

CONSTANCIA SECRETARIAL: Palmira Valle, 23 de febrero de 2023. A despacho del señor juez informándole que la apoderada judicial del demandado DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, dentro del término de ley **presentó contestación a la reforma de la demanda; así mismo aportó dictamen pericial.** Queda para proveer.

VANESSA HERÁNDEZ MARÍN
Secretaria



**JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO
PALMIRA VALLE**

Febrero veinticuatro (24) de dos mil veintitrés (2023)

Auto número: **0247**

**ASUNTO : TIENE CONTESTADA REFORMA DEMANDA, y
OTRAS DISPOSICIONES**
PROCESO : RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
**DEMANDANTES : DIEGO FERNANDO RADA MARTÍNEZ
INGRID SAMARA RADA SALAZAR**
DEMANDADO : DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO
RADICACIÓN : 765203103003-2022-00072-00

El Despacho en virtud que la **apoderada judicial del demandado DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, en término presentó contestación de la reforma a la demanda, adosando igualmente, dictamen pericial;** se tendrá por contestada la demanda; se **correrá traslado de las excepciones de mérito propuestas, de la objeción al juramento estimatorio y del dictamen pericial** a la parte demandante por el término de ley.

Aunado a ello, teniendo en cuenta que el apoderado judicial de la parte demandada objetó el juramento estimatorio, se le **concede a la parte actora el término de cinco (5) días para que allegue o solicite las pruebas pertinentes** de conformidad con lo dispuesto en el inciso 2 del artículo 206 del C. G. del P.

Por lo anterior, el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Palmira,

DISPONE:

PRIMERO: TENER POR CONTESTADA LA REFORMA A LA DEMANDA en término, por la apoderada judicial del demandado DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO.

SEGUNDO: CORRER TRASLADO a la parte demandante de las **excepciones de mérito** presentadas por el demandado DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, por el término de cinco (5) para que pida la pruebas que pretendan hacer valer sobre los hechos en que ellas se fundan.

TERCERO: CONCEDER a la parte actora el término de cinco (5) días para que allegue o solicite las pruebas pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el inciso 2 del artículo 206 del C. G. del P.

CUARTO: CORRER TRASLADO a la parte demandante del dictamen pericial presentado por el demandado DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO por el término de tres (3) días de conformidad con lo dispuesto en el artículo 228 *ejusdem*.

NOTIFÍQUESE

El Juez,

CARLOS IGNACIO JALK GUERRERO

Nbg

Firmado Por:
Carlos Ignacio Jalk Guerrero
Juez
Juzgado De Circuito
Civil 003
Palmira - Valle Del Cauca

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **f5d61eb64db4b4fba3ba050547bf7b1cd030f24c9f3952279d47420f4bbc68f1**

Documento generado en 24/02/2023 12:56:47 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>

Fwd: MEMORIAL APORTO DICTAMEN PERICIAL DDTE: DIEGO FERNANDO RADA RAD:
2022-00130

Jacqueline Romero <firmadeabogadosjr@gmail.com>

Mar 07/02/2023 12:19

Para: Juzgado 03 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Palmira <j03ccpal@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Señores

JUZGADO TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO DE PALMIRA VALLE

E. S. D.

REFERENCIA: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTES: DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ Y OTRO

DEMANDADO: DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO

RADICACION: 76001 31 03 008 -2022 -00130 -00

JACQUELINE ROMERO ESTRADA, mayor de edad, vecina de Palmira V., identificada con Cédula de Ciudadanía No 31.167.229 de Palmira V., Abogada en ejercicio de la profesión, portadora de la Tarjeta Profesional No 89930 expedida por el Honorable Consejo Superior de la Judicatura, actuando en el presente proceso en calidad de apoderada judicial del Señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, por medio del presente me permito manifestar al despacho que por error de transcripción se estipulo una radiación diferente al proceso siendo lo correcto radicación 202200072

Cordialmente,



Jacqueline Romero Estrada

Abogada

Calle 29 No. 27-40 Oficina 604 Edificio Banco de Bogotá.

Palmira, Valle del Cauca

(+57) 3176921134 – 3182115503 - 2859637

Proyectó: ARE

----- Forwarded message -----

De: **Jacqueline Romero** <firmadeabogadosjr@gmail.com>

Date: mié, 26 oct 2022 a la(s) 12:47

Subject: MEMORIAL APORTO DICTAMEN PERICIAL DDTE: DIEGO FERNANDO RADA RAD: 2022-00130
To: Juzgado 03 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Palmira <j03ccpal@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Señores

JUZGADO TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO DE PALMIRA VALLE

E. S. D.

REFERENCIA: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL

DEMANDANTES: DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ Y OTRO

DEMANDADO: DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO

RADICACION: 76001 31 03 008 -2022 -00130 -00

JACQUELINE ROMERO ESTRADA, mayor de edad, vecina de Palmira V., identificada con Cédula de Ciudadanía No 31.167.229 de Palmira V., Abogada en ejercicio de la profesión, portadora de la Tarjeta Profesional No 89930 expedida por el Honorable Consejo Superior de la Judicatura, actuando en el presente proceso en calidad de apoderada judicial del Señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, por medio del presente me permito aportar DICTAMEN PERICIAL suscrito por MAURICIO VEGA RENGIFO FÍSICO – FORENSE, de conformidad con el artículo 227 del Código General del Proceso.

Cordialmente,



Jacqueline Romero Estrada

Abogada

Calle 29 No. 27-40 Oficina 604 Edificio Banco de Bogotá.

Palmira, Valle del Cauca

(+57) 3176921134 – 3182115503 - 2859637

Proyectó:



Jacqueline Romero Estrada
Firma de abogados S.A.S

Señores

JUZGADO TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO DE PALMIRA VALLE

E. S. D.

REFERENCIA: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTES: DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ Y OTRO

DEMANDADO: DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO

RADICACION: 76001 31 03 008 -2022 -00130 -00

JACQUELINE ROMERO ESTRADA, mayor de edad, vecina de Palmira V., identificada con Cédula de Ciudadanía No 31.167.229 de Palmira V., Abogada en ejercicio de la profesión, portadora de la Tarjeta Profesional No 89930 expedida por el Honorable Consejo Superior de la Judicatura, actuando en el presente proceso en calidad de apoderada judicial del Señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, por medio del presente me permito aportar DICTAMEN PERICIAL suscrito por MAURICIO VEGA RENGIFO FÍSICO – FORENSE, de conformidad con el artículo 227 del Código General del Proceso.

NOTIFICACIONES

Las notificaciones personales las recibiré en su despacho o en mi oficina de Abogada ubicada en la Calle 29 No 27-40 oficina 604 edificio Banco de Bogotá de la ciudad de Palmira. Teléfono 2859637 Cel. 317-6921134; correo electrónico firmadeabogadosjr@gmail.com

Del Señor Juez,

JACQUELINE ROMERO ESTRADA

C.C. N° 31.167.229 de Palmira Valle

T.P. N° 89930 del C.S. de la J.

FÍSICA FORENSE ACCIDENTES DE TRÁNSITO RECONSTRUCCIÓN & EXPERIMENTACIÓN

MAURICIO VEGA RENGIFO / FÍSICO - FORENSE



Medicina Legal - Tránsito de Yumbo - Universidad del Valle - Universidad Icesi - Universidad Javeriana

DESDE 1994 NÚMERO 1 EN EXPERIENCIA ESTATAL Y PRIVADA REGIONAL

Carrera 38 A # 16 – 52, 335 97 57, Cali / [email:fifolaboratorio@gmail.com](mailto:fifolaboratorio@gmail.com)

DICTAMEN PERICIAL / FOLIO 1 DE 96

Cali, 28 de septiembre de 2022 (inicio del estudio)

Para: el señor Diego Fernando Tovar Eraso y/o doctora Jackeline Romero Estrada
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

1. REFERENCIAS DEL CASO

Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el señor Diego Fernando Tovar Eraso, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito tipo choque ocurrido entre una camioneta Chevrolet Blazer y una motocicleta Honda E Storm 125. Caso sucedido en la Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle, el 01 de octubre de 2018. El dictamen se soporta en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

2. ELEMENTOS RECIBIDOS

Recibió el suscrito perito físico forense la siguiente información documental: Fotocopia Informe de Accidente número A GSV 3860, 01 octubre de 2018; Fotocopia Primer Reconocimiento Médico Legal, Diego Fernando Rada Martínez, 19 octubre de 2018; Copia Declaración Notarial, 15 octubre de 2022, Diego Fernando Tovar, conductor camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390; Copia Declaración Notarial, 25 octubre de 2022, Isabella Tovar Jaramillo, ocupante camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390; Copia Estudio (Power Point) denominado “Diagnostico Calle 35 con Cra 2 este”; Fotocopia Matricula Vehicular, Camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390.

3. MOTIVO DE LA PERITACIÓN

3.1 A partir de factores tales como: la masa de los vehículos automotores involucrados (camioneta Chevrolet Blazer y motocicleta Honda E Storm 125); las características y localización de daños asociados a la interacción sucedida; las consecuencias en el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125; las posibles trayectorias y características de velocidades de los automotores respecto de la vía (Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle) en los momentos de la interacción. ¿Cómo articulan esos factores en el contexto del evento interactivo sucedido?.

3.2 Construir una hipótesis físico – forense coherente con los datos y hechos físicos recopilados, que explique el mecanismo de interacción de los vehículos involucrados en inmediaciones donde sucedieron los hechos: Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle. Plantear posibles implicaciones forenses y de evitabilidad asociadas a la evolución espacio – temporal de los automotores.

4. MÉTODOS EMPLEADOS

4.1 Análisis forense de informaciones suministradas en cuanto a: los parámetros físicos relevantes relativos al mecanismo de interacción de los automotores desde una perspectiva físico forense; características de localización de daños; características de lesiones; masa de los cuerpos móviles involucrados; posibles trayectorias y características de velocidades; características topográficas de la vía donde sucedieron los hechos, entre otros.

4.2 Observación. Documentación de datos y parámetros dimensionales. Procesamiento de informaciones. Elaboración de Hipótesis. Implementación de modelos físicos analíticos y experimentales (según la necesidad) realizados por el suscrito perito para el estudio del caso. Utilización (según criterio del perito y necesidad) de equipos tales como: estación de trabajo computarizada HP Pavillion 23 (involucra utilización de programas informáticos de edición documental, edición gráfica, edición analítica y procesos numéricos de datos), cámara fotográfica Fuji 14 Mp y cintas métricas.

4.3 Implementación del método científico aplicado al campo forense. Análisis de hipótesis explicativas, hipótesis gráficas y resultados obtenidos desde un punto de vista físico – forense sobre interacción y evolución espacio - temporal de los vehículos automotores y/o cuerpos móviles (camioneta Chevrolet Trail Blazer y motocicleta Honda E Storm 125) respecto de la vía: Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle. Planteamiento de posibles implicaciones físico - forenses y/o de evitabilidad basado en leyes y principios físicos.

5. DESCRIPCIÓN.

De acuerdo al Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018 ocurrió un hecho interactivo tipo choque entre una camioneta y una motocicleta. El caso ocurrió el 01 de octubre de 2018, día lunes, a las 13:30 horas, en la intersección vial de la Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle.

La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, modelo 2007, conducida por el señor Diego Fernando Rada Martínez, en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos, se desplazaba por regiones del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente. La camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017, de Placas GSR 1390, conducida por el señor Diego Fernando Tovar Eraso, en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos se desplazaba por regiones del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional aproximado hacia el Sur. A la camioneta Chevrolet Trail Blazer le correspondía el Pare de la Carrera 2 E con Calle 35. En circunstancias que son motivo de investigación, ocurrió una interacción de características perpendicular sobre la cual se reportaron las siguientes consecuencias: daños materiales en estructuras de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D (guardafango delantero, carenaje y defensa); daños materiales en estructuras de la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390 (bomper delantero, capot, guardafango, unidad de luz delantera izquierda), y lesiones en el cuerpo del conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D. De acuerdo a los reportes de las posiciones finales, las trayectorias, y los daños para los vehículos, se deduce que la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D posiblemente incidió a cierta velocidad sobre regiones del costado izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017, de Placas GSR 1390 (región del guardafango y rueda direccional).

De acuerdo al informe de accidente, las características de la vía eran las siguientes: Rectas (ambas vías); Planas; Con andén (ambas); De doble sentido (ambas); De una calzada (ambas); Con dos carriles (ambas); Construida en asfalto y concreto (vía 1: Calle 35); Estado bueno (vía 2: Carrera 2 E); Con huecos (vía 1: Existía señal vertical de Pare (vía 2: Carrera 2 E); Existía señales horizontales, línea de Pare (vía 2: Carrera 2 E); Existían flechas y leyendas (vía 2: Carrera 2 E, de Sentido vial y Pare); La visibilidad era normal (ambas vías). Las características del lugar eran las siguientes: área urbana; Sector residencial; diseño "intersección"; condición climática normal. (1). Se anexan a continuación informaciones pertenecientes al Informe de Accidente número de A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, que resultan de interés para el proceso reconstructivo físico forense.

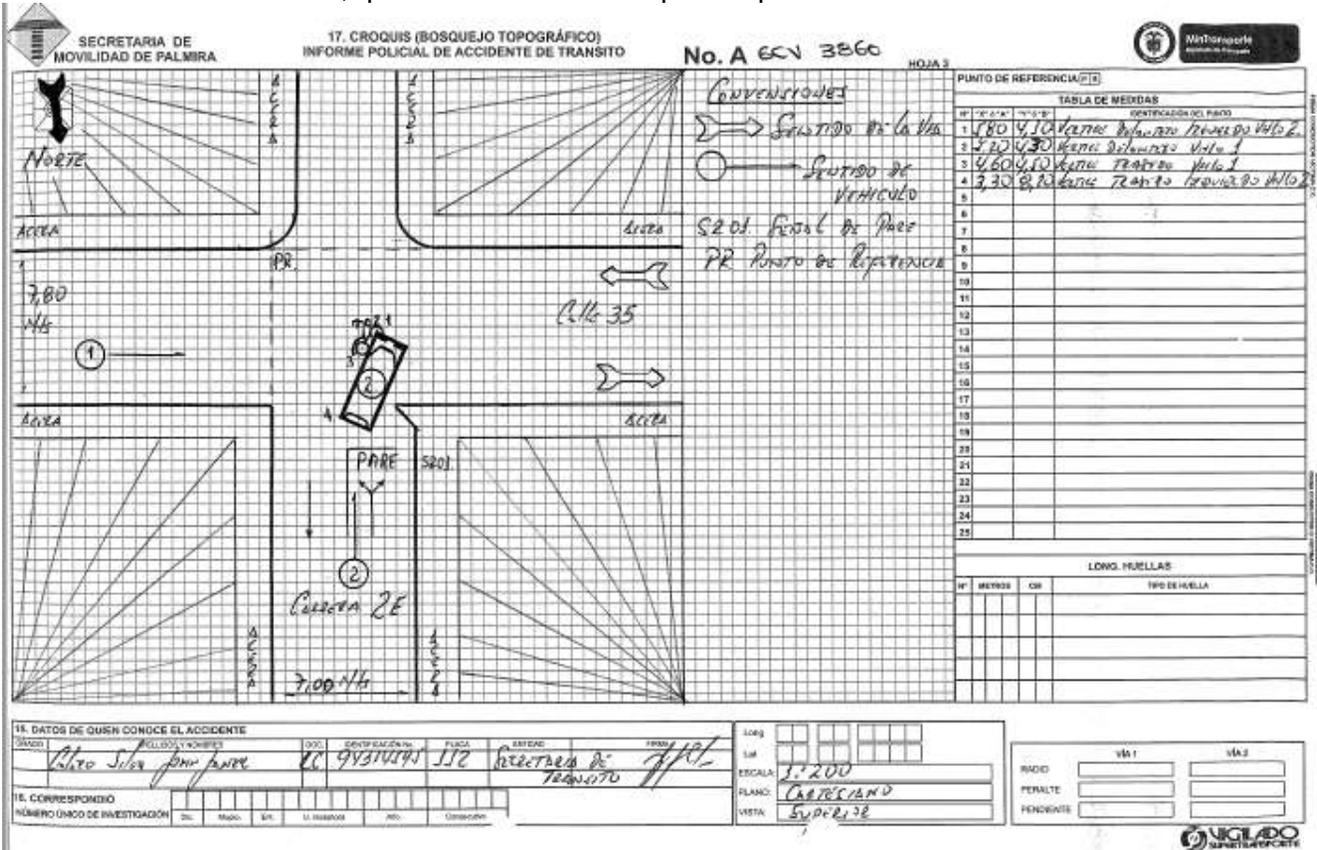


Imagen escaneada A. Se observa una imagen del Croquis del Informe de Accidente número de A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018. En esta imagen se visualizan la totalidad de las informaciones complementarias documentadas.

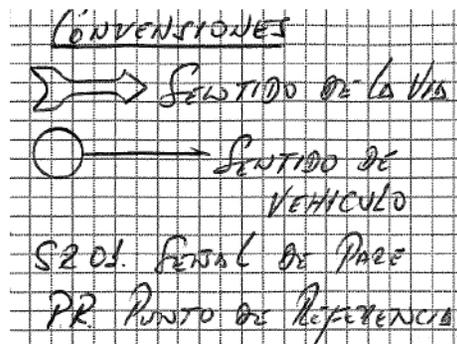


Imagen escaneada B. Se observa el complemento "Convensiones" que la autoridad de tránsito utilizó al elaborar el Croquis del Informe de Accidente número de A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018 (Sentido de la vía, Sentido de vehículo, Señal de Pare, Punto de Referencia).

TABLA DE MEDIDAS			
Nº	"X" 6"A"	"Y" 6"B"	IDENTIFICACIÓN DEL PUNTO
1	5,80	4,10	Vértice Delantero Izquierdo Vhlo 2.
2	5,20	4,30	Vértice Delantero Vhlo 1
3	4,60	4,50	Vértice Trasero Vhlo 1
4	3,30	8,20	Vértice Trasero Izquierdo Vhlo 2
5			

TABLA DE MEDIDAS	
1	(5,80; 4,10) Vértice delantero izquierdo vehículo 2
2.	(5,20; 4,30) Vértice delantero vehículo 1
3.	(4,60; 4,50) Vértice trasero vehículo 1
4.	(3,30; 8,20) Vértice trasero izquierdo vehículo 2

Imagen escaneada C. Se observa el complemento "TABLA DE MEDIDAS" que la autoridad de tránsito incluyó al elaborar el Croquis del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018.

LONG. HUELLAS
TIPO DE HUELLA

Imagen escaneada D. Se observa el ítem "LONG. HUELLAS" el cual no fue diligenciado por la autoridad de tránsito dentro del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018. Por lo anterior se deduce que la autoridad de tránsito no encontró, en regiones de la vía (intersección vial), huellas pertenecientes a los vehículos que interaccionaron.

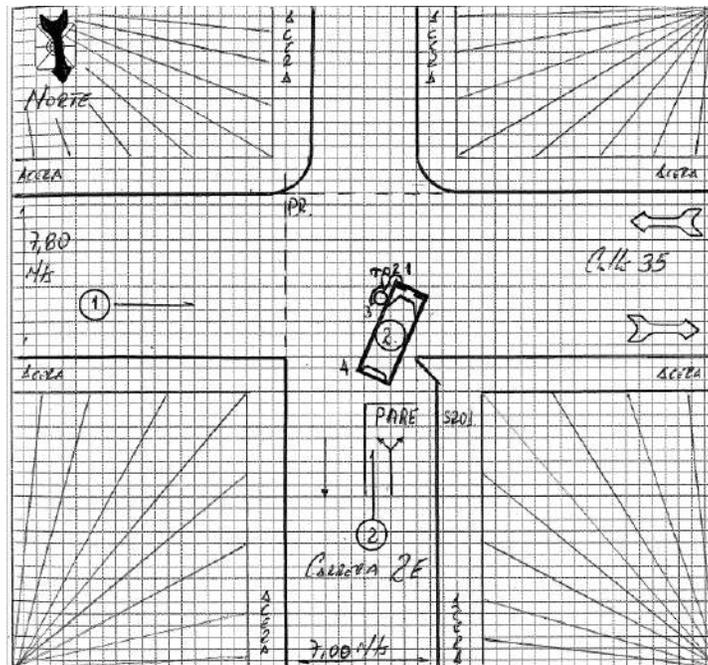


Imagen escaneada E. Como complemento de lo observado en la imagen escaneada A, a folio 3, se observa una mayor ampliación de lo que constituye el Croquis del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018.

8.8 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO

GUARDAFANGO DELANTERO,
CARENAJE Y DEFENSA

8.9 LUGAR DE IMPACTO

FRONTAL



Imágenes escaneadas F. En la imagen de la izquierda se visibiliza el Item “DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES” del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, el cual para la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D refiere (sic): “GUARDAFANGO DELANTERO, CARENAJE Y DEFENSA”. En la imagen de la derecha, el mono o boceto ilustra el “LUGAR DE IMPACTO” establecido por la autoridad de tránsito en el Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, para la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, indica afectaciones en regiones delanteras de la referida motocicleta.

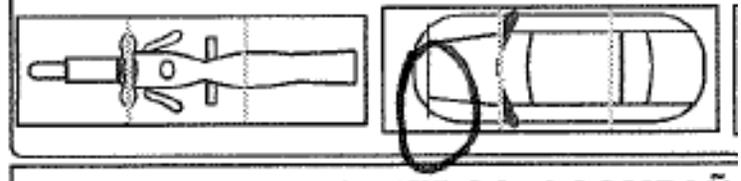
8.8 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO

BOMPER DELANTERO, CAPOT,
GUARDAFANGO DELANTERO DERECHO,
UNIDAD DE LUZ DELANTERA
IZQUIERDA.

CONDUCTOR VICTIMA TESTIGO C.C.

8.9 LUGAR DE IMPACTO

FRONTAL



Imágenes escaneadas G. En la imagen de la izquierda se visibiliza el item “DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES” del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, el cual para la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390 refiere (sic): “BOMPER DELANTERO, CAPOT, GUARDAFANGO DELANTERO DERECHO, UNIDAD DE LUZ DELANTERA IZQUIERDA”. En la imagen de la derecha, el mono o boceto ilustra el “LUGAR DE IMPACTO” establecido por la autoridad de tránsito en el Informe, de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, para la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, indica afectaciones en la regiones frontales y delanteras, con predominio izquierdo.

HOSPITAL CLÍNICA	SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES
PALMA REAL.		Las descritas en la historia clínica

Imagen escaneada H. El Item “DESCRIPCIÓN DE LESIONES” del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, refiere para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D (SIC): “LAS DESCRITAS EN LA HISTORIA CLÍNICA”.

DIEGO FERNANDO CC		16.282.135		COLOMBIANO		DIA	MES	AÑO	MUERTO	HERIDO
2-110		PRADO		PALMIRA 3194605302		SE PRACTICÓ EXAMEN	SI	NO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
IN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP.	VEN	CÓDIGO DE TRANSITO	AUTORIZÓ	EMBRIAGUEZ	GRADO	S. PSICOACTIVAS	
55	AZ		28	05	18				SI	NO
DESCRIPCIÓN DE LESIONES						CHALECO	CASCO	CINTURÓN	SI	NO
Las descritas en la historia clínica										

CASCO
SI NO

Imágenes escaneadas I. El item “CASCO” del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, refiere para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, no fue diligenciado. No establece si portaba o no casco el conductor de de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D.

