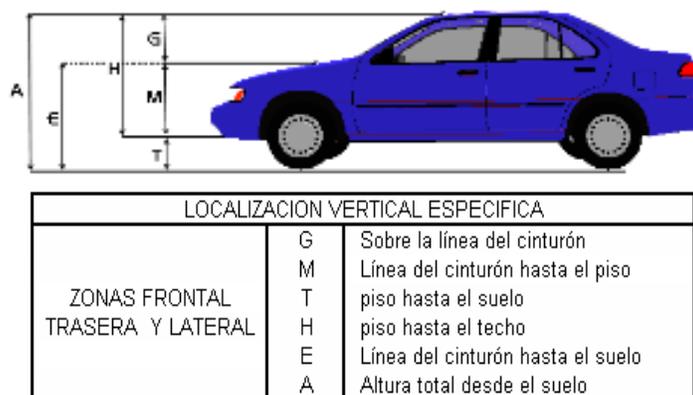


Imagen 61.



## CONCEPTO FÍSICO

CONSECUTIVO No 1208  
REGIONAL:  
BOGOTÁ D.C.  
FECHA DE EMISIÓN:  
29/03/2021

### ANEXO 3

VELOCIDAD DE MOVIMIENTO POS IMPACTO DE LA MOTOCICLETA DE PLACA MNY 87B.

$$V = 3.6\sqrt{2g[\mu_1(d_1) + \mu_2(d_2)]}$$

Donde,

- V = Velocidad de movimiento pos impacto de la motocicleta de placa MNY 87B. Entre **45.51 KM/H** y **53.05 KM/H**.
- $\mu_1$  = Coeficiente de fricción. Entre **0.35** y **0.50**.
- $\mu_2$  = Coeficiente de fricción: **0.35**.
- $d_1$  = Distancia total de arrastre con marcación de huella: **0.50 M + 13.00 M + 6.00 M = 19.50 M**.
- $d_2$  = Distancia total de arrastre sin marcación de huella: **1.04 M + 2.12 M + 0.64 M = 3.80 M**.
- g = Aceleración de la gravedad: **9.80 M/S<sup>2</sup>**.
- 3.6 = Factor de conversión de unidades.

### ANEXO 4 ARTICULO 74.

**Reducción de velocidad.** Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- **En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.**
- En las zonas escolares.
- Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- **En proximidad a una intersección.**



*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA*  
*INGENIERO FÍSICO*



**DATOS PERSONALES:**

<b>NOMBRE:</b>	IVÁN DARÍO
<b>APELLIDOS:</b>	PÉREZ PEDRAZA
<b>CÉDULA DE CIUDADANÍA:</b>	4585209
<b>LUGAR DE EXPEDICIÓN:</b>	SANTA ROSA DE CABAL
<b>FECHA DE NACIMIENTO:</b>	12 DE JULIO DE 1985
<b>LUGAR:</b>	BOGOTÁ D.C. (CUNDINAMARCA)
<b>ESTADO CIVIL:</b>	CASADO
<b>LIBRETA MILITAR:</b>	0485686
<b>TARJETA PROFESIONAL:</b>	66355171184RIS
<b>DIRECCIÓN DE NOTIFICACIONES:</b>	AV. CALLE 19 # 36-28
<b>TELEFONO:</b>	7447652
<b>E-MAIL:</b>	<a href="mailto:ivan.perez@holdingvml.com">ivan.perez@holdingvml.com</a>