13. OBSERVACIONES Código de Hipótesis: 145 ARRANCAR SIN PRECAUCIÓN

145	Arrancar sin precaución.	Poner un vehículo en movimiento sin observar las debidas precauciones.
-----	--------------------------	--

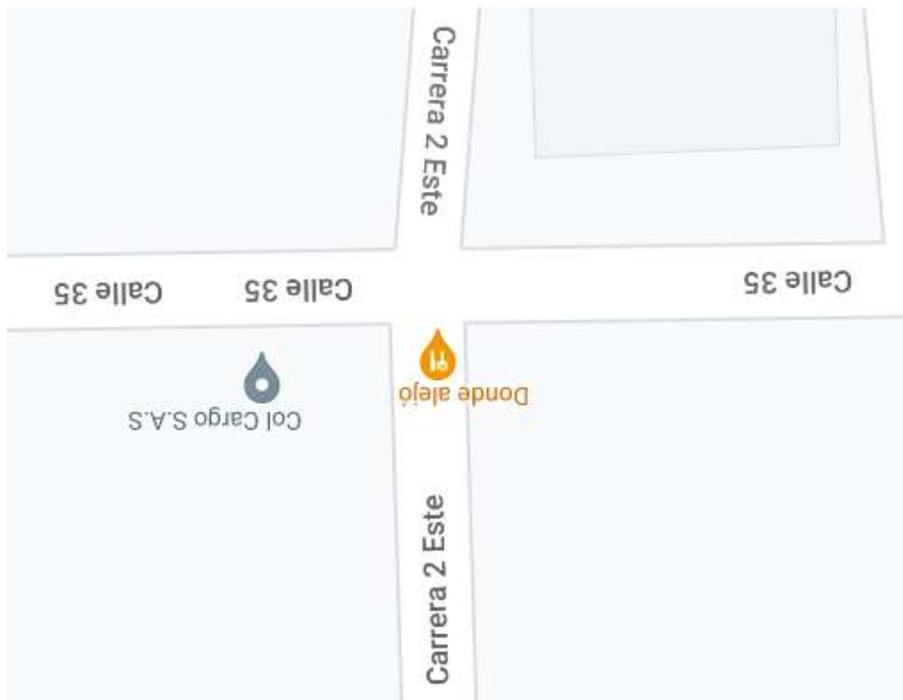
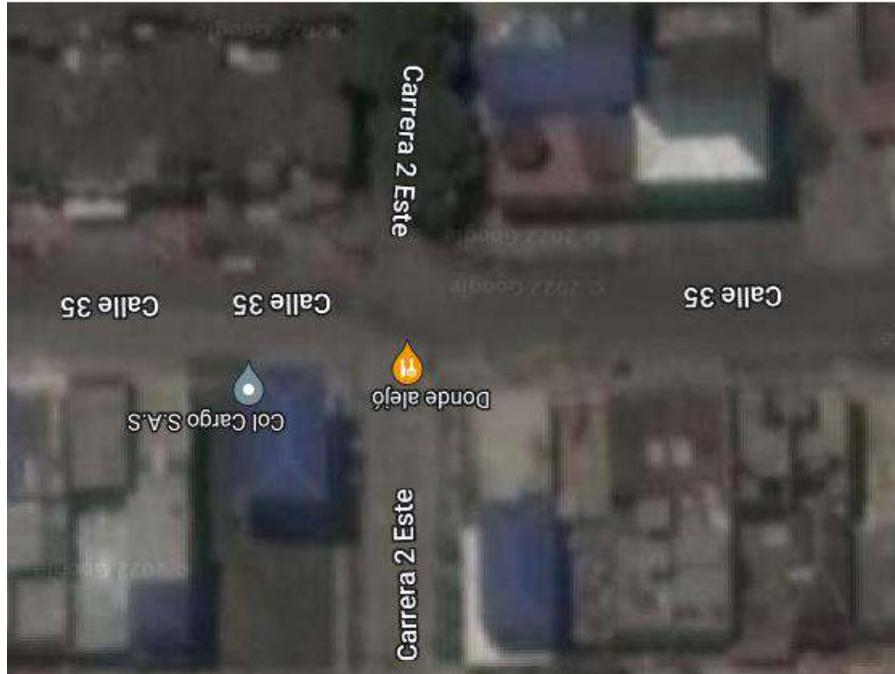
Imagen escaneada J. El ítem “OBSERVACIONES” del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, plantea como “HIPÓTESIS” para el conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390 (SIC): “CÓDIGO DE HIPÓTESIS: 145 ARRANCAR SIN PRECAUCIÓN.”.

Al observar la documentación del Croquis del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018 resulta de interés desde un punto de vista físico forense los siguientes aspectos:

- La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, ocupa regiones izquierdas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente. Se percibe caída sobre su costado izquierdo.
- La carrocería de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D se percibe transversalizada respecto de la calzada de la Calle 35. Su región delantera apuntando aproximadamente hacia el Suroccidente, y su región trasera apuntando aproximadamente hacia el Nororiente.
- La carrocería de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D quedó en estrecha cercanía y/o contacto con la región delantera izquierda de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390.
- La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D se desplazaba en momentos anteriores al evento interactivo primario, posiblemente por regiones del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente.
- La camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, se documentó ocupando principalmente regiones pertenecientes al carril derecho de la Calle 35. La localización final documentada para este automotor sugiere una evolución espacio – temporal, proviniendo del carril derecho de la Carrera 2 E, en sentido direccional aproximado al Sur.
- La carrocería de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 se percibe orientada espacialmente con cierta componente en sentido direccional aproximado al Suroccidente.
- No se documentaron huellas de frenada para los vehículos involucrados. Tampoco se documentó y/o precisó el Punto o Región de Impacto.

5.1 CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS OBTENIDA DE LA APLICACIÓN GOOGLE MAPS.

De la dirección <https://www.google.com/maps/@3.5315596,-76.2756988,288m/data=!3m1!1e3?hl=es-ES> se obtuvo la siguiente información:



Imágenes digitalizadas número 1. En dos vistas satelitales se visualiza las características del Lugar de los Hechos obtenida de la aplicación Google Maps. Se trata de una intersección vial donde las calzadas de la Carrera 2 E que confluyen en la Calle 35, no son del mismo ancho. Adicionalmente, una de las calzadas de la Carrera 2 E posee menor ancho, y no se encuentra a 90° respecto de la Calle 35.



Fecha de la imagen: ago 2013

Imagen digitalizada número 2.



Imagen digitalizada número 3.



Imagen digitalizada número 4.



Imagen digitalizada número 5.



Imagen digitalizada número 6.



Imagen digitalizada número 7.

Imágenes digitalizadas número 2 a la 7. Complemento de lo observado en las imágenes digitalizadas número 1, a folio 7, donde se visualizan las características topográficas del Lugar de los Hechos: intersección de la Calle 35 con Carrera 2 E de la ciudad de Palmira, Valle.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

6.1 DOCUMENTACIÓN DEL LUGAR DE LOS HECHOS OBTENIDA POR EL PERITO FÍSICO FORENSE EL 02 DE OCTUBRE DE 2022.

6.1.1 CARRERA 2 E EN SENTIDO DIRECCIONAL APROXIMADO AL SUR EN INMEDIACIONES DE LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 35.



Imagen fotográfica digitalizada número 8.



Imagen fotográfica digitalizada número 9.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 8 y 9. Se observa la Carrera 2 E en sentido direccional aproximado al Sur en inmediaciones de la intersección con la Calle 35. Por este sentido direccional se desplazaba la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390. Se trata de una calzada recta con dos carriles en sentidos contrarios, posee aceras a ambos lados, existen antejardines en mampostería y rejas, existe una señal tipo pedestal de "Pare", existe una línea de "Pare" horizontal sobre el piso del carril derecho, y flechas que indican el viraje a la izquierda y a la derecha.

6.1.2 CARRERA 2 E EN SENTIDO DIRECCIONAL APROXIMADO AL NORTE EN INMEDIACIONES DE LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 35.



Imagen fotográfica digitalizada número 10.



Imagen fotográfica digitalizada número 11.



Imagen fotográfica digitalizada número 12.



Imagen fotográfica digitalizada número 13.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 10 a la 13. Como complemento de lo observado en las Imágenes fotográficas digitalizadas número 8 y 9, a folio 11, se visualiza la Carrera 2 E en sentido direccional aproximado al Norte, en inmediaciones de la intersección con la Calle 35. Hacia el fondo de las imágenes se perciben las características del tramo de calzada perteneciente a la Carrera 2 E por donde provenía la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390. Igualmente se alcanza a percibir la señal de "Pare" tipo pedestal presente en ese lugar.

6.1.3 CALLE 35 EN SENTIDO DIRECCIONAL APROXIMADO AL OCCIDENTE EN INMEDIACIONES DE LA INTERSECCIÓN CON LA CARRERA 2 E.



Imagen fotográfica digitalizada número 14.



Imagen fotográfica digitalizada número 15.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 14 y 15. Se observan las características topográficas de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente en inmediaciones de la intersección con la Carrera 2 E. por este sentido direccional se desplazaba la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D. Se trata de una calzada recta con dos carriles en sentidos contrarios, posee aceras a ambos lados, existen antejardines en mampostería y rejas. Nótese la presencia de antejardines a la derecha de las imágenes fotográficas, en particular cuando se acerca a la intersección vial con la Carrera 2 E.

6.1.4 AFECTACIÓN DE LA VISIBILIDAD POR CONSTRUCCIÓN CIVIL LOCALIZADA A LA MARGEN IZQUIERDA DE LA CARRERA 2 E (SENTIDO DIRECCIONAL APROXIMADO AL SUR) EN LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 35.



Imagen fotográfica digitalizada número 16.



Imagen fotográfica digitalizada número 17.



Imagen fotográfica digitalizada número 18.



Imagen fotográfica digitalizada número 19.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 16 a la 19. En varias imágenes fotográficas, y desde diferentes lugares, avanzando por la Carrera 2 E, se visualiza a la izquierda de las referidas imágenes fotográficas, la afectación de la visibilidad debido a una construcción civil localizada a la margen izquierda de la Carrera 2 E, en sentido direccional aproximado al Sur, y en cercanía a la intersección con la Calle 35 (residencia esquinera). La afectación de la visibilidad incidía sobre los conductores que se acercaran a la intersección vial con la Calle 35, desde antes y después de hacer el "Pare" presente en la Carrera 2 E.

6.1.5 SEÑAL DE "PARE" TIPO PEDESTAL Y SEÑALES HORIZONTALES UBICADAS EN EL CARRIL DERECHO DE LA CARRERA 2 E (PERSPECTIVA VISUAL HACIA EL SUR) ANTES DE LA CALLE 35.



Imagen fotográfica digitalizada número 20.



Imagen fotográfica digitalizada número 21.



Imagen fotográfica digitalizada número 22.



Imagen fotográfica digitalizada número 23.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 20 a la 23. Se visualiza la señal de "Pare" tipo pedestal y señales horizontales (línea de Pare y flechas) ubicadas en el carril derecho de la carrera 2 E en perspectiva visual hacia el Sur, antes de llegar a la calzada de la Calle 35.

6.1.6 PUNTO DE REFERENCIA UTILIZADO POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO AL DILIGENCIAR EL CROQUIS DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



Imagen fotográfica digitalizada número 24.



Imagen fotográfica digitalizada número 25.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 24 y 25. Se observa el lugar donde la autoridad de tránsito estableció el Punto de Referencia (P.R.) utilizado por la autoridad de tránsito al diligenciar el Croquis del informe Policial de Accidentes de Tránsito número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018. El referido Punto de Referencia (P.R.) se ubica proyectar el límite izquierdo de la calzada de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur e intersectarlo con la proyección del límite izquierdo de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente.

6.1.7 AFECTACIÓN A LA VISIBILIDAD EN LA CARRERA 2 E Y POR LA CALLE 35 DEBIDO A CONSTRUCCIÓN CIVIL.



Imagen fotográfica digitalizada número 26.



Imagen fotográfica digitalizada número 27.



Imagen fotográfica digitalizada número 28.



Imagen fotográfica digitalizada número 29.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 26 a la 29. Desde varias perspectivas se aprecia la afectación a la visibilidad cuando voltean a mirar hacia la izquierda los conductores que provienen de la Carrera 2 E, acercándose a la intersección vial de la Calle 35. Lo anterior debido a las características de la construcción civil presente en el lugar: particularmente por el antejardín en mampostería y las rejas de acero.

6.1.8 OBSTÁCULO EN EL PISO EN CERCANÍA A LA SEÑAL DE “PARE” TIPO PEDESTAL EN LA ESQUINA DE LA INTERSECCIÓN DE LA CARRERA 2 E CON CALLE 35.



Imagen fotográfica digitalizada número 30.



Imagen fotográfica digitalizada número 31.

Imágenes fotográficas digitalizadas número 30 y 31. Se visibiliza un obstáculo sobrepuesto en el piso de la calzada en cercanía a la señal de “Pare” tipo pedestal, localizado en la esquina de la intersección de la Carrera 2 E con Calle 35. La característica de este elemento obliga a los conductores, a abrirse a regiones izquierdas del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur. Y si pretenden virar a la derecha, les exige posicionarse hacia regiones centrales de la calzada de la Calle 35.

6.2 PRIMER RECONOCIMIENTO MÉDICO LEGAL PRACTICADO AL SEÑOR DIEGO FERNANDO RADA MARTÍNEZ, EL 19 DE OCTUBRE DE 2018.



**INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES
UNIDAD BASICA PALMIRA**

DIRECCIÓN: Calle 23 No. 33-81. PALMIRA, VALLE DEL CAUCA
TELEFONO: (2) 2727700 Telefonía IP (1) 4069944 extensión 3305

**INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE
No.: UBPLM-DSVLLC-03580-2018**

CIUDAD Y FECHA: PALMIRA, 19 de octubre de 2018
 NÚMERO DE CASO INTERNO: **UBPLM-DSVLLC-04238-C-2018**
 OFICIO PETITORIO: No. SD - 2018-10-18. Ref. Noticia criminal 765206000180201801890 -
 AUTORIDAD SOLICITANTE: DORIS MERCEDES RODRIGUEZ QUIJANO
 FISCALIA 86 LOCAL
 FISCALIA GENERAL DE LA NACION
 AUTORIDAD DESTINATARIA: DORIS MERCEDES RODRIGUEZ QUIJANO
 FISCALIA 86 LOCAL
 FISCALIA GENERAL DE LA NACION
 CALLE 31 NO. 30-48
 PALMIRA, VALLE DEL CAUCA
 NOMBRE EXAMINADO: **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**
 IDENTIFICACIÓN: CC 16282135
 EDAD REFERIDA: 50 años
 ASUNTO: Lesiones / Accidente de transporte

Examinado hoy viernes 19 de octubre de 2018 a las 10:36 horas en Primer Reconocimiento Médico Legal. Previa explicación de los procedimientos a realizar en la valoración, la importancia de los mismos para el proceso judicial o administrativo, se diligencia el consentimiento informado, se toma firma y huella dactilar del índice derecho del examinado en el consentimiento informado

INFORMACIÓN ADICIONAL AL COMENZAR EL ABORDAJE FORENSE: Aporta OFICIO PETITORIO.

RELATO DE LOS HECHOS:

El examinado refiere que "El 01/Oct/2018 a las 01:20 pm yo iba en moto, conduciendo, y me accidenté con una camioneta que se llevó el pare, en el perímetro urbano."

ATENCIÓN EN SALUD: Fue atendido en CLINICA PALMA REAL. Aporta copia de historia clínica número 16282135, que refiere en sus partes pertinentes lo siguiente:

"01/10/2018= Paciente de 50 años el cual sufre accidente de tránsito -moto vs carro- refiere que el carro se llevó el pare, afirma uso de casco, al chocar presenta trauma facial con múltiples heridas en cara, labio, edema de hemicara derecha, zona nasal... laceraciones en mano... herida en zona frontal izquierda de +/-3cm con bordes irregulares, herida en zona maxilar de 3cm bordes irregulares, además herida en labio con pérdida de la comisura labial... Dra Laura Melissa Cuellar Garcia...TAC de cara: Fractura de septum nasal y fisura de la pirámide nasal, de manejo quirúrgico...Herida en párpado inferior izquierdo no afrontada con desprendimiento del mismo y eversión de sus bordes a nivel subciliar izquierdo...Herida de la comisura labial izquierda con desprendimiento y compromiso de mucosa y piel de esta zona, esta con puntos de afrontamiento en la zona, otra herida nasolabial con compromiso del ala nasal en su base, con puntos de afrontamiento, estas heridas con características avulsivas y de bordes irregulares, presenta otras heridas múltiples en cara tipo laceración, las cuales requieren exploración y manejo en los diferentes planos y se describirán posterior a evaluación intraquirúrgica... Dr. Jorge Andres Sarria Plaza Cirugía Maxilofacial."

GLORIA INÉS ANGULO CASTANEDA
PROFESIONAL ESPECIALIZADO FORENSE

SERVICIO FORENSE PARA UNA COLOMBIA DIVERSA Y EN PAZ

INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE

No.: UBPLM-DSVLLC-03580-2018

"18/10/2018= Dx: 1.-Fractura de septo nasal (reducción por cx maxilofacial) 2.-Heridas múltiples en cara región frontal y malar izquierda (se realizó intervención quirúrgica por cx maxilofacial). 3.-Fractura dental 26 y 27. 4.-Contusión en ambas manos. 5.-Contusión en rodilla derecha. Paciente con mejoría de heridas y abrasiones en cara, lado izquierdo, sin embargo hay una de las heridas en región frontal que se ulceró y tiene signos de infección en el momento, se indica manejo antibiótico... Dra. Lady Tatiana Chamorro Lombana."

ANTECEDENTES: Patológicos: Trombolisis de miembros inferiores hace 11 años. . Quirúrgicos: Vasectomía hace 16 años.. Traumáticos: Fractura de muñeca derecha en la infancia.. Psiquiátricos: Negativos.. Toxicológicos: Negativos..

EXAMEN MÉDICO LEGAL

Aspecto general: Ingresa por sus propios medios, coherente, orientado en las tres esferas, con marcha normal.

Descripción de hallazgos

- Cara, cabeza, cuello: Apósito oclusivo frontofacial izquierdo que no es prudente remover para no interferir con el tratamiento. Múltiples laceraciones en hemicara izquierda en proceso de cicatrización.
- Miembros superiores: Laceraciones en fase de costra, en dorso de articulación metacarpo-falángica del índice izquierdo, de 1cm, y de 0.5cm.
- Miembros inferiores: Tres laceraciones en fase de costra, en rodilla derecha, de 1cm, 0.5cm y 1cm.

ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y CONCLUSIONES

Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos.

Mecanismo traumático de lesión: Contundente.

Incapacidad médico legal PROVISIONAL TREINTA Y CINCO (35) DÍAS.

Secuelas médico legales a determinar...

Debe regresar a nuevo reconocimiento médico legal al término del tratamiento o en dos meses, con nuevo oficio de su despacho.

Se entrega original del informe pericial realizado como lo solicita en su oficio petitorio, para que sea entregado en su despacho, una copia reposa en nuestros archivos.

Atentamente,

GLORIA INÉS ANGULO CASTANEDA
PROFESIONAL ESPECIALIZADO FORENSE

NOTA: Al solicitar cualquier información relacionada con el presente Informe pericial, cite el número de caso interno. Este Informe pericial fue elaborado a solicitud de autoridad competente con destino al proceso penal indicado en el oficio de remisión, no reemplaza ni homologa a la Incapacidad laboral. Para un próximo reconocimiento es indispensable traer nuevo oficio petitorio.

19/10/2018 11:10

Pag. 2 de 2

Mauricio Vega Rengifo / Físico - Forense



6.2.1 HALLAZGOS DEL PRIMER RECONOCIMIENTO MÉDICO LEGAL PRACTICADO AL SEÑOR DIEGO FERNANDO RADA MARTÍNEZ.

NOMBRE EXAMINADO:	DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ
IDENTIFICACIÓN:	CC 16282135
EDAD REFERIDA:	50 años
ASUNTO:	Lesiones / Accidente de transporte

ATENCIÓN EN SALUD: Fue atendido en CLINICA PALMA REAL. Aporta copia de historia clínica número 16282135, que refiere en sus partes pertinentes lo siguiente:
 "01/10/2018= Paciente de 50 años el cual sufre accidente de tránsito -moto vs carro- refiere que el carro se llevó el pare, afirma uso de casco, al chocar presenta trauma facial con múltiples heridas en cara, labio, edema de hemicara derecha, zona nasal... laceraciones en mano... herida en zona frontal izquierda de +/-3cm con bordes irregulares, herida en zona maxilar de 3cm bordes irregulares, además herida en labio con pérdida de la comisura labial... Dra Laura Melissa Cuellar García...TAC de cara: Fractura de septum nasal y fisura de la pirámide nasal, de manejo quirúrgico...Herida en párpado inferior izquierdo no afrontada con desprendimiento del mismo y eversión de sus bordes a nivel subciliar izquierdo...Herida de la comisura labial izquierda con desprendimiento y compromiso de mucosa y piel de esta zona, esta con puntos de afrontamiento en la zona, otra herida nasolabial con compromiso del ala nasal en su base, con puntos de afrontamiento, estas heridas con características avulsivas y de bordes irregulares, presenta otras heridas múltiples en cara tipo laceración, las cuales requieren exploración y manejo en los diferentes planos y se describirán posterior a evaluación

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El Primer Reconocimiento Médico Legal practicado el 19 de octubre de 2018 al señor Diego Fernando Rada Martínez, conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, suministra informaciones de interés para la comprensión del evento interactivo primario entre la motocicleta que conducía y la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390.

Se menciona en ese documento que el señor Diego Fernando Rada Martínez de 50 años, refirió haber sufrido accidente de tránsito moto versus carro, y que usaba casco. Se menciona que el señor Diego Fernando Rada Martínez sufrió trauma facial. Se relacionaron heridas en cara, labio,..., zona nasal... laceraciones en mano... fractura de septum nasal, fisura de la pirámide nasal, herida en párpado inferior, herida en comisura labial izquierda, herida nasolabial con compromiso del ala nasal en su base.

Desde una perspectiva bio cinemática, algunas de las lesiones reportadas en la cara del señor Diego Fernando Rada Martínez (fractura nasal, traumas y laceraciones en cara, particularmente) se asocian a la interacción directa (de características primaria) a velocidad de la región anterior de la cabeza, con estructuras rígidas del costado delantero izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390. La velocidad mencionada correspondería aproximadamente a la velocidad de acercamiento del conjunto motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34D – motociclista por la Calle 35 respecto de la región delantera de la camioneta Chevrolet Trail Blazer que provenía de la Carrera 2 E, en los instantes previos a la interacción primaria. Otras lesiones se pudieron generar al interaccionar (después de la referida interacción primaria) la cabeza del motociclista con la calzada de la Calle 35.

6.3 DECLARACIÓN ANTE NOTARIO DEL 25 DE OCTUBRE DE 2022 RENDIDA POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR, CONDUCTOR DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.



En la ciudad de Palmira, Departamento del Valle del Cauca, República de Colombia a los 25 días del mes de octubre de 2022. Ante la Notaria Tercera del Circulo de Palmira en la cual esta ENCARGADA LA DRA CARMEN LUISA ROJAS DIAZ. YO: DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, mayor de edad, vecino y residente de Palmira (Valle), identificado con la C.C numero 16.863.998, apto para declarar y testificar en honor a la verdad y manifestó bajo la gravedad del juramento:

Me llamo como quedó escrito al comienzo de esta declaración, soy vecino y residente en la diagonal 28 No. 54-22 barrio las mercedes, estado civil: unión marital de hecho, ocupación: independiente.

Manifiesto bajo la gravedad de juramento que el día primero (01) de Octubre del 2018 después del mediodía, me dirigí a recoger a mi hija ISABELLA TOVAR JARAMILLO al colegio Teresiano de Palmira. Después proseguí a entregar unos documentos al barrio Hacienda Buenos Aires; entré por la calle del Supermercado D1. Cuando entregue los documentos y ya para realizar el regreso a mi casa me metí por la Carrera 2E para salir a la calle 35. Antes de llegar a la calle 35 coloqué el direccional derecho y después hice el PARE: antes de la línea de detención. Miré hacia todos los lados, (izquierda, al frente, derecha) y vi que no venía ningún tipo de vehículo (carro, moto o bicicleta) ni tampoco peatones, observando por ambos lados, las casas esquineras con antejardines; en particular la casa del lado izquierdo con muro de antejardín (en mampostería y reja) y un poste (de forma gruesa) finalizando la carrera 2E. proseguí mi marcha a velocidad mínima (muy despacio) abriéndome hacia la izquierda para esquivar un muro "con una tapa de alcantarilla" que sobresale del camil derecho finalizando la carrera 2E en toda la esquina. Realicé el giro hacia la derecha para incorporarme a la calle 35, en el proceso del dicho giro, escuché algo que impactó fuertemente sobre el lado izquierdo (parte delantera del guardabarros). Inmediatamente detuve el vehículo, sin embargo no logré ver previamente que persona en motocicleta en el piso. Rápidamente quise ayudarlo pero el señor de forma muy grotesca me dijo que no me acerque. Al haber visto dicha situación, me dirigí hacia donde mi hija para calmarla y esperar a que llegara la ambulancia y la policía. Es todo.

Notaria Tercera del Circulo de Palmira
Dirección: Calle 31 No. 30-12 Palmira Valle del Cauca. Código postal: 763531
Teléfono: 002+2836478 Celular: 3028481823 Nit: 34.539.556-1
Página web: <http://www.notaria3palmira.com.co/>



6.3.1 HALLAZGOS EN LA DECLARACIÓN ANTE NOTARIO DEL 25 DE OCTUBRE DE 2022 RENDIDA POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, CONDUCTOR DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.

Manifiesto bajo la gravedad de juramento que el día primero (01) de Octubre del 2018 después del mediodía, me dirigí a recoger a mi hija ISABELLA TOVAR JARAMILLO al colegio Teresiano de Palmira. Después proseguí a entregar unos documentos al barrio Hacienda Buenos Aires; entré por la calle del Supermercado D1, Cuando entregue los documentos y ya para realizar el regreso a mi casa me metí por la Carrera 2E para salir a la calle 35. Antes de llegar a la calle 35 coloqué el direccional derecho y después hice el PARE: antes de la línea de detención. Miré hacia todos los lados, (izquierda, al frente, derecha) y vi que no venía ningún tipo de vehículo (carro, moto o bicicleta) ni tampoco peatones, observando por ambos lados, las casas esquineras con antejardines; en particular la casa del lado izquierdo con muro de antejardín (en mampostería y reja) y un poste (de forma gruesa) finalizando la carrera 2E. proseguí mi marcha a velocidad mínima (muy despacio) abriéndome hacia la izquierda para esquivar un muro "con una tapa de alcantarilla" que sobre sale del camil derecho finalizando la carrera 2E en toda la esquina. Realicé el giro hacia la derecha para incorporarme a la calle 35, en el proceso del dicho giro, escuché algo que impactó fuertemente sobre el lado izquierdo (parte delantera del guardabarros). Inmediatamente detuve el vehículo, sin embargo no logré ver previamente que fue lo que impactó, solo hasta el momento de bajarme del carro es que vi una persona en motocicleta en el piso. Rápidamente quise ayudarlo pero el señor de forma muy grotesca me dijo que no me acerque. Al haber visto dicha situación, me dirigí hacia donde mi hija para calmarla y esperar a que llegara la ambulancia y la policía. Es todo.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. En Declaración ante Notario del 15 de octubre de 2022, el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, suministró unas informaciones de interés para la comprensión de los eventos interactivos ocurridos entre la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 y el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D - motociclista. **Que el 01 de octubre de 2018 después del medio día se desplazaba por la Carrera 2 E para salir a la Calle 35. Que antes de llegar a la Calle 35 colocó el direccional e hizo el "Pare": antes de la línea de detención. Que miró a todos lados (izquierda al frente y derecha). Mencionó la existencia de casas esquineras con antejardines. Precisó que a la izquierda por donde se desplazaba había una casa esquinera con muros altos para el antejardín (en mampostería y con rejas) así como un poste (calificado como grueso) localizado al finalizar la Carrera 2 E. Que prosiguió la marcha después de hacer el "Pare", desplazándose a velocidad mínima. Que tuvo que abrirse un poco a la izquierda de su carril para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla. Que este muro sobresale al final de la Carrera 2 E al lado derecho en toda la esquina. Que al estar en el proceso de realizar el giro a la derecha e incorporarse al carril derecho de la Calle 35 escuchó algo que impactó fuertemente la parte delantera izquierda del carro (guardabarros). Que no observó previamente lo que lo impactó. Plantea que después del impacto se detuvo.** Desde un punto de vista físico forense, el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, en su versión planteó principalmente aspectos de la evolución espacio temporal del automotor que conducía: Reportó la detención que efectuó antes de la línea de "Pare" (a cierta distancia de la intersección vial); El inicio de la marcha adquiriendo velocidad calificada como mínima; El procedimiento de giro a la derecha que iniciaba, y el proceso de detención (enfrenamiento) efectuado posterior al evento interactivo sucedido. También reportó la existencia de construcciones civiles adyacentes a ambos lados de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la intersección vial, de un Poste localizado a la izquierda de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la referida intersección con la Calle 35, y de un resalto en la esquina de la intersección que obligaba a los automotores a abrirse a la izquierda del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional Sur.

6.3 DECLARACIÓN ANTE NOTARIO DEL 25 DE OCTUBRE DE 2022 RENDIDA POR LA JOVEN ISABELLA TOVAR JARAMILLO, OCUPANTE DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.



En la ciudad de Palmira, Departamento del Valle del Cauca, República de Colombia a los 25 días del mes de octubre de 2022. Ante la Notaria Tercera del Circulo de Palmira en la cual esta ENCARGADA LA DRA CARMEN LUISA ROJAS DIAZ. YO: ISABELLA TOVAR JARAMILLO, mayor de edad, vecina y residente de Palmira (Valle), identificada con la C.C numero 1.114.308.424, apta para declarar y testificar en honor a la verdad y manifestó bajo la gravedad del Juramento:

Me llamo como quedó escrito al comienzo de esta declaración, soy vecina y residente en la diagonal 28 No. 54-22 barrio las mercedes, estado civil: soltera, ocupación: estudiante.

Manifiesto bajo la gravedad de juramento que el día primero (01) de Octubre del 2018 Después del mediodía, mi papá me recogió del colegio Teresiano de Palmira. Yo iba de copiloto cuando lo acompañe a entregar unos documentos al barrio Hacienda Buenos Aires. Estuve siempre pendiente del camino y vi que mi papa cuando ya íbamos para la casa se metió por la carrera 2E para salir a la calle 35. Antes de finalizar la carrera 2E mi papa colocó al direccional derecho e hizo al PARE: antes de la línea de detención. Miramos hacia todos los lados, (izquierda, al frente y derecha). Observando que no veía en ningún momento algún tipo de vehículo (carro, moto o cicla) ni tampoco peatones, mientras mi papá siguió la marcha lentamente para poder realizar el giro a la derecha yo observe unos ante Jardines de las casas esquineras y un poste grueso que hay a lado izquierdo finalizando la carrera 2E, y vi que mi papá se abrió un poquito hacia el carril izquierdo de la carrera 2E para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla que invade el lado del carril derecho de la finalización de la carrera 2E. Mi papá realizó el giro a la derecha lentamente y en ese proceso escuchamos algo que impacta fuertemente en el carro por el lado izquierdo (guardabarros delantero). Inmediatamente mi papá detiene el carro. Mi padre y yo estábamos tan asustados que quedamos en shock, ya que no sabíamos que fue lo que había impactado. Mi padre reacciona y de una **se baja del carro y ve un señor en una motocicleta tirado en el piso. Yo me quedé en el carro ya que estaba demasiado nerviosa y desde adentro escuchaba como al alguien le gritaba a mi papa de forma muy grosera que no se le acercara. Ya de allí mi papa se vino para donde yo estaba y esperamos a que llegara la ambulancia, policía. Es todo.**

Notaria Tercera del Circulo de Palmira
Dirección: Calle 31 No. 30-12 Palmira Valle del Cauca. Código postal: 763531
Teléfono: 602-2836478 Celular: 3028481623 Nit: 34.539.556-1
Página web: <http://www.notaria3palmira.com.co/>



6.3.1 HALLAZGOS EN LA DECLARACIÓN ANTE NOTARIO DEL 25 DE OCTUBRE DE 2022 RENDIDA POR LA JOVEN ISABELLA TOVAR JARAMILLO, OCUPANTE DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.

Manifiesto bajo la gravedad de juramento que el día primero (01) de Octubre del 2018 Después del mediodía, mi papá me recogió del colegio Teresiano de Palmira. Yo iba de copiloto cuando lo acompañe a entregar unos documentos al barrio Hacienda Buenos Aires. Estuve siempre pendiente del camino y vi que mi papa cuando ya íbamos para la casa se metió por la carrera 2E para salir a la calle 35. Antes de finalizar la carrera 2E mi papá colocó el direccional derecho e hizo el PARE: antes de la línea de detención. Miramos hacia todos los lados, (izquierda, al frente y derecha). Observando que no venía en ningún momento algún tipo de vehículo (carro, moto o cicla) ni tampoco peatones, mientras mi papá siguió la marcha lentamente para poder realizar el giro a la derecha yo observe unos ante jardines de las casas esquineras y un poste grueso que hay a lado izquierdo finalizando la carrera 2E, y vi que mi papá se abrió un poquito hacia el carril izquierdo de la carrera 2E para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla que invade el lado del carril derecho de la finalización de la carrera 2E. Mi papá realizó el giro a la derecha lentamente y en ese proceso escuchamos algo que impacta fuertemente en el carro por el lado izquierdo (guardabarros delantero). inmediatamente mi papá detiene el carro. Mi padre y yo estábamos tan asustados que quedamos en shock, ya que no sabíamos que fue lo que había impactado. Mi padre reacciona y de una se baja del carro y ve un señor en una motocicleta tirado en el piso. Yo me quedé en el

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. En Declaración ante Notario del 15 de octubre de 2022, la joven Isabella Tovar Jaramillo, ocupante de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, suministró unas informaciones de interés para la comprensión de los eventos interactivos ocurridos entre la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 y el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D - motociclista. **Que el 01 de octubre de 2018 después del medio día se desplazaba junto a su padre en calidad de pasajera (copiloto). Que se desplazaba por la Carrera 2 E para coger la avenida. (Calle 35). Que antes de finalizar la Carrera 2 E su papá colocó el direccional e hizo el "Pare", antes de la línea de detención. Que miraron a todos lados (izquierda al frente y derecha). Que no observaron venir vehículos y tampoco peatones. Que después iniciaron la marcha lentamente y observó la existencia de antejardines en las casas esquineras. También precisó que a la izquierda, finalizando la Carrera 2 E, había un poste (calificado como grueso) localizado al finalizar la Carrera 2 E. Que tuvieron que abrirse a la izquierda de su carril para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla. Que este muro invade el lado del carril derecho finalizando la Carrera 2 E. Que al estar en el proceso de realizar el giro a la derecha escucharon algo que impactó fuertemente la parte delantera izquierda del carro (guardabarros). Que no sabían lo que los impactó. Que su padre reaccionó y de una se bajó. Que su padre observó un señor en una motocicleta tirado en el piso. Plantea que después del impacto se detuvo.** Desde un punto de vista físico forense, la joven Isabella Tovar Jaramillo, ocupante de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, en su versión planteó principalmente aspectos de la evolución espacio temporal del automotor que conducía: Reportó la detención que efectuó el automotor antes de la línea de "detención"; El inicio de la marcha de la camioneta Chevrolet Blazer adquiriendo velocidad calificada como lenta; El procedimiento de giro a la derecha que iniciaba, y Sugirió un proceso de detención efectuado posterior al evento interactivo sucedido. También reportó la existencia de construcciones civiles adyacentes a ambos lados de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la intersección vial, de un Poste localizado a la izquierda de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la referida intersección con la Calle 35, y de un resalto en la esquina de la intersección que obligaba a los automotores a abrirse a la izquierda del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional Sur.

6.4 ESTUDIO (POWER POINT) DENOMINADO “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE”, SUMINISTRADO AL PERITO FÍSICO FORENSE POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO.





A lo largo del presente documento, se utilizará el término **SINIESTRO VIAL** para referirse a los Accidentes de Tránsito, como forma de incentivar el cambio de lenguaje usual hacia uno que se encuentre acorde con las nuevas perspectivas técnicas y teóricas que se han desarrollado en el mundo. Cabe mencionar que para Colombia, el concepto y el término oficial que se encuentra presente en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002). Es la denominación explícita de **Accidente de Tránsito. 1**

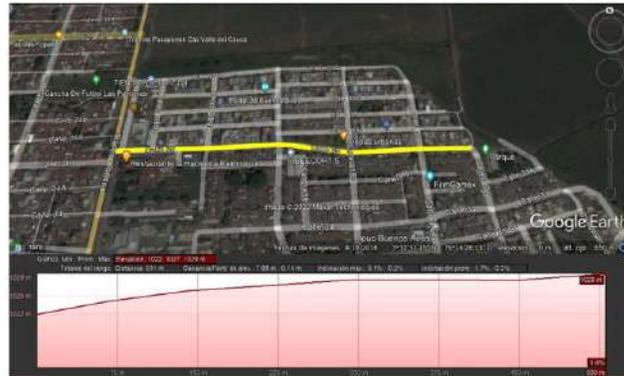
1. Fuente: Ministerio de transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial

1 Perfil Vial

El reconocimiento de las características geométricas de cada tramo son esenciales, pues nos permitirá tener la aproximación precisa para el reconocimiento de las causas que llevaron a la definición del siniestro vial.

Evidencia Proceso Número: MP-073-2020 Jairo Arturo Quintero / Ingeniero en Transporte y Vías

Calle 35



- La calle 35 es un tramo vial de 531 m que están dados desde la esquina con la carrera 7e a la esquina de la Carrera 1 (Palmira- Pradera)
- Este tramo vial tiene una diferencia de altura de 7,66m entre la carrera 7e hacia la Carrera 1 (Palmira- Pradera)
- El cruce con el tramo de la carrera 2 Este, esta a 393 m de distancia medidos desde la Carrera 7e

Nota 1: En el Artículo 8 del Decreto 796 de 2010 expedido por el Ministerio del Interior y de Justicia, se define que el perfil vial es la Representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido perpendicular al eje, el conjunto de elementos urbanísticos que la comprenden entre los paramentos de los Inmuebles.

Carrera 2 este



- Es un tramo de 146 m medidos desde la calle 35 e hasta la Calle 35.
- La cuadra final entre la Calle 35a hasta la Calle 35 es de 33,19 m
- Es un corredor llano sin diferencias considerables de cota.

Se realizó la auditoría de seguridad vial, tomando mediciones cada 10 metros

2

Movimiento

Es necesario identificar en este criterios dos componentes:

Primero: Los recorridos autorizados por la autoridad de tránsito basados en el diseño vial existente.

Segundo: Las acciones de desplazamiento que por conducta y hábitos se puedan haber desligado de ese principio inicial.

Exteriores Privados Noventa: MP-021-2010: Julio Arturo Guzmán / Ingeniero en Transporte y Vías.

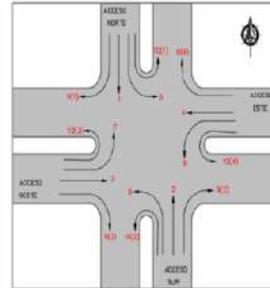
Movimiento

S

Metodología para la toma de información en campo de los aforos vehiculares y peatonales

Se cuenta con una asignación de movimientos vehiculares y peatonales; estos se codifican de acuerdo con norma alemana RILSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen), donde se tienen en cuenta las consideraciones y recomendaciones para la ubicación y puesta en servicio de los semáforos en intersección de interés de la red vial, (Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y Transporte de Bogotá, Tomo III, 2005). A continuación, se presenta la metodología de codificación establecida por la norma RILSA.

Acceso	Movimiento	Código
Norte	Directo	1
	Giro a izquierda	5
	Giro a Derecha	9(1)
Sur	Directo	2
	Giro a izquierda	6
	Giro a Derecha	9(2)
Occidental	Directo	3
	Giro a izquierda	7
	Giro a Derecha	9(3)
Oriental	Directo	4
	Giro a izquierda	8
	Giro a Derecha	9(4)



Se reconocieron 6 Movimientos para la intersección vial de la Calle 35 con Carrera 2 Este. De estos los movimientos : 9(1) y 5 son del acceso norte. Los movimientos número 4 y 9(4) son del acceso este. Los usuarios del acceso norte ven afectada su maniobras por una condición relacionada con la infraestructura en la esquina, al parecer una caja de inspección no reconoció las condiciones de diseño adecuadas y sobresale del nivel de la rasante en al menos 0,1 m en altura y unos 60 cm reduce el ancho de carril.

3

Señalización Vial

Como el objeto del proyecto es complementar, ajustar las condiciones de movilidad en función del Peaton con elementos de señalización vial en combinación con elementos artísticos y mobiliario, debemos reconocer con claridad que existe en nuestro entorno.

Evelickus Pírcavo Múnera: NP-573-2020 / Jairo Arturo Quibrada / Ingeniero en Transporte y Vías.

CARRERA 2 Este

Nota. La clasificación de las señales estará dada bajo las siguientes siglas: Reglamentarias (R), Preventivas (P), Informativas (I) y Transitorias (T)

	Clasificación	R	P	I	T
	Código	SR - 01			
	Estado	Bueno	Regular	Malo	
	funcionalidad	Adecuada			
	Visibilidad de la señal por parte del usuario.	Bueno	Regular	Malo	

Es necesario relacionar que para la fecha del siniestro vial el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 del año 2015 adoptó "el manual de señalización vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia" este documento amparado en el Ley 769 del año 2002 código nacional de tránsito.



 RESOLUCIÓN 0001885 DE 2015

17 JUN 2015

 "Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia -"

RESUELVE

Que el artículo 115 de la Ley 769 de 2002 señala:

Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia", el cual forma parte integral del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 2. Ambito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional, para calles, carreteras, ciclorutas, peaje o nivel de tollo con las vías férreas e cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas.

ARTÍCULO 3. Responsabilidad de ejecución. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado Manual.

ARTÍCULO 4. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación y congo las normas que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 1050 de 2004, 4377 de 2009 y 1236 de 2013.

FUNDÁMENSE Y CÚMPLASE,

Dado en Bogotá, D.C. a los **17 JUN 2015**

Cap. 2 Señales Verticales.

2.2.3 Señales de Prioridad

Las señales de prioridad son aquellas que regulan el derecho preferente de paso y, además del semáforo, tratado en el capítulo 4 de este Manual, son dos:

PARE SR-01 y CEDA EL PASO SR-02.

Siempre que el volumen vehicular que converge a una intersección, considerando todas sus ramas, supere en algún periodo del día los 100 vehículos por hora en zonas urbanas y 50 vehículos por hora en zonas rurales, debe regularse la circulación vehicular en el cruce mediante una señal de prioridad, **cuya ubicación debe quedar determinada por las condiciones de visibilidad en el cruce.**



SR-01 PARE



Esta señal se emplea para notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente.

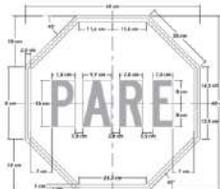
Debe ser colocada inmediatamente próxima a la prolongación imaginaria –sobre la acera o más allá de la berma, según sea el caso– de la línea, demarcada o no, antes de la cual los vehículos deben detenerse. Este sitio de detención debe permitir al conductor buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad.

Quando existen vías unidireccionales de dos o más carriles o cuando la visibilidad de la señal se vea obstaculizada, ésta debe ser reforzada, instalándola también al costado izquierdo, o bien utilizando una de mayor tamaño.

Por lo general la señal **PARE** SR-01 se puede justificar en los siguientes casos:

- En la intersección con una vía de mayor jerarquía
- En la intersección de una calle con una carretera
- En cualquier tipo de intersección donde la combinación de altas velocidades, distancia de visibilidad, flujos peatonales, flujos de bicicletas, registro de accidentes, etc., hace necesario detener los vehículos para evitar colisiones.

**VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H**



CAPÍTULO 3 - DEMARCACIONES

3.1. GENERALIDADES

La señalización horizontal corresponde a la aplicación de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se adhieren sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como a los dispositivos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. Éstas se conocen como **DEMARACIONES**. En general, todas las vías deberían contar con las demarcaciones requeridas, según lo especificado en este capítulo, siendo **obligatorias** tanto en vías pavimentadas rurales como en urbanas.



DEMARACIONES

CAPÍTULO 3 - DEMARACIONES

3.2. FUNCION

Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular la circulación, advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento **indispensable para la seguridad vial y la gestión de tránsito**. Pueden utilizarse solas o junto a otros medios de señalización. En algunas situaciones son el único y/o más eficaz medio para comunicar instrucciones a los conductores.

3.3. UBICACIÓN

La ubicación de la demarcación debe ser tal que **garantice al usuario que viaja a la velocidad máxima de circulación que permite la vía, ver y comprender su mensaje con suficiente tiempo para reaccionar y ejecutar la maniobra adecuada**, de modo que satisfaga uno de los siguientes objetivos:

- Indicar el inicio, mantención o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la demarcación debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre.
- Advertir o informar sobre maniobras o acciones que se deben o pueden realizar más adelante.



DEMARACIONES

CAPÍTULO 3 - DEMARCACIONES

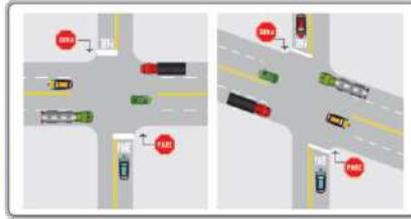
3.16. DEMARCACIONES PARA CRUCES

3.16.1. Cruce controlado por señal PARE

Quando una intersección es controlada por una condición "PARE", la línea de detención deben demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR-01 PARE, complementado con la palabra PARE siempre que sea posible, excepto cuando la capa de rodadura de la vía sea en tierra o afirmado.

Ver Figura 3-28 y 3-29 que muestra la relación entre la señal vertical, la línea de detención y la palabra PARE.