*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA*  
*INGENIERO FÍSICO*

**PERFIL PROFESIONAL**

La formación profesional del Ingeniero Físico la constituye el conjunto de rasgos desarrollables que caracterizan a la persona en su formación y actividad profesional, siendo este el resultado de una integración de conocimientos, habilidades y aptitudes, donde se consideran dos grandes ciclos: El ciclo de fundamentación y el ciclo profesional, los cuales pretenden desarrollar habilidades básicas tales como razonamiento, síntesis, análisis, habilidad matemática, capacidad para resolver problemas tecnológicos, elaborar modelos y optimizar procesos, diseñar ejecutar y evaluar experimentos, diseñar equipo instrumental, manejo de software, diseño y ensamblaje de hardware, diseñar y construir equipo de medición, diseño y construcción de interfaces de microprocesadores o micro-controladores para equipos industriales, diseño de equipo autónomo, evaluación y utilización de información contenida en revistas técnicas, manuales, boletines, etc. Por otra parte, mi desempeño laboral me ha permitido obtener habilidades para el uso, adaptación e innovación de tecnología, al igual que destrezas pedagógicas para impartir cursos y/o capacitaciones en el arte la física aplicada.

**DATOS ACADÉMICOS**

**ESTUDIOS UNIVERSITARIOS Y TÉCNICOS**

<b>UNIVERSIDAD:</b>	ESCUELA COLOMBIANA DE INGENIERÍA JULIO GARAVITO
<b>FACULTAD:</b>	INGENIERÍA ELECTRÓNICA
<b>TÍTULO A OBTENER:</b>	MAGÍSTER EN INGENIERÍA ELECTRÓNICA
<b>CIUDAD Y FECHA:</b>	BOGOTÁ D.C., EN REALIZACIÓN
<b>UNIVERSIDAD:</b>	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
<b>FACULTAD:</b>	INGENIERÍAS
<b>TÍTULO OTORGADO:</b>	INGENIERO FÍSICO
<b>CIUDAD Y FECHA:</b>	PEREIRA, 28 MARZO DE 2008
<b>INSTITUCIÓN:</b>	INSTITUTO TÉCNICO DEL TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE
<b>TÍTULO OTORGADO:</b>	TÉCNICO LABORAL EN SEGURIDAD VIAL
<b>CIUDAD Y FECHA:</b>	BOGOTÁ D.C., 9 DE NOVIEMBRE DE 2011