Figura 3-28 Cruce Controlado por Señal PARE



CAPÍTULO 3 - DEMARCACIONES

3.16. DEMARCACIONES PARA CRUCES

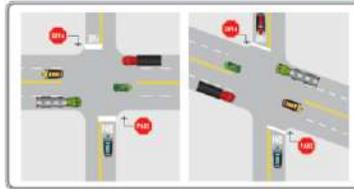
3.16.1. Cruce controlado por señal PARE

La línea de detención indica al conductor que enfrenta la señal PARE, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse. Se debe extender a través de todos los carriles de aproximación que tengan el mismo sentido del tránsito, aproximadamente paralela al eje de la vía que se está intersectando, y alineada con el borde exterior de la berma de la vía principal o con el sardinel.

Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad, y a una distancia mínima de 1,2 m de cualquier paso peatonal que exista en el lugar.

Ver Figura 3-28 y 3-29 que muestra la relación entre la señal vertical, la línea de detención y la palabra PARE.

Figura 3-28 Cruce Controlado por Señal PARE



Ver Figura 3-28 y 3-29 que muestra la relación entre la señal vertical, la línea de detención y la palabra PARE.

Figura 3-28 Cruce Controlado por Señal PARE

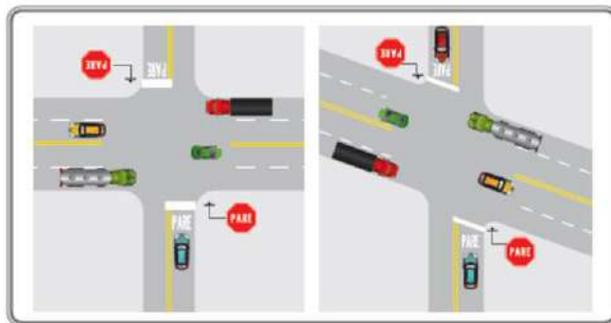
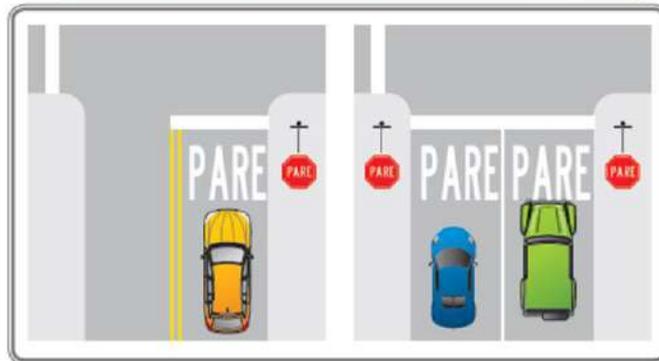


Figura 3-29 Cruce Controlado por Señal PARE



4 Inspección vial

Se exponen los elementos técnicos reconocidos en la inspección vial, con relación a la infraestructura vial y el comportamiento de los usuarios.

Evidencia Pericial Número MP-473-2020/John Arturo Quezada / Ingeniero en Transporte y Vías



METAS DEPARTAMENTALES PARA LA REDUCCIÓN DE FALLECIDOS.

En los siguientes tablas se presentan las Metas de Víctas a Salvar para los próximos 3 años en el Departamento de Valle del Cauca. Se desglosa la meta según tipo de vía y tipo de usuario. En los parágrafos posteriores se evalúa el desempeño del Departamento comparando periodos semejantes para los años 2019 y 2020 y su cercanía o lejanía respecto de la meta propuesta para el presente año.

Tabla 1. Meta de víctimas a salvar según tipo de vía

Año	2020	2021	2022	Total
Departamental	7	6	6	19
Rod local urbana	30	26	30	150
Rod nacional/Am	13	14	14	50
Rod nacional BIVIAN	11	11	11	43
Rod terciaria	0	0	0	20
Total	71	72	72	215

Tabla 2. Meta de víctimas a salvar según tipo de usuario

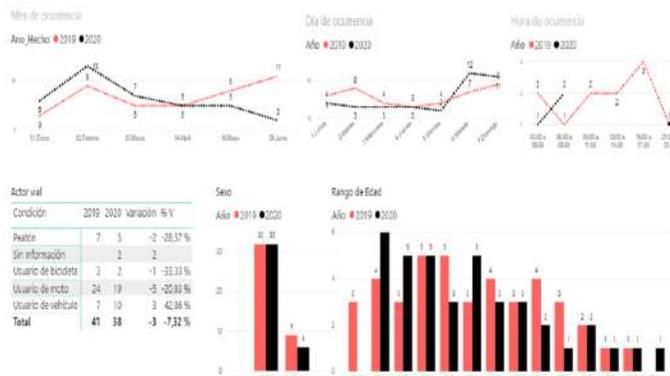
Usuario	2020	2021	2022	Total
U. Motorizada	87	87	87	111
Peatón	19	20	20	90
U. No Motorizada	0	0	0	24
U. Bicicleta	6	6	6	18
U. Información	1	4	3	8
Otros usuarios	0	0	0	0
Total	71	72	72	215

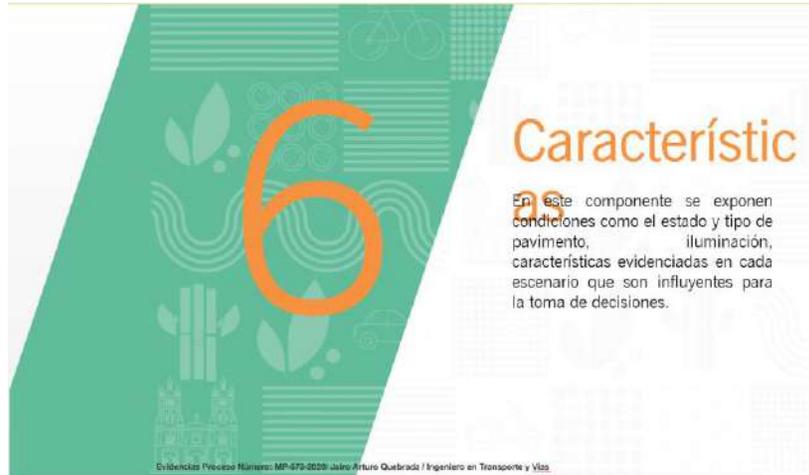
Tabla 7. Cifras ene - jun 2018, 2019 y 2020 de fallecidos según municipio de ocurrencia del hecho. Comparativo para 2019 y 2020

Departamento	Casos 2018	% 2018	Casos 2019	% 2019	Casos 2020	% 2020	Cambio	Cambio %
Cali	180	40,9	159	36,8	122	38,5	-37	-23,27
Florida	7	1,6	11	2,5	2	0,6	-9	-81,82
Zarzal	13	3,0	13	3,0	4	1,3	-9	-69,23
Buenaventura	19	4,3	23	5,3	15	4,7	-8	-34,78
Pradera	5	1,1	10	2,3	4	1,3	-6	-60
Guadalajara de buga	18	4,1	16	3,7	10	3,2	-6	-37,5
Tuluá	14	3,2	22	5,1	16	5,0	-6	-27,27
Ansermanuevo	5	1,1	5	1,2	1	0,3	-4	-80
Obando	0	0,0	5	1,2	1	0,3	-4	-80
Guacarí	5	1,1	7	1,6	3	0,9	-4	-57,14
Jamundí	22	5,0	19	4,4	15	4,7	-4	-21,05
Bugalagrande	1	0,2	3	0,7	0	0,0	-3	-100
Trujillo	0	0,0	3	0,7	0	0,0	-3	-100
Palmira	47	10,7	41	9,5	38	12,0	-3	-7,32
Alcalá	0	0,0	2	0,5	0	0,0	-2	-100
Bolívar	0	0,0	2	0,5	0	0,0	-2	-100

Tabla 10. Cifras ene - jun 2018, 2019 y 2020 de lesionados según municipio de ocurrencia del hecho. (**)** Valores calculados para 2019 2020

Departamento	Casos 2018	% 2018	Casos 2019	% 2019	Casos2020	% 2020	Cambio	Cambio %
Cali	1044	55,6	1054	58,3	391	56,7	-663	-62,9
Palmira	178	9,5	185	10,2	46	6,7	-139	-75,14
Guadalajara de buga	116	6,2	96	5,3	43	6,2	-53	-55,21
Tuluá	95	5,1	72	4,0	24	3,5	-48	-66,67
Yumbo	50	2,7	55	3,0	17	2,5	-38	-69,09
Candelaria	24	1,3	43	2,4	11	1,6	-32	-74,42
Jamundí	43	2,3	30	1,7	12	1,7	-18	-60
Buenaventura	49	2,6	32	1,8	14	2,0	-18	-56,25
Cartago	85	4,5	70	3,9	53	7,7	-17	-24,29
Pradera	11	0,6	18	1,0	4	0,6	-14	-77,78
Guacarí	5	0,3	13	0,7	0	0,0	-13	-100
Yotoco	16	0,9	10	0,6	0	0,0	-10	-100
La Unión	7	0,4	12	0,7	2	0,3	-10	-83,33
Zarzal	11	0,6	13	0,7	4	0,6	-9	-69,23
El Cerrito	8	0,4	14	0,8	7	1,0	-7	-50
La Victoria	3	0,2	7	0,4	1	0,1	-6	-85,71





6 Características

En este componente se exponen condiciones como el estado y tipo de pavimento, iluminación, características evidenciadas en cada escenario que son influyentes para la toma de decisiones.

Evidencias Proceso Número: MP-673-2020/ Jairo Arturo Quebrada / Ingeniero en Transporte y Vías

ID	Característica	Detalles
1	Jerarquía vial	Carrera 36: Vía Arterial Secundaria (V3) Calle 36: Vías Locales (VL)
2	Tipo de pavimento	Pavimento Asfalto (Carrera 35) Pavimento Concreto (Calle 36)
3	Estado del pavimento	<ul style="list-style-type: none"> Carrera 35 Norte Sur: El tipo de pavimento es asfalto, se encuentra en buen estado, sin embargo su demarcación es poco clara, las flechas que indican sentido vial están sobre marcadas. Carrera 35 Sur Norte: El tipo de pavimento es asfalto, su estado es favorable, teniendo en cuenta que no se evidencia ningún tipo de deterioro, es importante resaltar que su demarcación si se encuentra un poco borrosa a causa del uso de la vía. Calle 36, costado oriente: Se evidencia tipo de pavimento en concreto es deficiente, con fallas asociadas a fisuras y hundimientos a causa del uso de la vía. Calle 36, costado occidente: Se evidencia tipo de pavimento en concreto, no se evidencia ningún tipo de deterioro en las losas de concreto, sin embargo la demarcación se encuentra borrosa, a causa de su uso.
4	Ancho calzado (m)	<ul style="list-style-type: none"> Se tienen un ancho de 2,7m por cada carril, en cada sentido vial sobre la carrera 35 aproximadamente. Sobre la Calle 36 sentido oriente, se evidencia un ancho de 4,9 m por cada carril, los son sentido Occidente – Oriente, sin embargo se evidencia una zona de un ancho aproximado de 2,4 m sin aprovechamiento en vial obstaculizada por un muro de concreto de 12.5 aproximadamente. Sobre la Calle 36 sentido occidente se evidencian 2 carriles con único sentido vial Occidente –Oriente, cada uno con 3.3m por carril aproximadamente.
5	Zonas laterales	Tanto por la Cra 35 y la Calle 36 se evidencia en las zonas laterales son aceras que son usadas de forma predominante para el estacionamiento de vehículos.
6	Iluminación	El tramo en horario nocturno cuenta con pocos focos de servicio de iluminación por red de alumbrado público
7	Obras de drenajes o alcantarillado	Se evidenciaron en la zona del proyecto redes de alcantarillado.
9	Infraestructura peatonal	Cuenta con aceras o andenes para peatones a los costados de la zona a desarrollar el proyecto.

Evidencias Proceso Número: MP-573-2020/ Jairo Arturo Quebrada / Ingeniero en Transporte y Vías



No resalta en la vía la demarcación, elemento sobresaliente para mejorar las condiciones de seguridad vial

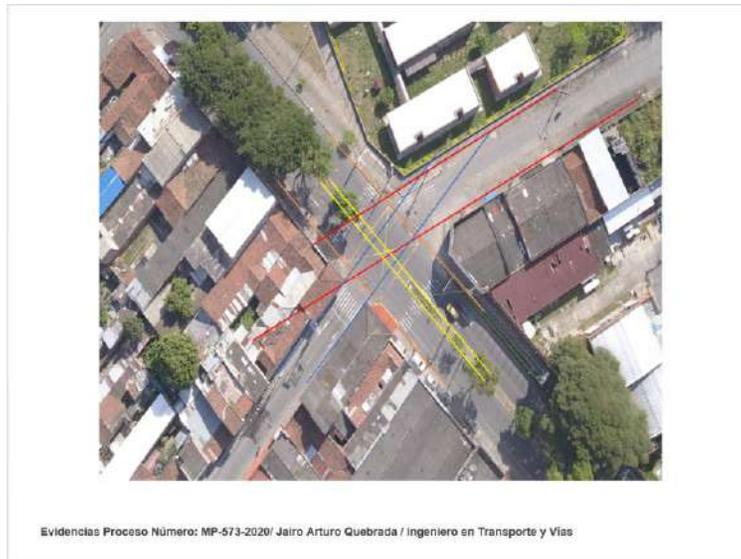


Ventajas Modelo UT Fundación Pintuco

- Más de intervención social transformando vidas con color
- Experiencia en implementación de enfoque integral
- Rapidez y conocimiento técnico (Pintuco)
- Soluciones a la medida e innovadoras
- Consultoría en urbanismo, arquitectura y movilidad

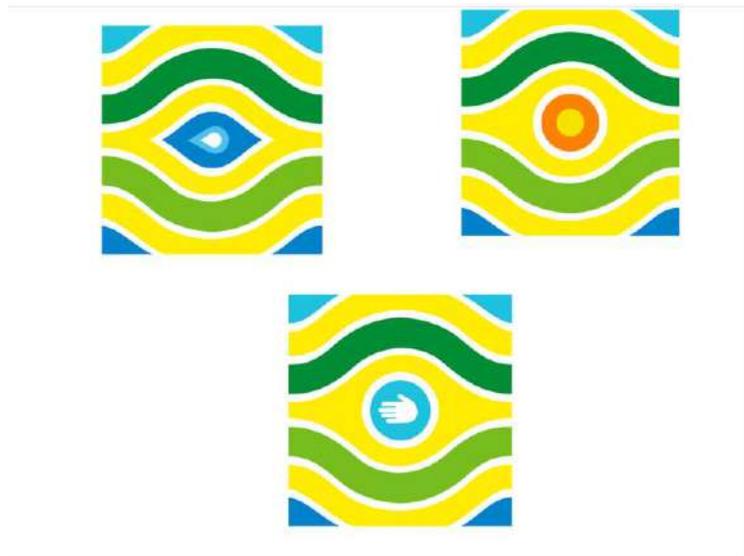
Fundación Pintuco

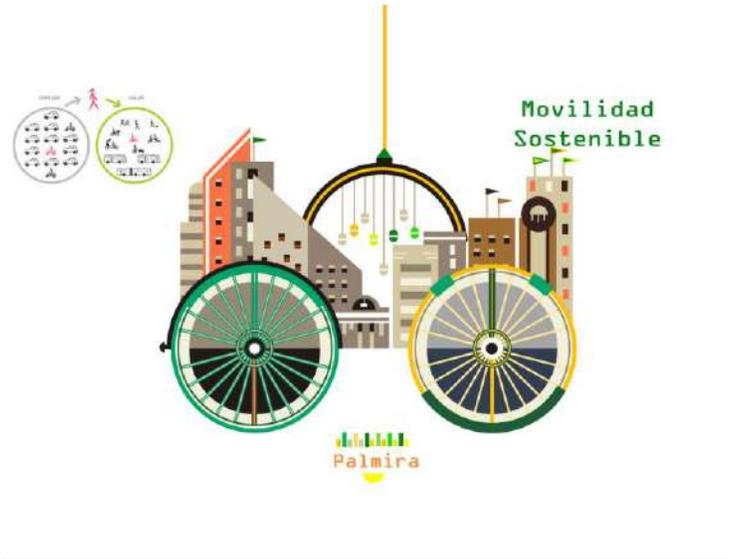
Evidencias Proceso Número: MP-573-2020/ Jairo Arturo Quebrada / Ingeniero en Transporte y Vías





Evidencias Proceso
Número: MP-573-2020/
Jairo Arturo Quebrada /
Ingeniero en Transporte y
Vias





Oscar Escobar García
Alcalde Palmira

Olga Mera Cobo
Secretaria de Tránsito

Yusef Mena Echeverri
Técnico operativo de tránsito

Camila Reyes García
Asesora técnica

Jairo Quebrada Romero
Ingeniero en Transporte y Vías

Equipo

Evidencias Proceso Número: MP-073-2020

Técnicos operativos de tránsito

Fredi Cruz Marín
Wilder Augusto Martínez
Bernardo Valle

Asesora técnica

María Camila Avella

Gargola Films

German Garcés

Agradecimiento

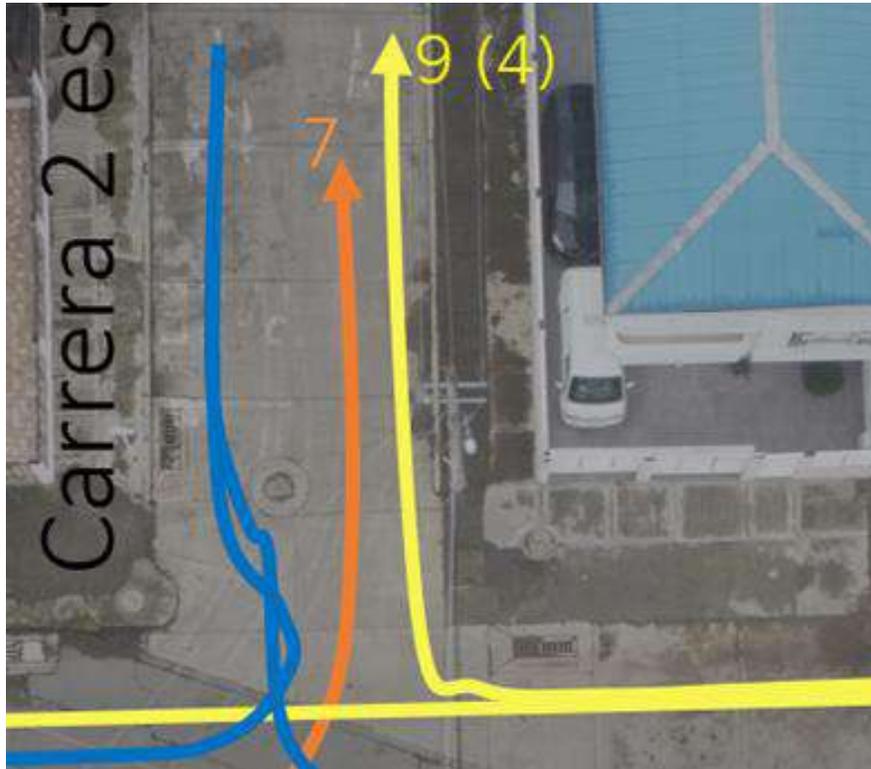
Evidencias Proceso Número: MP-073-2020



6.5 HALLAZGOS Y CONCEPTOS DEL ESTUDIO DENOMINADO “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE”, SUMINISTRADO AL PERITO FÍSICO FORENSE POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR.

6.5.1 VISTAS AÉREAS SOBRE CARACTERÍSTICAS TOPOGRÁFICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS.





CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra unas imágenes aéreas de dos perspectivas visuales diferentes sobre características topográficas del lugar de los hechos. En ellas se percibe el antejardín y un poste ubicado al margen izquierdo de la calzada de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur antes de llegar a la Calle 35, pertenecientes a una residencia esquinera (localizados estos elementos a la derecha de las imágenes). Los referidos elementos, individualmente y en conjunción, afectan la visibilidad a los conductores que provienen de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur, acercándose a la intersección con la Calle 35. Igualmente se percibe el resalto que existe en la esquina y dentro del carril derecho en sentido direccional al Sur de la Calle 35, que obliga a los vehículos a abrirse a la izquierda dentro del propio carril (trayectorias azules en la imagen de arriba).

6.5.2 PRECISIONES CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS DE LA CALLE 35 Y LA CARRERA 2 E.

- La calle 35 es un tramo vial de 531 m que están dados desde la esquina con la carrera 7e a la esquina de la Carrera 1 (Palmira- Pradera)
- Este tramo vial tiene una diferencia de altura de 7,66m entre la carrera 7e hacia la Carrera 1 (Palmira- Pradera)
- El cruce con el tramo de la carrera 2 Este, esta a 393 m de distancia medidos desde la Carrera 7e.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra unas precisiones cuantitativas y cualitativas de la Calle 35 y la Carrera 2 E. Refiere (SIC): “ * La calle 35 es un tramo vial de 531 m que están dados desde la esquina con la carrera 7e a la esquina de la Carrera 1 (Palmira – Pradera) * Este tramo vial tiene una diferencia de altura de 7,66 m entre la carrera 7e hacia la Carrera 1 (Palmira – Pradera) * El cruce con el tramo de la carrera 2 Este, está a 393 m de distancia medidos desde la Carrera 7e.”

6.5.3 APARTES DE LA RESOLUCIÓN 000185 DEL 17 DE JUNIO DE 2015, MINISTERIO DE TRANSPORTE, REFERENTE A ADOPCIÓN DE UN “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”.

Es necesario relacionar que para la fecha del siniestro vial el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 del año 2015 adoptó “el manual de señalización vial- Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia” este documento amparado en el Ley 769 del año 2002 código nacional de tránsito.



RESOLUCIÓN 0001885 DE 2015

17 JUN 2015

Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia –”

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra apartes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, referente a la adopción de un “Manual de señalización vial”.

6.5.4 REGLAMENTACIONES SOBRE DEMARCACIONES HORIZONTALES.

CAPÍTULO 3 - DEMARCACIONES

3.1. GENERALIDADES

La señalización horizontal corresponde a la aplicación de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se adhieren sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como a los dispositivos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. Éstas se conocen como DEMARCACIONES. En general, todas las vías deberían contar con las demarcaciones requeridas, según lo especificado en este capítulo, siendo obligatorias tanto en vías pavimentadas rurales como en urbanas.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra unas apreciaciones sobre DEMARCACIONES HORIZONTALES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refiere (SIC): “La señalización horizontal corresponde a la aplicación de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras ... , con el fin de regular , canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. ...”

6.5.5 OTRAS REGLAMENTACIONES SOBRE DEMARCACIONES Y UBICACIÓN.

CAPÍTULO 3 - DEMARCACIONES

3.2. FUNCIÓN

Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular la circulación, advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la seguridad vial y la gestión de tránsito. Pueden utilizarse solas o junto a otros medios de señalización. En algunas situaciones son el único y/o más eficaz medio para comunicar instrucciones a los conductores.