*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA*  
*INGENIERO FÍSICO*

**DIPLOMADOS, SEMINARIOS, CONGRESOS Y CURSOS**

**UNIVERSIDAD:** UNIVERSIDAD MANUELA BELTRÁN /  
CENTRO INTERNACIONAL FORENSE

**DIPLOMADO:** INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y  
ANÁLISIS JURÍDICO DE ACCIDENTES DE  
TRANSITO

**CIUDAD Y FECHA:** BOGOTÁ D.C., DEL 22 DE FEBRERO AL 13 DE  
JUNIO DE 2008

**INSTITUCIÓN:** ESCUELA COLOMBIANA DE INGENIERÍA  
JULIO GARAVITO / IRSVIAL

**SEMINARIO:** PRIMER SEMINARIO INTERNACIONAL DE  
ACCIDENTOLOGÍA

**CIUDAD Y FECHA:** BOGOTÁ D.C., DEL 23 AL 25 DE NOBIEMBRE  
DE 2011

**INSTITUCIÓN:** SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE  
(SENA)

**CURSO:** FUNDAMENTOS DE ELECTRONICA  
ANALOGA, DIGITAL Y RED DE  
COMUNICACIÓN "CAN" EN VEHICULOS  
AUTOMOTORES

**CIUDAD Y FECHA:** BOGOTÁ D.C., DEL 23 DE AGOSTO AL 17 DE  
SEPTIEMBRE DE 2010

**INSTITUCIÓN:** CENTRO INTERNACIONAL DE  
INVESTIGACIONES FORENSES Y  
CRIMINALISTICAS

**CURSO:** BLOQUE MODULAR DE TOPOGRAFIA,  
MANEJO BASICO DE ESTACION TOTAL  
NIKON NPL 332 Y SOFTWARE VISTA FX

**CIUDAD Y FECHA:** BOGOTÁ D.C., 8 DE AGOSTO DE 2009

**INSTITUCIÓN:** INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL  
Y CIENCIAS FORENSES

**CONGRESO:** XIV CONGRESO NACIONAL DE MEDICINA  
LEGAL Y CIENCIAS FORENSES

**CIUDAD Y FECHA:** PAIPA (BOYACA), 30 - 31 DE OCTUBRE Y 1° DE  
NOVIEMBRE DE 2008

*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA*  
*INGENIERO FÍSICO*

**ESTUDIOS SECUNDARIOS**

**COLEGIO:** INSTITUTO TÉCNICO INDUSTRIAL  
NACIONAL  
**TÍTULO OTORGADO:** BACHILLER TÉCNICO INDUSTRIAL  
**ESPECIALIDAD:** ELECTRICIDAD  
**CIUDAD Y FECHA:** SANTA ROSA DE CABAL (RISARALDA), 13  
DICIEMBRE DE 2002

**EXPERIENCIA LABORAL**

**ENTIDAD:** CENTRO INTERNACIONAL DE  
INVESTIGACIONES FORENSES Y  
CRIMINALÍSTICAS

**CARGO** DIRECTOR NACIONAL FORENSE

**FUNCIONES:**

- Supervisión del personal a cargo.
- Revisión y aprobación de informes de reconstrucción, conceptos físicos, animaciones en 2D y 3D y proyectos.
- Capacitación a conductores en accidentología, seguridad y comportamiento vial.
- Implementación, seguimiento y aplicación del sistema de gestión de calidad.
- Análisis de elementos materiales probatorios y/o evidencia física.
- Formulación, planteamiento y programación de modelos matemáticos y físicos.
- Elaboración de informe de reconstrucción y conceptos físicos.
- Asesorías técnico-científicas.
- Sustentación de informes de reconstrucción y conceptos físicos.
- Realización de animaciones en 2D y 3D.
- Funciones asignadas al cargo que se requieran.

**JEFE INMEDIATO:** CAMILA LOPEZ

**CELULAR:** 7447652

**FECHA:** 1° DE ENERO DE 2009, HASTA LA FECHA

*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA*  
*INGENIERO FÍSICO*

**REFERENCIAS**

**NOMBRE:** FAIDY LIZBEHT QUIROZ  
**EMPRESA:** BANCO AV VILLAS  
**CARGO:** ABOGADA  
**TELEFONOS:** 2419600 EXT 5605 / 3194770234  
**CIUDAD:** BOGOTA D.C.

**NOMBRE:** DIANA CHAPARRO  
**EMPRESA:** AJUSTA  
**CARGO:** ABOGADA  
**TELEFONOS:** 3102594741  
**CIUDAD:** BOGOTA D.C.

**NOMBRE:** DAVID RICARDO NOVOA  
**EMPRESA:** UNIDAD DE CRIMINALÍSTICA Y RECONSTRUCCIÓN  
EN EVENTOS DE TRANSITO  
**CARGO:** RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
**TELEFONO:** 3167454233  
**CIUDAD:** PEREIRA

**IVAN DARIO PEREZ PEDRAZA**  
cc. 4.585.209 de Santa Rosa de Cabal (Risaralda)

IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO



LA REPÚBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL  
Y EN SU NOMBRE

LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA  
DE PEREIRA

CONFIERE EL TÍTULO DE

Ingeniero Físico

A

Juán Darío Pérez Pedraza

IDENTIFICADO CON: C.C 4585209

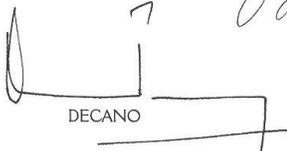
QUIEN CUMPLIÓ SATISFACTORIAMENTE LOS REQUISITOS ACADÉMICOS EXIGIDOS.  
EN TESTIMONIO DE ELLO LE OTORGA EL PRESENTE

DIPLOMA

EN LA CIUDAD DE PEREIRA A LOS 28 DÍAS DEL MES DE Marzo DE 2008

  
RECTOR

  
VICERRECTOR ACADÉMICO

  
DECANO

  
SECRETARIO GENERAL

  
DIRECTOR REGISTRO ACADÉMICO

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

ANOTADO EN EL FOLIO No 212.P-3  
DEL LIBRO DE DIPLOMAS 4

PEREIRA 28 DE Marzo DE 2008

16466

THOMAS BRED & SONS

IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO

**I.T.T.M.A.**

INSTITUTO TÉCNICO DEL TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE

Instituto de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano  
Resoluciones Secretaría de Educación 0162-0290-0664-0336

Los suscritos Directores, General y Académico, del Instituto Técnico de Transporte y Medio Ambiente  
"I.T.T.M.A."

**CERTIFICAN LA COMPETENCIA LABORAL DE**

*Iván Darío Pérez Pedraza*

Identificado con la cédula de ciudadanía No. 4.585.209 expedida en Santa Rosa,  
quien cumplió y aprobó el programa de formación de:

**TÉCNICO LABORAL EN  
SEGURIDAD VIAL**

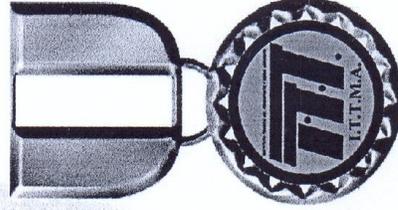
El presente se expide a los 9 días del mes de Noviembre de 2.011.

*Alfredo Rojas*

**Alfredo Rojas Henríquez**  
Director

*Heyma Díaz Peña*

**Heyma Díaz Peña González**  
Directora Académica



IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO



**UNIVERSIDAD MANUELA BELTRAN**

RESOLUCIÓN No. 4974 DE DICIEMBRE DE 2004 DE MINEDUCACIÓN

EN CONVENIO CON EL

**CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES  
Y CRIMINALISTICAS**

CERTIFICAN QUE:

**Juan Darío Pérez P.**

C.C. 4585209 de Santa Rosa de Cabal

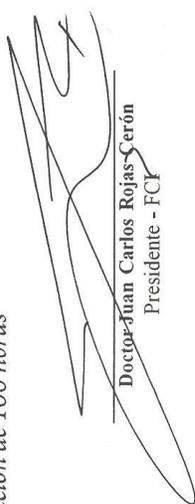
Curso y Aprobó el Diplomado en:

**Investigación, Reconstrucción y Análisis Jurídico de Accidentes de Tránsito**

Realizado del 22 de febrero al 13 de junio de 2008, con una duración de 100 horas

  
Doctor Alfonso Cuevas Zambrano  
Decano Facultad de Derecho - UMB

  
Doctora Helga Torres C.  
Secretaria Académica  
Facultad de Derecho - UMB

  
Doctor Juan Carlos Rojas Cerón  
Presidente - FCY

Se expide en Bogotá, D.C., a los 28 días del mes de Julio de 2008

**1er Seminario Internacional  
Accidentología Vial**

Ciencia y tecnología aplicadas en la seguridad vial



ESCUELA  
COLOMBIANA  
DE INGENIERIA  
JULIO GARAVITO



**La Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito e  
Investigación Forense, Reconstrucción y Seguridad Vial IRSVIAL**

Certifican que

**Iván Darío Pérez Pedraza**

C.C. 458.5209

Asistió al

**Primer Seminario Internacional de Accidentología**

Realizado en Bogotá D.C., del 23 al 25 de noviembre de 2011, con una duración de 22,5 horas.