3.3. UBICACIÓN

La ubicación de la demarcación debe ser tal que garantice al usuario que viaja a la velocidad máxima de circulación que permite la vía, ver y comprender su mensaje con suficiente tiempo para reaccionar y ejecutar la maniobra adecuada, de modo que satisfaga uno de los siguientes objetivos:

- a. Indicar el inicio, mantención o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la demarcación debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre.
- b. Advertir o informar sobre maniobras o acciones que se deben o pueden realizar más adelante.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra otras apreciaciones sobre DEMARCACIONES Y UBICACIÓN provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refiere (SIC): “Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular la circulación, advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la seguridad vial y la gestión del tránsito.”

6.5.6 REGLAMENTACIONES SOBRE DEMARCACIONES PARA CRUCES.

3.16. DEMARCACIONES PARA CRUCES

3.16.1. Cruce controlado por señal PARE

Cuando una intersección es controlada por una condición “PARE”, la línea de detención deben demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR-01 PARE, complementado con la palabra PARE siempre que sea posible, excepto cuando la capa de rodadura de la vía sea en tierra o afirmado.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra otras apreciaciones sobre DEMARCACIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refiere (SIC): “Cuando la intersección es controlada por una condición “PARE”, la línea de detención de demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR- 01 PARE, complementado con la palabra PARE...”.

6.5.7 OTRAS REGLAMENTACIONES SOBRE DEMARCAIONES PARA CRUCES.

3.16. DEMARCAIONES PARA CRUCES

3.16.1. Cruce controlado por señal PARE

La línea de detención indica al conductor que enfrenta la señal PARE, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse. Se debe extender a través de todos los carriles de aproximación que tengan el mismo sentido del tránsito, aproximadamente paralela al eje de la vía que se está intersectando, y alineada con el borde exterior de la berma de la vía principal o con el sardinel.

Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad, y a una distancia mínima de 1,2 m de cualquier paso peatonal que exista en el lugar.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra otras apreciaciones sobre OTRAS DEMARCAIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refiere (SIC): “La línea de detención indica al conductor que enfrenta la señal PARE, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse. ... Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad,”

6.5.8 REGLAMENTACIONES SOBRE PARE SR – 01 Y CEDA EL PASO SR – 02.

PARE SR-01 y CEDA EL PASO SR-02.

Siempre que el volumen vehicular que converge a una intersección, considerando todas sus ramas, supere en algún periodo del día los 100 vehículos por hora en zonas urbanas y 50 vehículos por hora en zonas rurales, debe regularse la circulación vehicular en el cruce mediante una señal de prioridad, cuya ubicación debe quedar determinada por las condiciones de visibilidad en el cruce.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministra otras apreciaciones sobre OTRAS DEMARCAIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refiere (SIC): “Siempre que el volumen vehicular que converge a una intersección, considerando todas sus ramas, supere en algún periodo del día los 100 vehículos por hora en zonas urbanas ...debe regularse la circulación vehicular en el cruce mediante una señal de prioridad, cuya ubicación debe quedar determinada por las condiciones de visibilidad del cruce. “.

6.5.9 INGENIERO EN TRANSPORTE Y VÍAS: JAIRO ARTURO QUEBRADA ROMERO.



Jairo Quebrada Romero
Ingeniero en Transporte y Vías

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. En el estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” aparece como autor el ingeniero en transporte y vías: JAIRO ARTURO QUEBRADA ROMERO.

6.6 IMÁGENES FOTOGRÁFICAS DE ELEMENTOS PRESENTES A LA MARGEN IZQUIERDA DE LA CARRERA 2 E, EN LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 35, OBTENIDAS DE REGISTRO DE VIDEO SUMINISTRADO POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR.



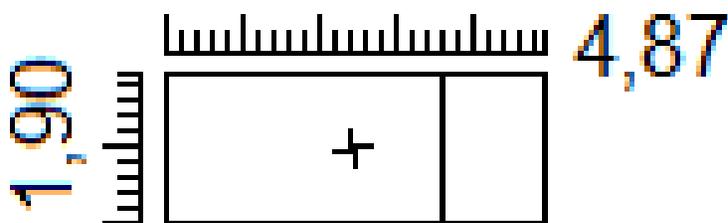
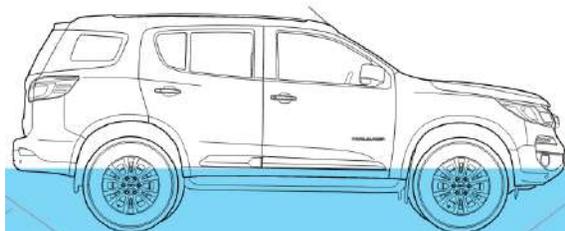
Imágenes fotográficas digitalizadas número 32.

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. Cuatro imágenes fotográficas documentan las características de elementos presentes a la margen izquierda de la Carrera 2 E, en la intersección con la Calle 35 (antejardín de casa esquinera y poste de concreto). Fueron obtenidas de un registro de video suministrado por el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390. Complementan otras documentaciones fotográficas sobre los mismos elementos incluidos en el presente estudio pericial.

6.7 INFORMACIONES TÉCNICAS Y DIMENSIONALES DE LOS AUTOMOTORES.

6.7.1 CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER MODELO 2017.

De las direcciones <https://docplayer.es/180878774-Chevrolet-trailblazer-ficha-tecnica.html> y <https://www.chevrolet.com.co/camionetas/trailblazer-suv-4x4> se obtuvo la siguiente información:



Largo: 4.878 mm
 Ancho: 1.902 mm
 Distancia entre ejes: 2.845 mm
 Peso: 2.172 kg

6.7.1.1 MATRICULA VEHICULAR DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.

REPUBLICA DEL ECUADOR			
MANCOMUNIDAD DE TRANSITO GUAYAS			
MATRICULA VEHICULAR			
PLACA ACTUAL GSR1390	PLACA ANTERIOR GSR1390	AÑO 2016	
NUMERO VEH (CHASIS) SBG158MKZHC415650	NUMERO MOTOR F162231916	RAMV / CPN T02049432	
MARCA CHEVROLET	MODELO TRAILBLAZER AC 2.8 5P 4X4 1A DIESEL	CILINDRAJE 2776	AÑO MODELO 2017
CLASE DE VEHICULO JEEP	TIPO DE VEHICULO JEEP	PASAJEROS 5	TONELADAS 75
PAIS DE ORIGEN BRASIL	COMBUSTIBLE DIE	CARROCERIA MET	TIPO DE PESO ---
COLOR 1 PLOMO	COLOR 2 ---	ORTOPEDICO ---	NO ANCLADO NO
OBSERVACIONES GRAVAMEN			

NOMBRE DEL PROPIETARIO TOVAR ERASO DIEGO FERNANDO		
CL. (PASAPORTE / RUC) 6931361941	PROVINCIA GUAYAS	CANTON NARAMITO
DOMICILIO URB. LA JOYA ETP ZAFIRO M2 11 866		TELEFONO 042503572
CLASE DE TRANSPORTE	TIPO DE TRANSPORTE(MODALIDAD)	AMBITO DE OPERACION
OPERADOR DE TRANSPORTE		DISCO
AVALUO 50590	VALOR MATRICULA 36.00	FECHA CONTRA
FIRMA RESPONSABLE	REGISTRADOR GVELEZ	FECHA EMISION 29-10-2016
	LUGAR EMISION MANCOMUNIDAD CENTRO SUR	FECHA CADUCA 28-DIC-2021

CONCEPTO FÍSICO FORENSE. La matrícula vehicular de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 suministra las siguientes informaciones: modelo 2017; Capacidad 5 pasajeros; 4 * 4; Combustible: Diesel.

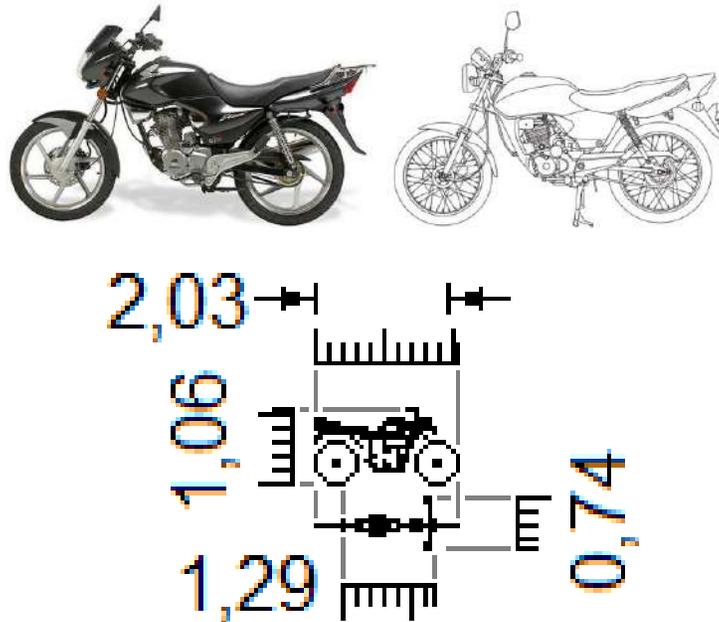
6.7.1.2 DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.



Imágenes fotográficas digitalizadas número 33. En tres imágenes desde perspectivas diferentes se observa las características de diseño de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390.

6.7.2 MOTOCICLETA HONDA E STORM 125, MODELO 2007.

De la dirección <https://manualesmotos.com/2018/10/10/honda-storm-sdh-125/> y <https://www.honda-montesa.es/manuales/CG125.pdf> se obtuvo la siguiente información:



Largo: 2.035 mm
 Ancho: 740 mm
 Alto: 1.060 mm / Distancia entre ejes: 1.295 mm
 Peso: 114 kg

6.8 RELACIÓN ENTRE MASAS Y CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LOS CUERPOS MÓVILES: CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER Y CONJUNTO MOTOCICLETA - HONDA E STORM 125 - MOTOCICLISTA.

Del numeral 6.7.1, a folio 50, al revisar informaciones técnicas de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 se obtuvo una masa vacía de 2.172 kg. La masa de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo sería de 2.312 kg aproximadamente. Del numeral 6.7.2, a folio 52, al revisar informaciones técnicas de la motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 se obtuvo una masa de 114 kg aproximadamente. La masa de la motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 con un pasajero a bordo sería aproximadamente de 184 kg. La relación entre la masa de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo, y la masa de la motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007 con un pasajero a bordo, es aproximadamente $2.312 / 184 = 12,5$ (doce coma cinco). Una interpretación del anterior resultado es que aproximadamente 12,5 veces la masa de la motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 con un pasajero a bordo, equivaldría aproximadamente a la masa de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo. La camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 es un automotor que posee un par de bastidores rígidos de acero sobre los cuales están montados su cabina y elementos mecánicos (tren delantero, tren trasero, motor,

caja, transmisión), entre otros. La motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007, está conformada por una estructura tubular de acero sobre las cuales se acopla la suspensión delantera, suspensión trasera, sistema direccional y sistema de propulsión. Las diferencias entre las rigideces estructurales y masas de los cuerpos móviles interactuantes se relacionan con las consecuencias en eventos interactivos, en particular para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007. (2).

6.9 RELACIÓN DE PARÁMETROS FÍSICOS, MASA Y VELOCIDAD CON LOS POTENCIALES PARA CAUSAR DAÑOS Y / O EFECTOS.

Considerando la masa de los cuerpos móviles involucrados en el presente hecho de tránsito: camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo y motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 con un pasajero a bordo, resulta importante destacar que este parámetro físico, junto con la velocidad, conforma un potencial para causar daños o efectos en un evento interactivo. En dicho potencial, la velocidad se encuentra elevada al cuadrado, mientras que la masa se encuentra elevada a grado uno. Ambas variables físicas conforman lo que se conoce como energía de tipo cinético (E_c), o la energía asociada al movimiento: $E_c = 1 / 2 m * V^2$. Al estar elevada la velocidad al cuadrado y duplicar el valor de este parámetro, se cuadruplicará entonces el potencial para causar daños o efectos. Al duplicarse la masa se duplicará el potencial para causar daños o efectos. En caso de ocurrir algún tipo de interacción y/o colisión directa entre los referidos cuerpos móviles interactuantes, parte de ese potencial para causar daños o efectos, asociado a la masa y a la velocidad de cada uno, se transformaría básicamente en energías de tipo no conservativo manifestadas por: la deformación de estructuras rígidas, el calor generado al doblarse las estructuras rígidas, el ruido asociado a las interacciones, manifestaciones sobre regiones de la vía y las lesiones del motociclista. (2).

6.10 EVOLUCIÓN ESPACIO – TEMPORAL DE LOS AUTOMOTORES EN LOS MOMENTOS DE LA INTERACCIONES.

Momentos anteriores al evento interactivo primario. Desde un punto de vista físico – forense resulta razonable considerar que ambos cuerpos móviles que interactuaron primariamente (camioneta Chevrolet Trail Blazer con dos ocupantes a bordo y motocicleta Honda E Storm 125 con un ocupante a bordo), se desplazaban momentos anteriores del proceso interactivo primario sucedido, a velocidades de características diferentes por trayectorias de características perpendiculares dentro de tramos rectos de vía perteneciente al lugar de los hechos (Carrera 2 E y Calle 35). El tramo recto de vía era más largo para la motocicleta Honda E Storm 125 que para la camioneta Chevrolet Trail Blazer.

Particularizando que en los referidos momentos anteriores al evento interactivo primario la camioneta Chevrolet Trail Blazer se desplazaba a velocidad de características constante por regiones del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur, acercándose a unas señales de Pare (línea de Pare y señal de pedestal). La motocicleta Honda E Storm 125 mientras tanto se desplazaba y acercaba en esos momentos a la intersección con la Carrera 2 E, a velocidad de características constante (cruce) por regiones derechas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente, haciendo la precisión

que ese tramo de vía recto por donde se desplazaba el motociclo poseía cierta pendiente ligera en descenso.

Instantes previos al evento interactivo primario. En instantes previos a la interacción primaria y después de hacer el “Pare” existente en la Carrera 2 E la camioneta Chevrolet Blazer que había iniciado su marcha (versión del conductor de la camioneta: mencionó que se detuvo antes de la línea de Pare y posteriormente inició la marcha), fue adquiriendo de manera gradual alguna velocidad, dado que su propósito era de virar a la derecha por la Calle 35. En esos mismos instantes previos a la interacción primaria, la motocicleta Honda E Storm 125 continuaba desplazándose acercándose a la intersección con la Carrera 2 E, a velocidad de características constante, por regiones derechas del carril derecho de la Calle 35, en sentido direccional aproximado al Occidente.

Los instantes del evento interactivo primario. En los instantes del evento interactivo primario la magnitud de la componente vectorial de la velocidad en sentido direccional hacia el Occidente de la motocicleta Honda E Storm 125 – motociclista, superaba la magnitud de la componente vectorial de velocidad de la camioneta Chevrolet Trail Blazer en sentido direccional al Occidente. Se establecieron las condiciones físicas de evolución espacio – temporal y velocidades relativas de acercamiento que desencadenó la interacción primaria entre estructuras delanteras y frontales de la motocicleta Honda E Storm 125, y regiones del costado delantero izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer. La interacción primaria se produjo en regiones derechas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, cuando la camioneta Chevrolet Blazer apenas empezaba a incorporarse al carril derecho de la Calle 35. Esa manera de interacción primaria condujo a la proyección e interacción del cuerpo del conductor de la motocicleta Honda E Storm 125, con elementos rígidos de la carrocería camioneta Chevrolet Trail Blazer, generándole unas lesiones.

Instantes posteriores a la interacción primaria. Dada la relación entre masas y características de los cuerpos móviles (conjunto motocicleta Honda E Storm 125 - motociclista y camioneta Chevrolet Blazer), las características de sus velocidades y su evolución espacio – temporal, instantes posteriores a la interacción primaria, la motocicleta Honda E Storm 125 quedó posiblemente enganchada a alguna (o algunas) estructuras de la camioneta Chevrolet Blazer desplazándose junto a esta última. El cuerpo del motociclista al parecer también quedó en posibilidad de evolucionar espacio – temporalmente e interaccionar con el piso de la calzada de la Calle 35, posteriormente (interacciones de características secundarias), pudiéndose generar otras lesiones.

Momentos posteriores a la interacción primaria. En momentos posteriores a la interacción primaria, la camioneta Chevrolet Blazer redujo la velocidad que había adquirido desde el “Pare” localizado unos metros atrás, y se detuvo. Lo anterior teniendo en cuenta la versión que el conductor de la camioneta planteó: que inició un proceso de enfrenamiento a partir de la colisión primaria. El cuerpo del motociclista después de evolucionar espacio – temporalmente e interaccionar con el piso de la calzada de la Calle 35, quedó localizado posiblemente en cercanía a la región delantera de la camioneta Chevrolet Trail Blazer. Posteriormente a los eventos interactivos sucedidos, los automotores quedaron según lo reportado en el Croquis del Informe de Accidente.

6.11 VELOCIDADES DE REFERENCIA ESTABLECIDAS Y/O ESTIMADAS PARA LOS VEHÍCULOS EN INSTANTES (Y/O MOMENTOS) PREVIOS DE LAS INTERACCIONES.

En el presente hecho de tránsito, el tipo de interacción ocurrida tuvo características de interacción vehículo – barrera rígida. Por analogía, la motocicleta desplazándose por la Calle 35 se comportaba como el vehículo, y la camioneta (debido a su masa y característica de velocidad mínima respecto de la Calle 35, se comportaba aproximadamente como la barrera rígida). En este tipo de interacción se presentan unos procesos interactivos asociados a desaceleraciones diferenciables: Barrera rígida (camioneta) – automotor (conjunto motocicleta – motociclista); Ocupante automotor (motociclista) - estructuras internas de su propio automotor (motocicleta) y/o barrera rígida (estructuras del costado derecho delantero de la camioneta), y Órganos internos del ocupante del automotor (motociclista) - estructuras externas del propio cuerpo del ocupante (motociclista).

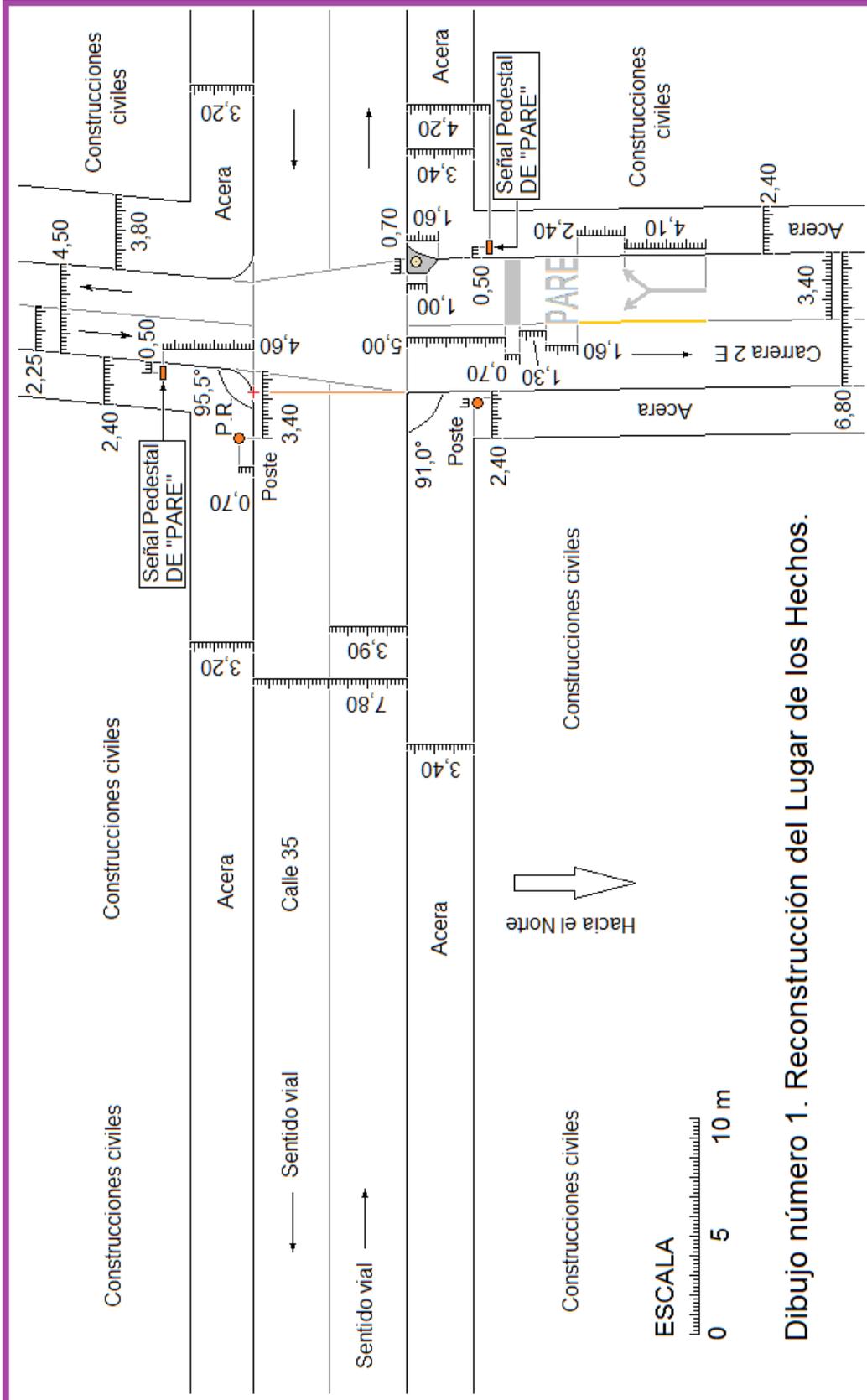
El cambio de velocidad (desaceleración) de mayor magnitud se establece para el primer proceso interactivo, es decir para Barrera rígida (camioneta) – automotor (conjunto motocicleta - motociclista), después habrá otro cambio de velocidad (desaceleración) para el proceso interactivo Ocupante (motociclista) - estructuras internas del automotor de menor magnitud y/o barrera rígida (camioneta), y otro cambio de velocidad (desaceleración) para los órganos internos del ocupante (motociclista) - estructuras externas del propio cuerpo del ocupante (cara, cráneo y cerebro p. ej.).

El anterior argumento permite deducir que la velocidad del cuerpo del conductor de la motocicleta (asociado a las lesiones reportadas y al hecho de que no se produjo su fallecimiento) fue posiblemente del orden de 25 km/h según resultados de estudios bio - cinemáticos y de colisión (Crash Test) de la literatura. Teniendo en cuenta que 25 km/h constituye el límite aproximado natural del cuerpo humano a supervivencia para interacciones abruptas con elementos rígidos. Por extrapolación, la velocidad de referencia para el conjunto motocicleta - motociclista en momentos anteriores al evento interactivo primario con la camioneta pudo ser del orden de los 35 km/h (treinta y cinco kilómetros por hora), o superior, considerando que este conductor estuvo en mejores posibilidades de visibilizar la barrera rígida contra la que podría colisionar (la región delantera de la camioneta Chevrolet), por tanto es posible que efectuara maniobras que generaron desaceleración: al soltar el acelerador y/o empezar algún proceso de enfrenamiento, a manera de ejemplos.

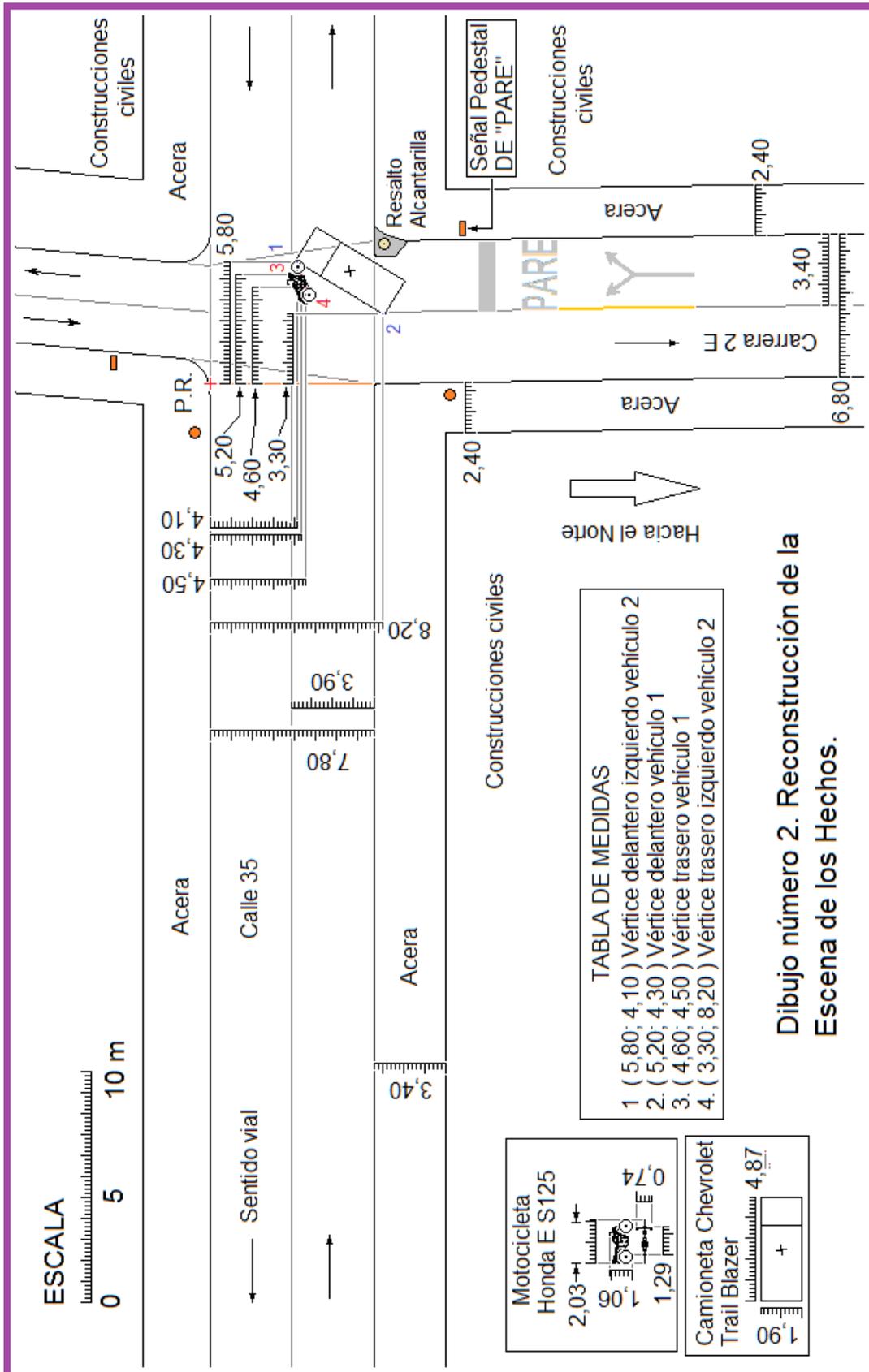
De acuerdo a las anteriores argumentaciones científico técnicas, y para los propósitos del estudio pericial (reconstrucción de la hipótesis gráfica del mecanismo interactivo), se utilizó como Velocidad de Referencia para la motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34D: 35 km/h (treinta y cinco kilómetros por hora) equivalente a 9,72 m/s (nueve coma setenta y dos metros por segundo). Esta velocidad se interpreta como la velocidad a la cual este automotor se acercó a la camioneta Chevrolet Blazer desde momentos anteriores a la interacción primaria.

Para la camioneta Chevrolet Blazer de Placas GSR 1390 considerando la versión de su conductor (arrancó desde la línea de pare con el propósito de efectuar un viraje a la derecha e inició un proceso de reacción y frenada a partir de la colisión) se estableció una Velocidad de Referencia del orden de 8 km/h (ocho kilómetros por hora), equivalente a 2,22 m/s (dos coma veintidós metros por segundo). Para esta velocidad al implementar modelos físicos se estableció una distancia de reacción de 1,65 m (uno coma sesenta y cinco metros) asociada a un tiempo de reacción de 0,75 S, y se estableció una distancia de frenada de 0,35 m (cero coma treinta y cinco metros), asumiendo un proceso de enfrenamiento de razonable desempeño (coeficiente de fricción $U=0,70$). De esta manera la distancia total recorrida por la camioneta Chevrolet Blazer desde la colisión hasta que se detuvo fue aproximadamente de 2,00 m (dos coma cero metros).

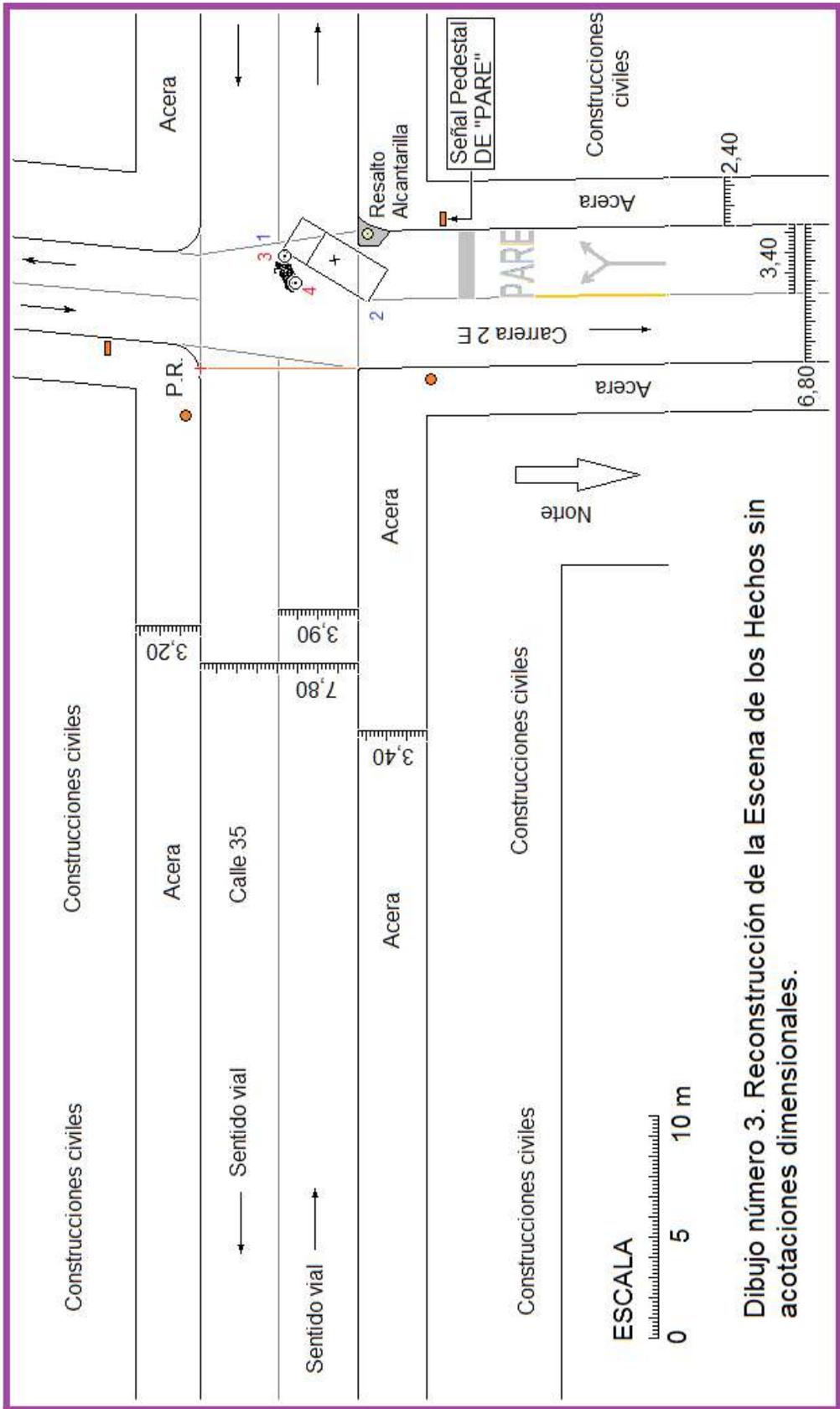
6.12 RECONSTRUCCIÓN A ESCALA DEL LUGAR DE LOS HECHOS REALIZADA POR EL PERITO FÍSICO FORENSE.



6.13 RECONSTRUCCIÓN A ESCALA DE LA ESCENA DE LOS HECHOS.

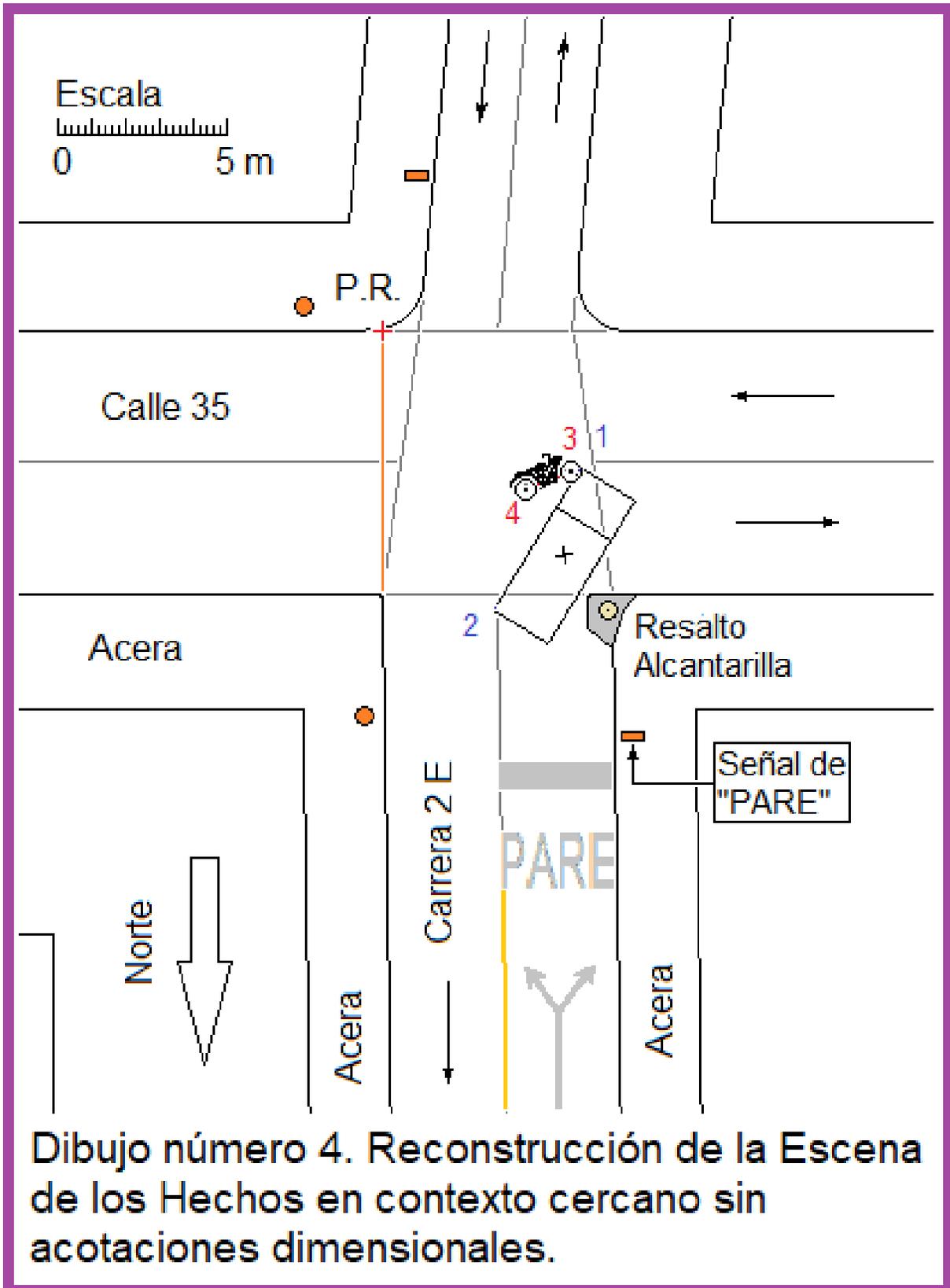


6.14 RECONSTRUCCIÓN A ESCALA DE LA ESCENA DE LOS HECHOS SIN ACOTACIONES DIMENSIONALES.



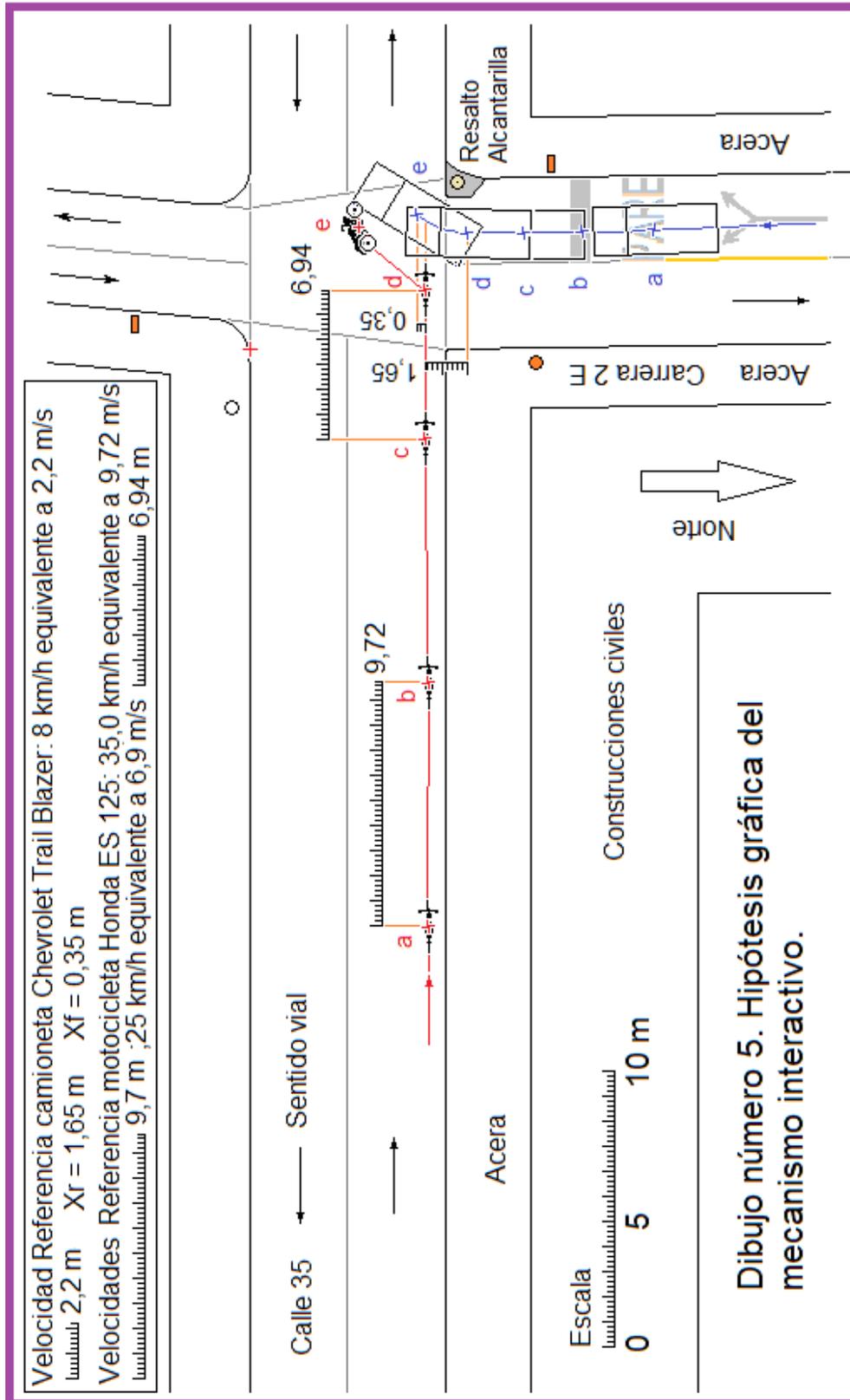
Dibujo número 3. Reconstrucción de la Escena de los Hechos sin acotaciones dimensionales.

6.15 RECONSTRUCCIÓN A ESCALA DE LA ESCENA DE LOS HECHOS SIN ACOTACIONES DIMENSIONALES EN CONTEXTO CERCANO.



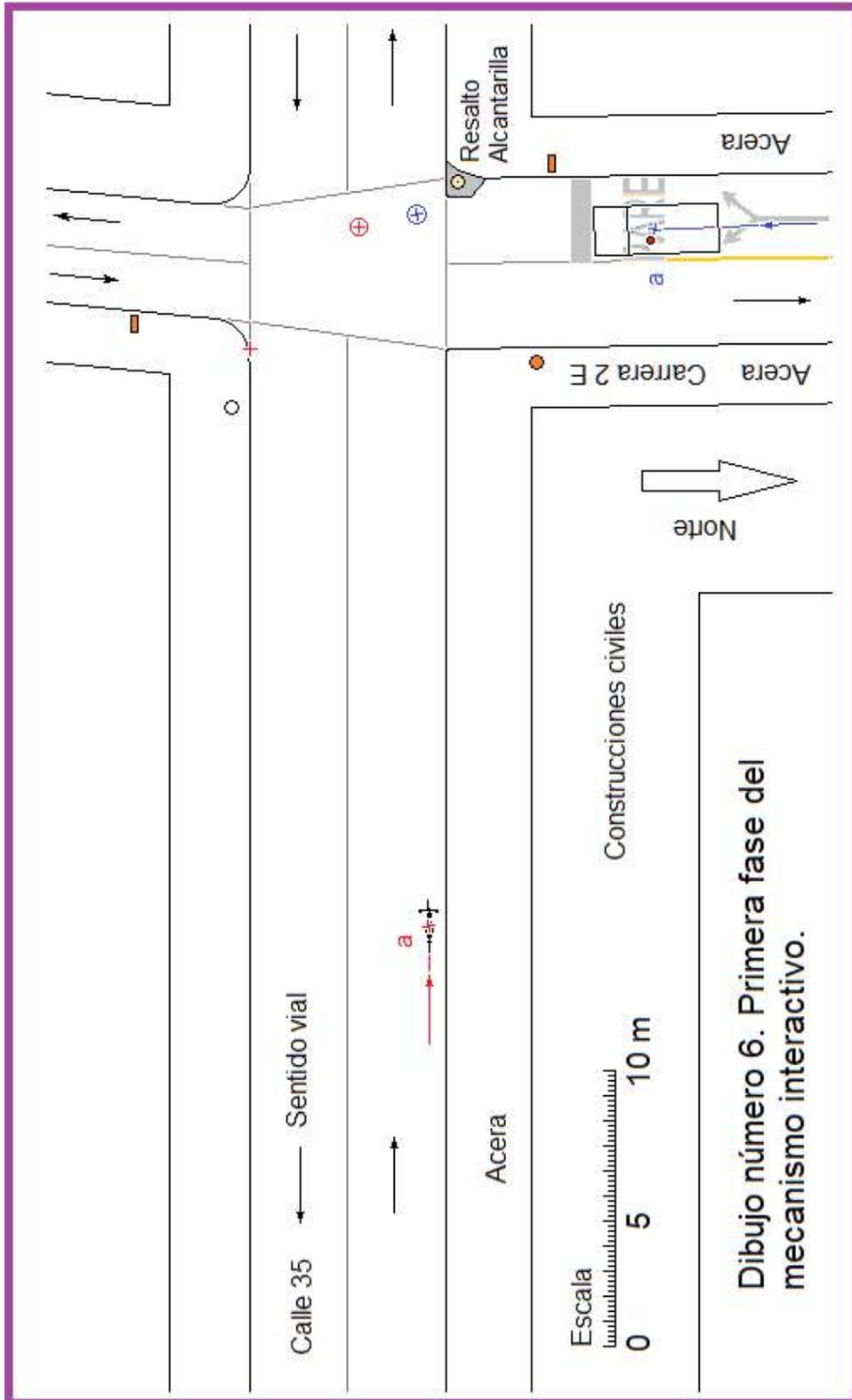
Dibujo número 4. Reconstrucción de la Escena de los Hechos en contexto cercano sin acotaciones dimensionales.

6.16 HIPÓTESIS GRÁFICA DEL MECANISMO INTERACTIVO ENTRE LA MOTOCICLETA HONDA E STORM 125 DE PLACA FHT 34D Y LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390 EN INMEDIACIONES DE LA INTERSECCIÓN DE LA CALLE 35 CON CARRERA 2 E DE PALMIRA, VALLE.

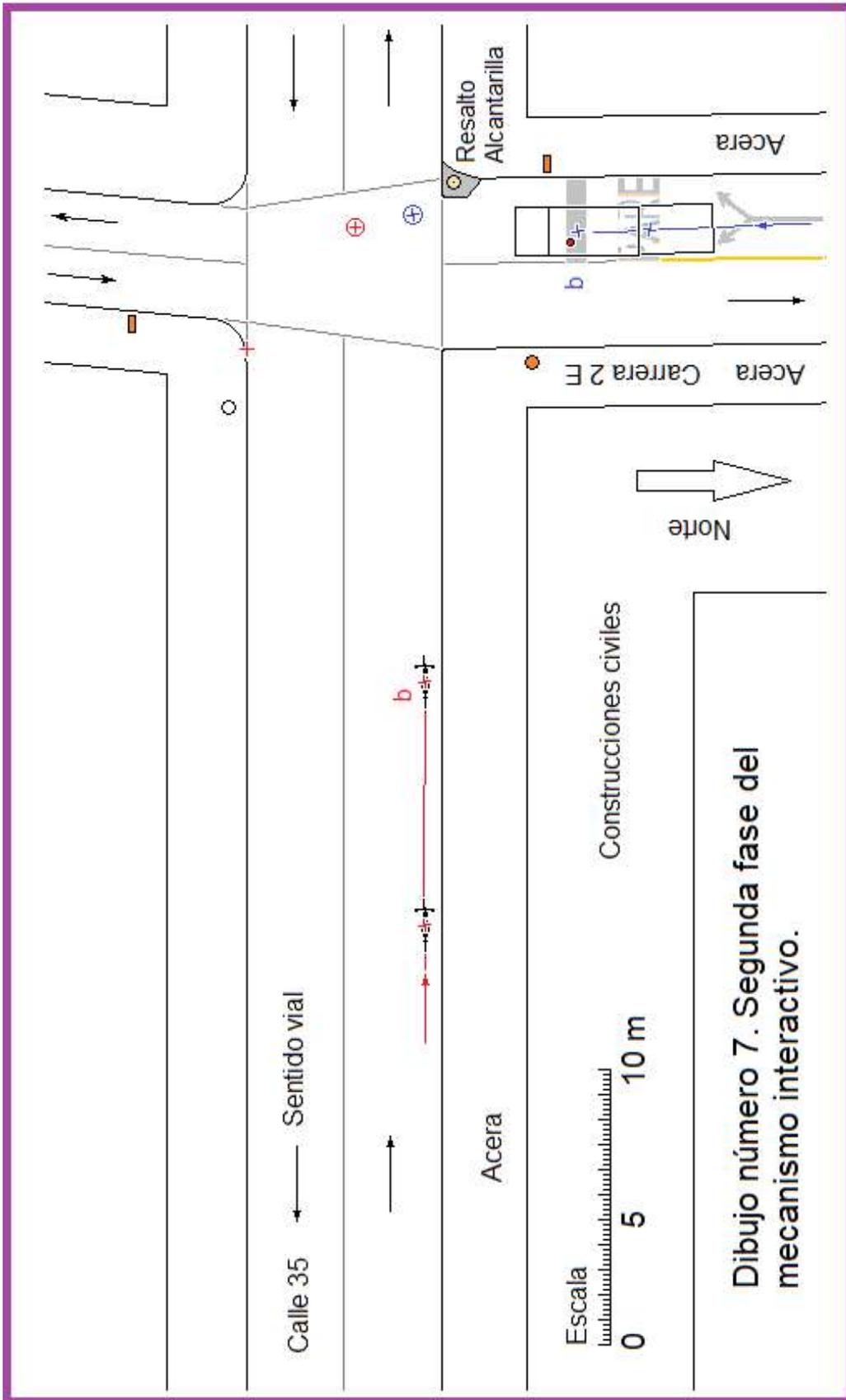


6.17 FASES REPRESENTATIVAS DEL MECANISMO INTERACTIVO ENTRE LA MOTOCICLETA HONDA E STORM 125 DE PLACA FHT 34D Y LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.