Clemencia González Fajardo  
Directora Unidad de Gestión Externa  
Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito

Diego Manuel López Morales  
Director Forense  
IRSVIAL

*IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO*



*Trabajando por el fortalecimiento gremial  
y el talento científico*

*La Asociación Colombiana de Medicina Legal  
y Ciencias Forenses*



**INSTITUTO NACIONAL DE  
MEDICINA LEGAL Y  
CIENCIAS FORENSES**

*El Instituto Nacional de Medicina Legal  
y Ciencias Forenses*

**CERTIFICAN:**

**QUE: PEREZ PEDRAZA IVAN DARIO**

**Participó como Asistente**

**en el XXIV Congreso Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses**

*Realizado en Paipa - Boyacá, los días 30 - 31 de Octubre y 1o. de Noviembre de 2008  
con una intensidad horaria de 24 horas.*

*Jairo Herrera*

**PRESIDENTE  
Camilo Herrera Triana  
Asociación Colombiana de Medicina Legal  
y Ciencias Forenses**

*Pedro G. Franco*

**DIRECTOR  
Pedro G. Franco May  
Instituto Nacional de Medicina Legal  
y Ciencias Forenses**

IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO



REPUBLICA DE COLOMBIA

EL CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES  
FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS S.A.



CERTIFICA QUE

*Ivan Dario Perez Pedraza*

C.C. 4.585.209 de Santa Rosa de Cabal

APROBO EL

BLOQUE MODULAR EN TOPOGRAFIA, MANEJO BASICO DE  
LA ESTACION TOTAL NIKON NPL 332 Y SOFTWARE VISTA FX

DURACION 48 HORAS

Bogota 20.06.2009

Ciudad y Fecha de Terminación

*Juan Carlos Rojas Ceron*  
Presidente Centro Internacional Forense

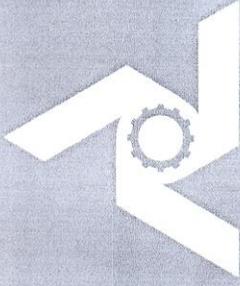
*Fredy Hernan Castañeda Poveda*  
Director Nacional de Topografía

*Helder Arloifo Ortiz Guevara*  
Gerente Nacional de Investigaciones



SERVICIO NACIONAL  
DE APRENDIZAJE

EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE SENIA  
Y  
LA ASOCIACIÓN DEL SECTOR  
AUTOMOTRIZ Y SUS PARTES  
ASOPARTES



ASOPARTES  
ASOCIACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ  
Y SUS PARTES

**CERTIFICAN QUE:**

**IVAN DARIO PEREZ PEDRAZA**

Con Cédula de Ciudadanía No. 4.585.209 de Santa Rosa de Cabal

Asistió a la Acción de Aprendizaje

**"FUNDAMENTOS DE ELECTRÓNICA ANALÓGA, DIGITAL Y RED DE  
COMUNICACIÓN "CAN" EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES"**

Del 23 de Agosto al 17 de Septiembre de 2010 con una intensidad de 80 horas

Ing. Félix Antonio Gómez Perdomo  
Director Centro de Entrenamiento

Dado en Bogotá el 17 de Septiembre de 2010

**ESTE CERTIFICADO SE EXPIDE EN EL MARCO DEL CONVENIO 00036 DEL 2010  
CELEBRADO ENTRE EL SENIA Y ASOPARTES**

IVÁN DARÍO PÉREZ PEDRAZA  
INGENIERO FÍSICO



La República de Colombia  
Ministerio de Educación Nacional  
y en su nombre el

# INSTITUTO TECNICO INDUSTRIAL NACIONAL

Santa Rosa de Cabal - Risaralda

Licencia de funcionamiento, según resolución 990 del 2 de diciembre de 1997, de la  
Secretaría de Educación y Cultura Departamental

Confiere a

*Iván Darío Pérez Pedraza*

Identificado(a) con TI 850712-53428 Expedida en Santafe de Bogotá.

El Título de

## Bachiller Técnico Industrial

Especialidad:

*ELECTRICIDAD*

Por haber cursado y aprobado los logros de formación integral correspondientes  
al Nivel de Educación Media Técnica, según requisitos del Proyecto Educativo  
Institucional P.E.I. de la institución.

Orlando García Ruales  
Rector



Mery Montoya Castro  
Secretaría

Anotado en el control interno del plantel en el

Libro 02 Folio 29 Diploma 83

Dado en Santa Rosa de Cabal a Diciembre de 13 de 2002.