6.17.1 PRIMERA FASE DEL MECANISMO INTERACTIVO.

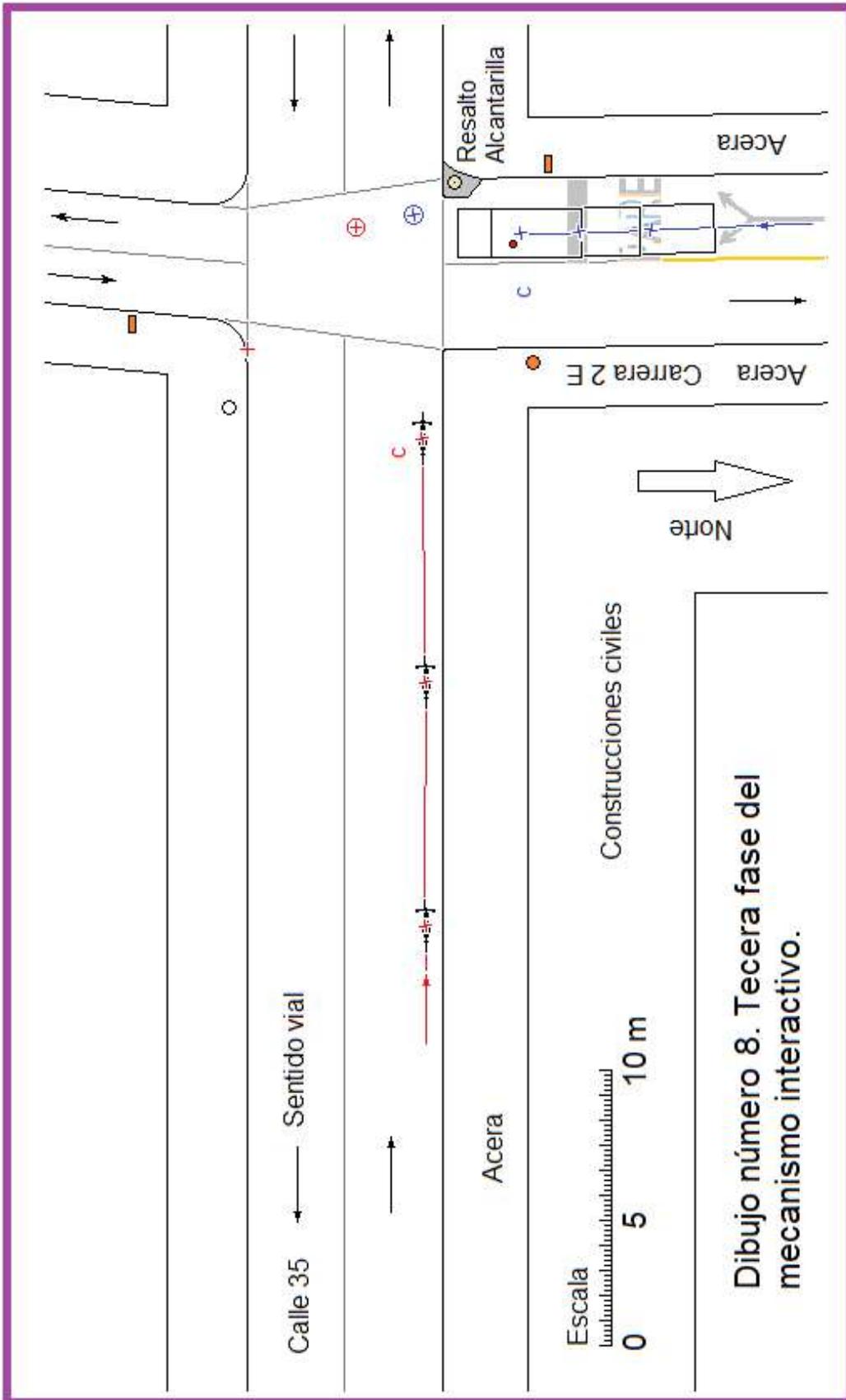


6.17.2 SEGUNDA FASE DEL MECANISMO INTERACTIVO.

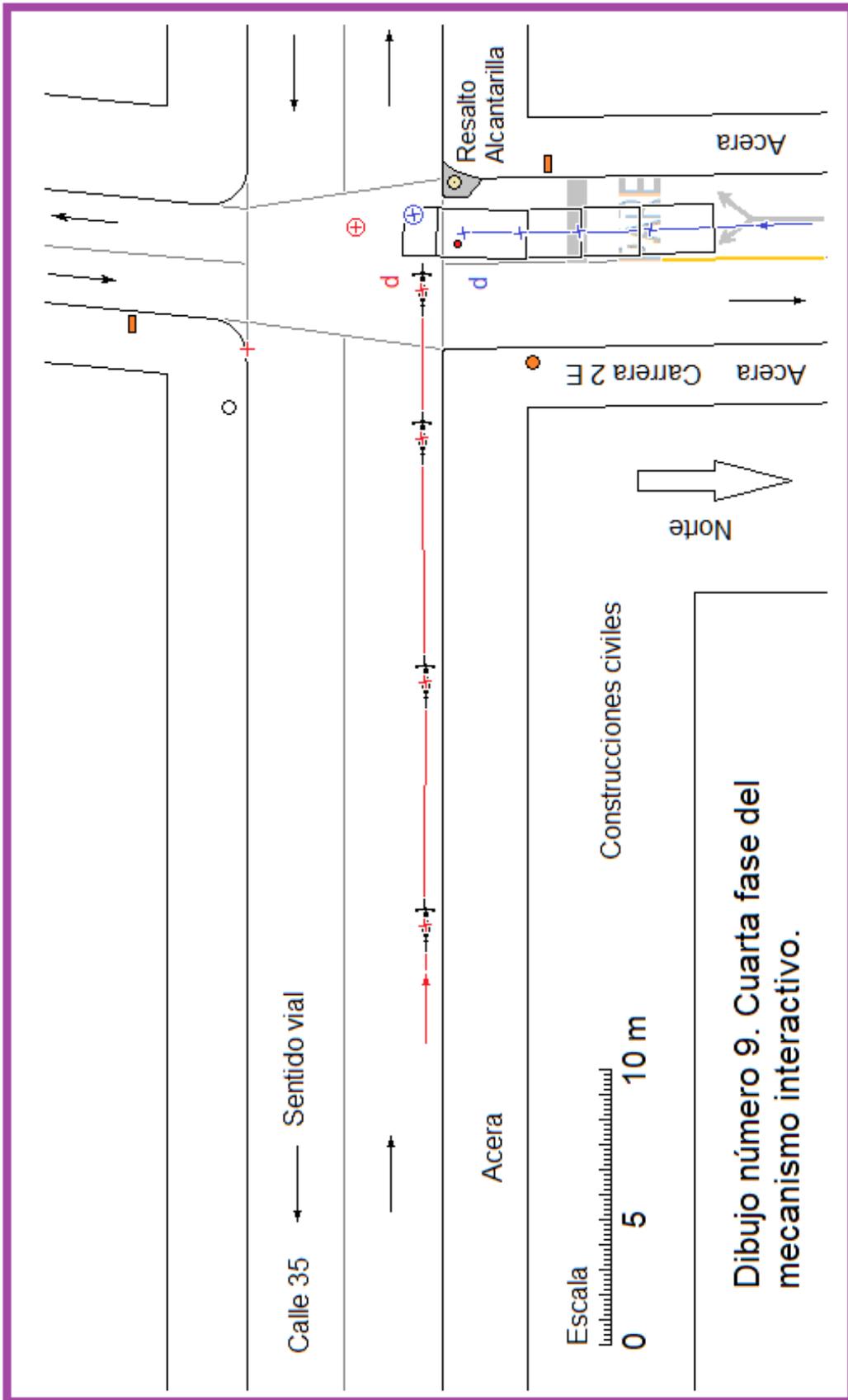


Dibujo número 7. Segunda fase del mecanismo interactivo.

6.17.3 TERCERA FASE DEL MECANISMO INTERACTIVO.

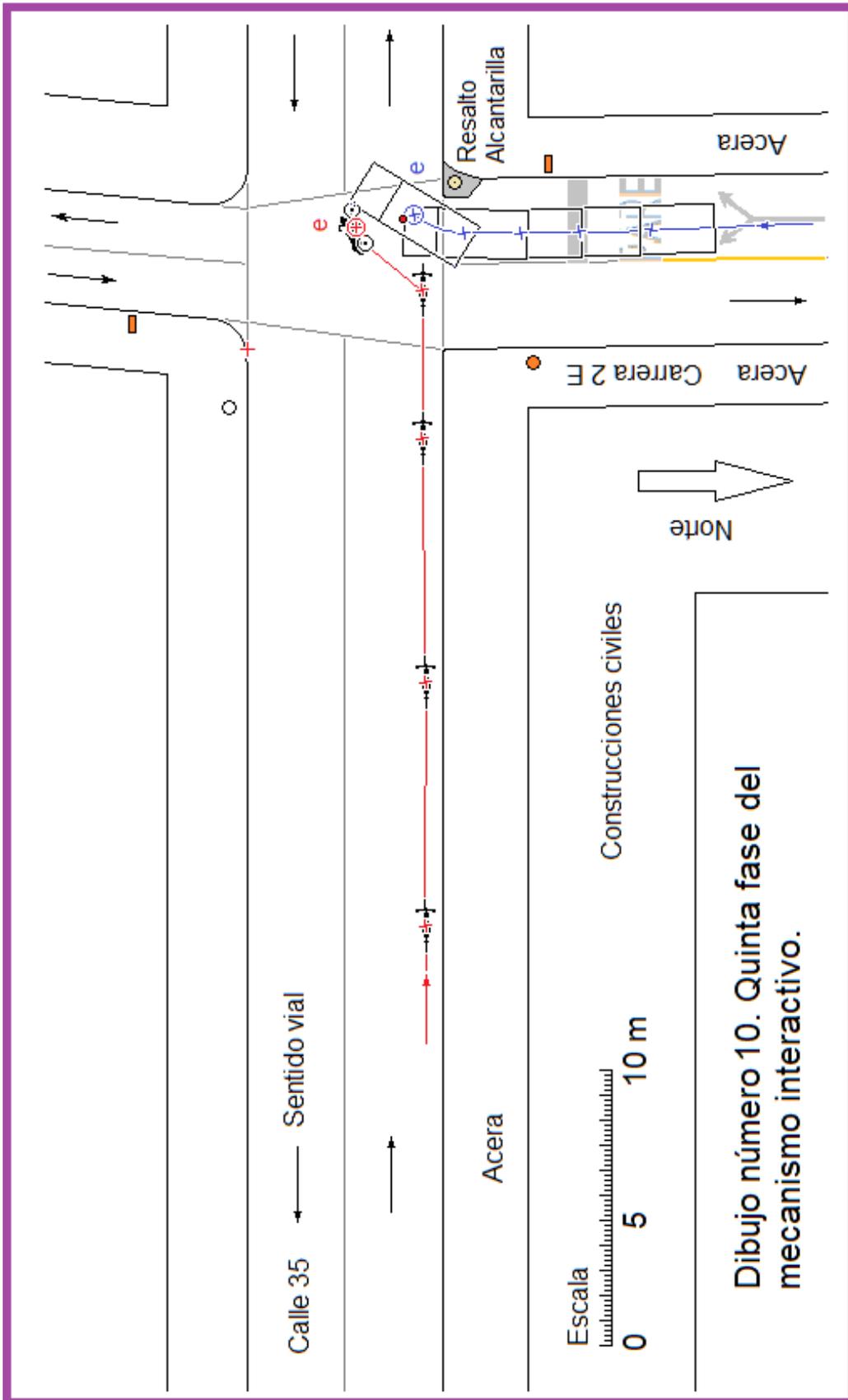


6.17.4 CUARTA FASE DEL MECANISMO INTERACTIVO.



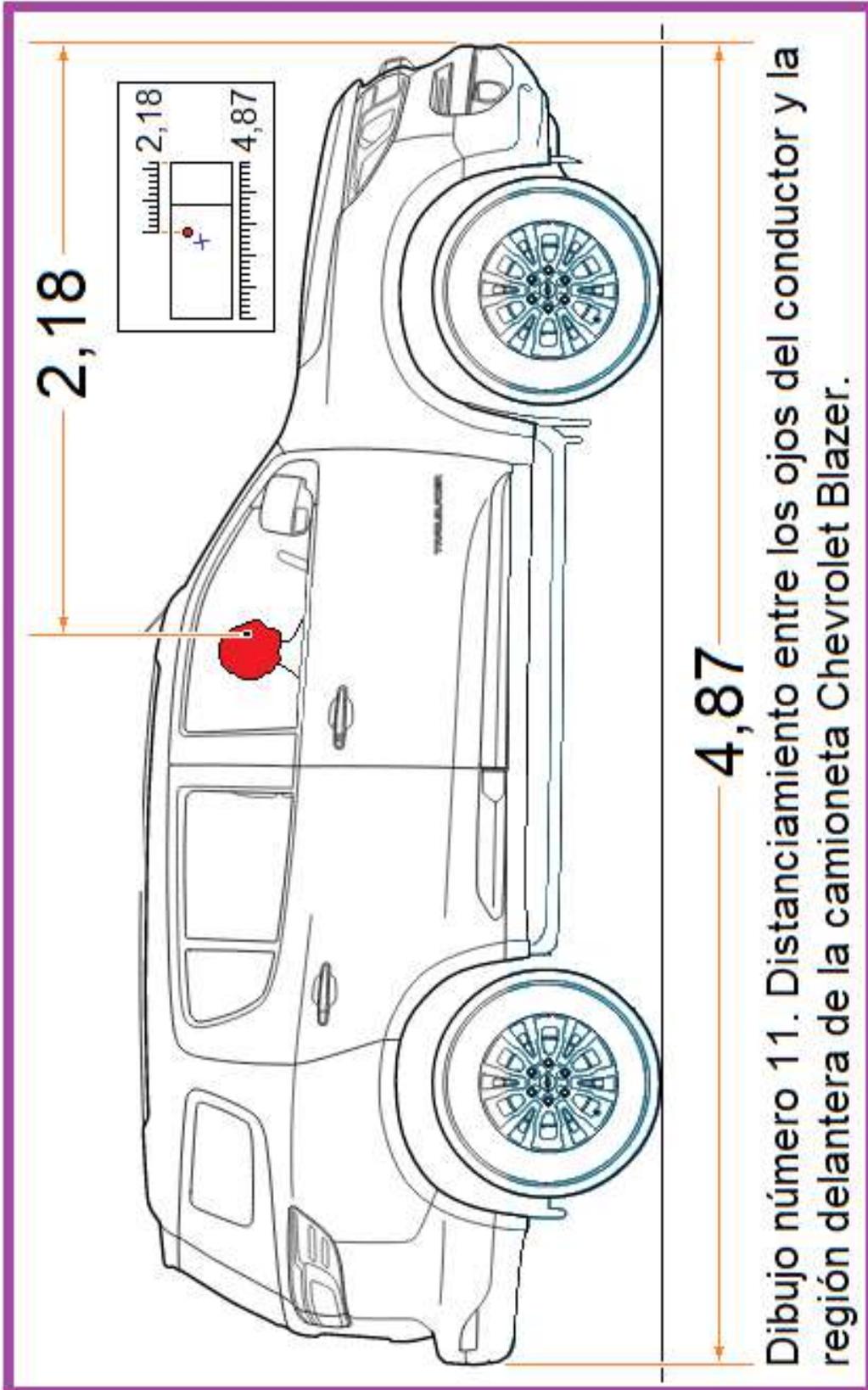
Dibujo número 9. Cuarta fase del mecanismo interactivo.

6.17.5 QUINTA FASE DEL MECANISMO INTERACTIVO.



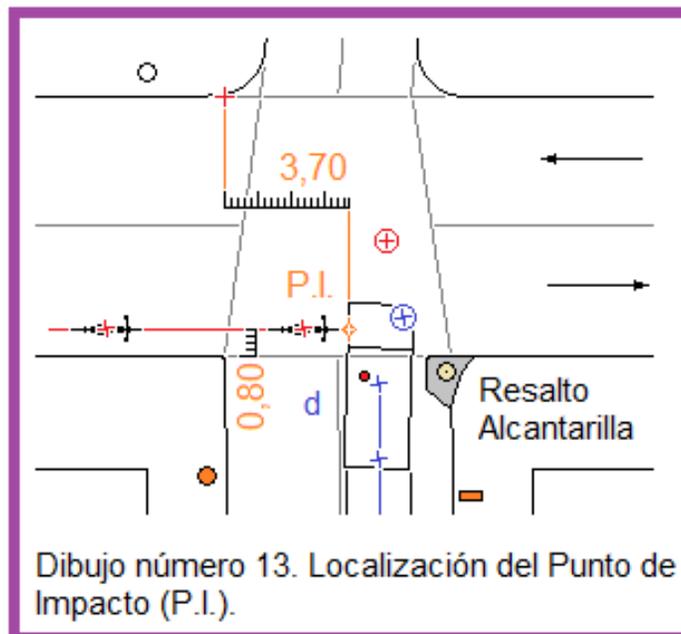
Dibujo número 10. Quinta fase del mecanismo interactivo.

6.18 DISTANCIAMIENTO ENTRE LOS OJOS DEL CONDUCTOR Y LA REGIÓN FRONTAL DE UNA CAMIONETA CHEVROLET BLAZER MODELO 2017.



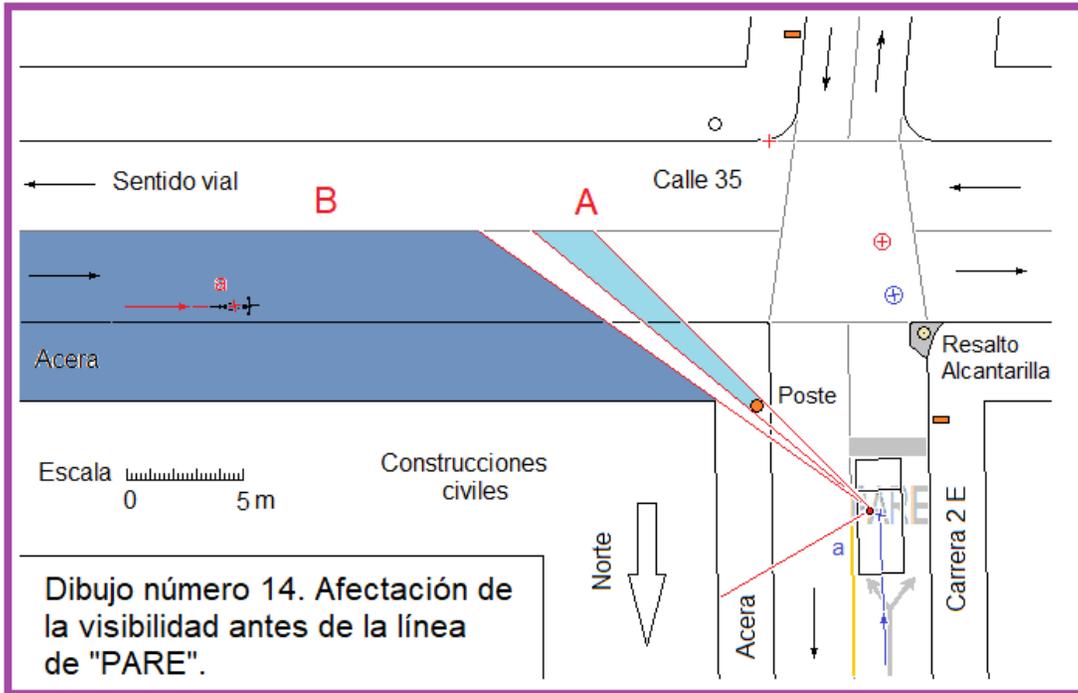
Dibujo número 11. Distanciamiento entre los ojos del conductor y la región delantera de la camioneta Chevrolet Blazer.

6.19 DETERMINACIÓN GRÁFICA DEL PUNTO DE IMPACTO.

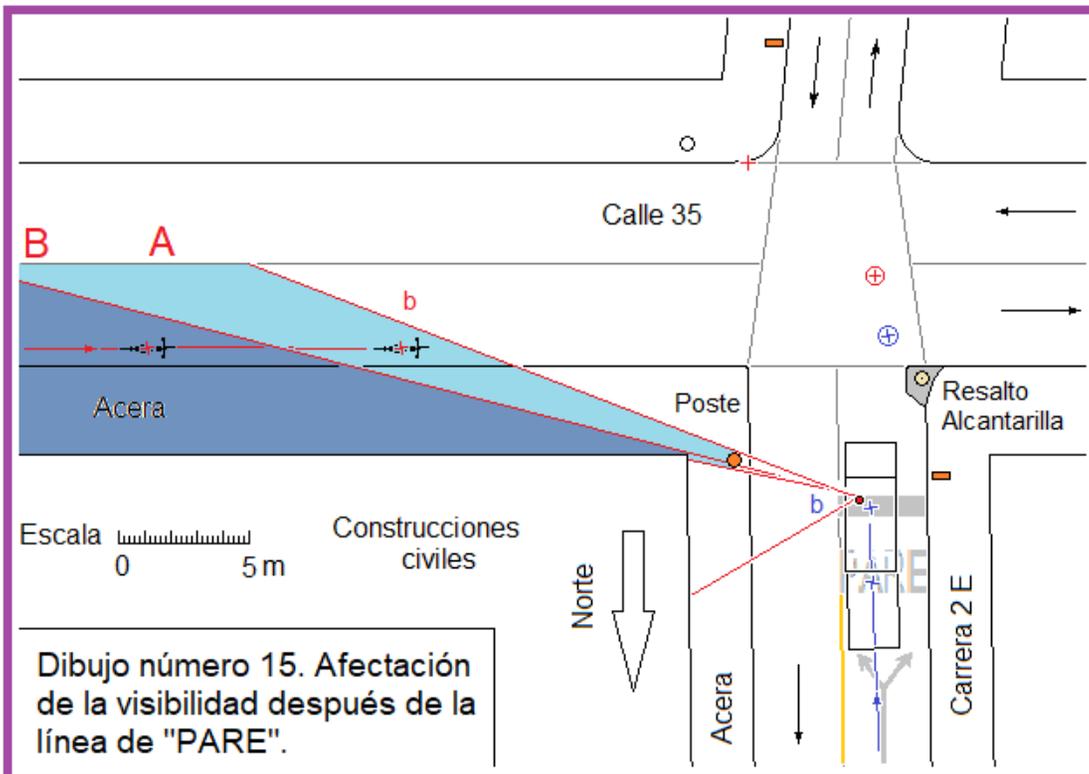


CONCEPTO FÍSICO FORENSE. Basado en la cuarta fase del mecanismo interactivo se determinó gráficamente el Punto de Impacto (P.I.). Este lugar se localiza a 0,80 m (cero coma ochenta metros) del límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, y a 3,70 m (tres coma setenta metros) hacia el Occidente respecto de la proyección del Punto de Referencia (P.R.). La motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34, en el instante de la interacción primaria se desplazaba en cercanía al límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, y la región frontal de la camioneta Chevrolet Blazer de Placas GSR 1390 ocupaba la región derecha del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente.

6.20 AFECTACIÓN DE LA VISIBILIDAD (ÁREAS OCULTAS Y/O APANTALLAMIENTO) PARA EL CONDUCTOR DE LA CAMIONETA CHEVROLET BLAZER DE PLACAS GSR 1390, EN PERSPECTIVA VISUAL A LA IZQUIERDA, ANTES DE LA LÍNEA DE PARE.



6.21 AFECTACIÓN DE LA VISIBILIDAD (ÁREAS OCULTAS Y/O APANTALLAMIENTO) PARA EL CONDUCTOR DE LA CAMIONETA CHEVROLET BLAZER DE PLACAS GSR 1390 EN PERSPECTIVA VISUAL A LA IZQUIERDA, DESPUÉS DE LA LÍNEA DE PARE.



6.22 CONSIDERACIONES SOBRE ASPECTOS DE EVOLUCIÓN ESPACIO – TEMPORAL DE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN RELACIÓN A LA INTERSECCIÓN VIAL DE LA CALLE 35 CON CARRERA 2 E, FACTORES DE EVITABILIDAD Y PREVISIBILIDAD.

Del presente estudio pericial reconstructivo físico forense surgieron las siguientes consideraciones sobre aspectos de la evolución espacio – temporal de los vehículos que interactuaron (conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista, y camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390) respecto de la intersección vial de la Calle 35 con Carrera 2 E. Igualmente surgieron reflexiones sobre aspectos de evitabilidad y previsibilidad:

7.16.1 La velocidad generaba una condición riesgosa en el lugar de los hechos, particularmente para los vehículos que se desplazaban por el carril derecho de Calle 35 en sentido direccional al Occidente, teniendo en cuenta que existe una leve pendiente en descenso que facilitaba la tendencia a incrementar sutilmente la velocidad.

7.16.2 Lo anterior se relaciona con el principio de previsibilidad que debía afinarse para neutralizar una situación como la expuesta anteriormente, para compensar el posible exceso de confianza que se estableciera o surgiera en el proceso de conducción.

7.16.3 La visibilidad para el conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, era restringida, particularmente al terminar la boca calle de la Carrera 2 E por efecto de los antejardines y el poste localizado al llegar a la intersección con la Calle 35. En contraste para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, las posibilidades de percepción visual eran sustancialmente mejores, incluso para percibir vehículos que surgieran, por ejemplo, por la Carrera 2 E.

7.16.4 De la reconstrucción gráfica del mecanismo interactivo entre conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista, y la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, se estableció que la motocicleta se desplazaba cercanamente al límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, en los instantes previos a la interacción primaria.

7.16.5 Acorde al numeral anterior y dado que los vehículos que provienen del carril derecho de la Carrera 2 E, poseían limitaciones de percepción visual al desplazarse en sentido direccional al Sur, podían llegar a exponer la región frontal al ir abordando el carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, así fuera de manera gradual. Acentuado lo anterior a que debían maniobrar direccionalmente a la izquierda y después a la derecha para evitar treparse al obstáculo presente en la esquina de la intersección vial (se aumentaba el radio de giro). Esto último facilitó condiciones para llegar a la situación crítica de interacción como la ocurrida con el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista.

7.16.6 La componente vectorial de velocidad de tipo colineal al sentido direccional hacia el Occidente (por la Calle 35) aplicable para los dos vehículos involucrados que interactuaron (teniendo en cuenta su trayectoria primigenia de tipo perpendicular) permite deducir por su magnitud (mayor para el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 - motociclista que para la camioneta Chevrolet Blazer) que la motocicleta incidió y/o impacto a la camioneta, no lo contrario.

7.16.7 Las características de las velocidades de los cuerpos móviles (vehículos), y las particularidades del lugar de los hechos, generaron unas situaciones de apantallamiento visual del conjunto motocicleta Honda E Storm 125 – motociclista hacia el conductor de la camioneta Chevrolet Blazer, antes y después de la línea de “Pare”; tal situación se ilustró en los dibujos 14 y 15 a folio 68.

7. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS.

7.1 El presente estudio pericial se relaciona con un hecho interactivo tipo choque entre una camioneta y una motocicleta. El caso ocurrió el 01 de octubre de 2018, día lunes, a las 13:30 horas, en la intersección vial de la Calle 35 con Carrera 2 E en la ciudad de Palmira, Valle. Fue documentado el caso en el Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018. La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, modelo 2007, conducida por el señor Diego Fernando Rada Martínez, en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos, se desplazaba por regiones del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente. La camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017, de Placas GSR 1390, conducida por el señor Diego Fernando Tovar Eraso, en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos se desplazaba por regiones del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional aproximado hacia el Sur. A la camioneta Chevrolet Trail Blazer le correspondía el Pare de la Carrera 2 E con Calle 35. En circunstancias que son motivo de investigación, ocurrió una interacción de características perpendicular sobre la cual se reportaron las siguientes consecuencias: daños materiales en estructuras de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D (guardafango delantero, carenaje y defensa); daños materiales en estructuras de la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390 (bomper delantero, capot, guardafango, unidad de luz delantera izquierda), y lesiones en el cuerpo del conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D. De acuerdo a los reportes de las posiciones finales, las trayectorias, y los daños para los vehículos, se deduce que la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D posiblemente incidió a cierta velocidad sobre regiones del costado izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017, de Placas GSR 1390 (región del guardafango y rueda direccional).

7.2 Al observar la documentación del Croquis del Informe de Accidente número A GSV 3860 del 01 de octubre de 2018, resultó de interés desde un punto de vista físico forense los siguientes aspectos:

7.2.1 La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, ocupó regiones izquierdas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente. Se percibe caída sobre su costado izquierdo.

7.2.2 La carrocería de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D se percibe transversalizada respecto de la calzada de la Calle 35. Su región delantera apuntando aproximadamente hacia el Suroccidente, y su región trasera apuntando aproximadamente hacia el Nororiente.

7.2.3 La carrocería de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D quedó en estrecha cercanía y/o contacto con la región delantera izquierda de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390.

7.2.4 La motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D se desplazaba en momentos anteriores al evento interactivo primario, posiblemente por regiones del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente.

7.2.5 La camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, se documentó ocupando principalmente regiones pertenecientes al carril derecho de la Calle 35. La localización final

documentada para este automotor sugiere una evolución espacio – temporal, proviniendo del carril derecho de la Carrera 2 E, en sentido direccional aproximado al Sur.

7.2.6 La carrocería de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 se percibe orientada espacialmente con cierta componente en sentido direccional aproximado al Suroccidente.

7.2.7 No se documentaron huellas de frenada para los vehículos involucrados. Tampoco se documentó y/o precisó el Punto o Región de Impacto.

7.3 Para la realización del presente estudio pericial fueron suministrados medios documentales, gráficos, fotográficos y fílmicos. El suscrito perito tuvo oportunidad de visitar, inspeccionar, documentar dimensionalmente y fotográficamente el referido Lugar de los Hechos. De imágenes fotográficas digitalizadas obtenidas y documentaciones se precisaron los aspectos relacionados a continuación: El Lugar y Escena de los Hechos; Hallazgos de interés investigativo forense en imágenes del Lugar de los Hechos (presencia de elementos pertenecientes a la vía, a construcciones civiles, entre otros); Características de lesiones y Características (localización) de daños en los automotores.

7.4 El Primer Reconocimiento Médico Legal practicado el 19 de octubre de 2018 al señor Diego Fernando Rada Martínez, conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, suministra informaciones de interés para la comprensión del evento interactivo primario entre la motocicleta que conducía y la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390. **Se menciona en ese documento que el señor Diego Fernando Rada Martínez de 50 años, refirió haber sufrido accidente de tránsito moto versus carro, y que usaba casco. Se menciona que el señor Diego Fernando Rada Martínez sufrió trauma facial. Se relacionaron heridas en cara, labio,..., zona nasal... laceraciones en mano... fractura de septum nasal, fisura de la pirámide nasal, herida en párpado inferior, herida en comisura labial izquierda, herida nasolabial con compromiso del ala nasal en su base.** Desde una perspectiva bio cinemática, algunas de las lesiones reportadas en la cara del señor Diego Fernando Rada Martínez (fractura nasal, traumas y laceraciones en cara, particularmente) se asocian a la interacción directa (de características primaria) a velocidad de la región anterior de la cabeza, con estructuras rígidas del costado delantero izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390. La velocidad mencionada correspondería aproximadamente a la velocidad de acercamiento del conjunto motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34D – motociclista por la Calle 35 respecto de la región delantera de la camioneta Chevrolet Trail Blazer que provenía de la Carrera 2 E, en los instantes previos a la interacción primaria. Otras lesiones se pudieron generar al interaccionar (después de la referida interacción primaria) la cabeza del motociclista con la calzada de la Calle 35.

7.5 En Declaración ante Notario del 15 de octubre de 2022, el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, suministró unas informaciones de interés para la comprensión de los eventos interactivos ocurridos entre la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 y el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D - motociclista. **Que el 01 de octubre de 2018 después del medio día se desplazaba por la Carrera 2 E para salir a la Calle 35. Que antes de llegar**

a la Calle 35 colocó el direccional e hizo el “Pare”: antes de la línea de detención. Que miró a todos lados (izquierda al frente y derecha). Mencionó la existencia de casas esquineras con antejardines. Precisó que a la izquierda por donde se desplazaba había una casa esquinera con muros altos para el antejardín (en mampostería y con rejas) así como un poste (calificado como grueso) localizado al finalizar la Carrera 2 E. Que prosiguió la marcha después de hacer el “Pare”, desplazándose a velocidad mínima. Que tuvo que abrirse un poco a la izquierda de su carril para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla. Que este muro sobresale al final de la Carrera 2 E al lado derecho en toda la esquina. Que al estar en el proceso de realizar el giro a la derecha e incorporarse al carril derecho de la Calle 35 escuchó algo que impactó fuertemente la parte delantera izquierda del carro (guardabarros). Que no observó previamente lo que lo impactó. Plantea que después del impacto se detuvo. Desde un punto de vista físico forense, el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, en su versión planteó principalmente aspectos de la evolución espacio temporal del automotor que conducía: Reportó la detención que efectuó antes de la línea de “Pare” (a cierta distancia de la intersección vial); El inicio de la marcha adquiriendo velocidad calificada como mínima; El procedimiento de giro a la derecha que iniciaba, y el proceso de detención (enfrenamiento) efectuado posterior al evento interactivo sucedido. También reportó la existencia de construcciones civiles adyacentes a ambos lados de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la intersección vial, de un Poste localizado a la izquierda de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la referida intersección con la Calle 35, y de un resalto en la esquina de la intersección que obligaba a los automotores a abrirse a la izquierda del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional Sur.

7.5.1 En Declaración ante Notario del 15 de octubre de 2022, la joven Isabella Tovar Jaramillo, ocupante de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, suministró unas informaciones de interés para la comprensión de los eventos interactivos ocurridos entre la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390 y el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D - motociclista. **Que el 01 de octubre de 2018 después del medio día se desplazaba junto a su padre en calidad de pasajera (copiloto). Que se desplazaba por la Carrera 2 E para coger la avenida. (Calle 35). Que antes de finalizar la Carrera 2 E su papá colocó el direccional e hizo el “Pare”, antes de la línea de detención. Que miraron a todos lados (izquierda al frente y derecha). Que no observaron venir vehículos y tampoco peatones. Que después iniciaron la marcha lentamente y observó la existencia de antejardines en las casas esquineras. También precisó que a la izquierda, finalizando la Carrera 2 E, había un poste (calificado como grueso) localizado al finalizar la Carrera 2 E. Que tuvieron que abrirse a la izquierda de su carril para esquivar un muro con una tapa de alcantarilla. Que este muro invade el lado del carril derecho finalizando la Carrera 2 E. Que al estar en el proceso de realizar el giro a la derecha escucharon algo que impactó fuertemente la parte delantera izquierda del carro (guardabarros). Que no sabían lo que los impactó. Que su padre reaccionó y de una se bajó. Que su padre observó un señor en una motocicleta tirado en el piso. Plantea que después del impacto se detuvo.** Desde un punto de vista físico forense, la joven Isabella Tovar Jaramillo, ocupante de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, en su versión planteó principalmente aspectos de la evolución espacio temporal del automotor que conducía: Reportó la detención que efectuó el automotor antes de la línea de “detención”; El inicio de la marcha de la camioneta Chevrolet Blazer

adquiriendo velocidad calificada como lenta; El procedimiento de giro a la derecha que iniciaba, y Sugirió un proceso de detención efectuado posterior al evento interactivo sucedido. También reportó la existencia de construcciones civiles adyacentes a ambos lados de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la intersección vial, de un Poste localizado a la izquierda de la calzada de la Carrera 2 E en cercanía a la referida intersección con la Calle 35, y de un resalto en la esquina de la intersección que obligaba a los automotores a abrirse a la izquierda del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional Sur.

SOBRE EL ESTUDIO DENOMINADO “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” SUMINISTRADO AL PERITO FÍSICO FORENSE POR EL SEÑOR DIEGO FERNANDO TOVAR, CONDUCTOR DE LA CAMIONETA CHEVROLET TRAIL BLAZER DE PLACAS GSR 1390.

7.6 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministrado al perito físico forense por el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, suministró informaciones de interés para el presente estudio pericial las cuales a su vez generaron unos conceptos.

7.6.1 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró unas imágenes aéreas de dos perspectivas visuales diferentes sobre características topográficas del lugar de los hechos. En ellas se percibió el antejardín y un poste ubicado al margen izquierdo de la calzada de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur antes de llegar a la Calle 35, pertenecientes a una residencia esquinera (localizados estos elementos a la derecha de las imágenes). Los referidos elementos, individualmente y en conjunción, afectaban la visibilidad a los conductores que provenían de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur, acercándose a la intersección con la Calle 35. Igualmente se percibió el resalto que existe en la esquina y dentro del carril derecho en sentido direccional al Sur de la Calle 35, que obligaba a los vehículos a abrirse a la izquierda dentro del propio carril (trayectorias azules en la imagen de arriba).

7.6.2 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró unas precisiones cuantitativas y cualitativas del Lugar de los Hechos (Calle 35 y la Carrera 2 E). Refiere (SIC): “ * La calle 35 es un tramo vial de 531 m que están dados desde la esquina con la carrera 7e a la esquina de la Carrera 1 (Palmira – Pradera) * Este tramo vial tiene una diferencia de altura de 7,66 m entre la carrera 7e hacia la Carrera 1 (Palmira – Pradera) * El cruce con el tramo de la carrera 2 Este, está a 393 m de distancia medidos desde la Carrera 7e.”

7.6.3 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró apartes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, referente a la adopción de un “Manual de señalización vial”.

7.6.3.1 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró unas apreciaciones sobre DEMARCACIONES HORIZONTALES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refirió (SIC): “La señalización horizontal corresponde a la aplicación

de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras ... , con el fin de regular , canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. ...”

7.6.3.2 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró otras apreciaciones sobre DEMARCACIONES Y UBICACIÓN provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refirió (SIC): “Las demarcaciones, al igual que las señales verticales, se emplean para regular la circulación, advertir o guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la seguridad vial y la gestión del tránsito.”

7.6.3.3 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró otras apreciaciones sobre DEMARCACIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refirió (SIC): “Cuando la intersección es controlada por una condición “PARE”, la línea de detención de demarcarse siempre que se instale la señal vertical SR- 01 PARE, complementado con la palabra PARE... ”.

7.6.3.4 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró otras apreciaciones sobre OTRAS DEMARCACIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refirió (SIC): “La línea de detención indica al conductor que enfrenta la señal PARE, el lugar más próximo a la intersección donde el vehículo debe detenerse. ... Debe ubicarse donde el conductor tenga buena visibilidad sobre la vía prioritaria para poder reanudar la marcha con seguridad,”

7.6.3.5 El estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” suministró otras apreciaciones sobre OTRAS DEMARCACIONES PARA CRUCES provenientes de la Resolución 000185 del 17 de junio de 2015, Ministerio de Transporte, “MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”. Refirió (SIC): “Siempre que el volumen vehicular que converge a una intersección, considerando todas sus ramas, supere en algún periodo del día los 100 vehículos por hora en zonas urbanas ...debe regularse la circulación vehicular en el cruce mediante una señal de prioridad, cuya ubicación debe quedar determinada por las condiciones de visibilidad del cruce. ”.

7.6.4 En el estudio denominado “DIAGNOSTICO CALLE 35 CON CRA 2 ESTE” aparece como autor el ingeniero en transporte y vías: JAIRO ARTURO QUEBRADA ROMERO.

7.7 De un registro de video suministrado por el señor Diego Fernando Tovar, conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer de Placas GSR 1390, se observan cuatro imágenes fotográficas que documentan las características de elementos presentes a la margen izquierda de la Carrera 2 E, en la intersección con la Calle 35 (antejardín de casa esquinera y poste de concreto). Complementan otras documentaciones fotográficas sobre los mismos elementos incluidos en el presente estudio pericial. Ver numeral 6.6, a folio 49.

7.8 De informaciones técnicas para los vehículos involucrados se obtuvo que la relación entre la masa de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo y la masa de la motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007 con un pasajero a bordo

es aproximadamente $2.312 / 184 = 12,5$ (doce coma cinco). Una interpretación del anterior resultado es que aproximadamente 12,5 veces la masa de la motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 con un pasajero a bordo, equivaldría aproximadamente a la masa de la camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo. La camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 es un automotor que posee un par de bastidores rígidos de acero sobre los cuales están montados su cabina y elementos mecánicos (tren delantero, tren trasero, motor, caja, transmisión), entre otros. La motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007, está conformada por una estructura tubular de acero sobre los cuales se acopla la suspensión delantera, suspensión trasera, sistema direccional y sistema de propulsión. Las diferencias entre las rigideces estructurales y masas de los cuerpos móviles interactuantes se relacionan con las consecuencias en eventos interactivos, en particular para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125, modelo 2007. (2).

7.9 Considerando la masa de los cuerpos móviles involucrados en el presente hecho de tránsito: camioneta Chevrolet Trail Blazer modelo 2017 con dos ocupantes a bordo y motocicleta Honda E Storm 125 modelo 2007 con un pasajero a bordo, resulta importante destacar que este parámetro físico, junto con la velocidad, conforma un potencial para causar daños o efectos en un evento interactivo. En dicho potencial, la velocidad se encuentra elevada al cuadrado, mientras que la masa se encuentra elevada a grado uno. Ambas variables físicas conforman lo que se conoce como energía de tipo cinético (E_c), o la energía asociada al movimiento: $E_c = 1 / 2 m * V^2$. Al estar elevada la velocidad al cuadrado y duplicar el valor de este parámetro, se cuadruplicará entonces el potencial para causar daños o efectos. Al duplicarse la masa se duplicará el potencial para causar daños o efectos. En caso de ocurrir algún tipo de interacción y/o colisión directa entre los referidos cuerpos móviles interactuantes, parte de ese potencial para causar daños o efectos, asociado a la masa y a la velocidad de cada uno, se transformaría básicamente en energías de tipo no conservativo manifestadas por: la deformación de estructuras rígidas, el calor generado al doblarse las estructuras rígidas, el ruido asociado a las interacciones, manifestaciones sobre regiones de la vía y las lesiones del motociclista. (2).

7.10 De acuerdo a argumentaciones científico técnicas, y para los propósitos del estudio pericial (reconstrucción de la hipótesis gráfica del mecanismo interactivo), se utilizó como Velocidad de Referencia para la motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34D: 35 km/h (treinta y cinco kilómetros por hora) equivalente a 9,72 m/s (nueve coma setenta y dos metros por segundo). Esta velocidad se interpreta como la velocidad a la cual este automotor se acercó a la camioneta Chevrolet Blazer desde momentos anteriores a la interacción primaria.

7.10.1 Para la camioneta Chevrolet Blazer de Placas GSR 1390, considerando la versión de su conductor (arrancó desde la línea de pare con el propósito de efectuar un viraje a la derecha e inició un proceso de reacción y frenada a partir de la colisión) se estableció una Velocidad de Referencia del orden de 8 km/h (ocho kilómetros por hora), equivalente a 2,22 m/s (dos coma veintidós metros por segundo). Para esta velocidad al implementar modelos físicos se estableció una distancia de reacción de 1,65 m (uno coma sesenta y cinco metros), y se estableció una distancia de frenada de 0,35 m (cero coma treinta y cinco metros), asumiendo un proceso de enfrenamiento de razonable desempeño. De esta manera la distancia total recorrida por la camioneta Chevrolet Blazer desde la colisión hasta que se detuvo fue aproximadamente de 2,00 m (dos coma cero metros).

7.11 De acuerdo a la información recopilada en los numerales 5 (a folio 2) a 6.11 (a folio 55), y a partir de su análisis físico - forense, se obtuvo el dibujo número 5, a folio 60, donde se recreó la hipótesis gráfica del mecanismo interactivo entre el conjunto motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34D – motociclista, y la camioneta Chevrolet Blazer de Placas GSR 1390, en inmediaciones de la intersección de la Calle 35 con Carrera 2 E de Palmira, Valle. Se basó en la posición relativa espacial de los vehículos involucrados espacio - temporalmente entre sí, y respecto de la vía, en los instantes anteriores y posteriores a los procesos interactivos; en datos del Informe de Accidente; en documentaciones de imágenes fotográficas, e informaciones suministradas. La posición relativa de los vehículos en relación a la vía resulta coherente con: las documentaciones de la localización final y trayectoria reportada para los vehículos involucrados y referenciados; las características de daños reportados; y con las características de las lesiones sufridas por el motociclista. La evolución espacio - temporal de cada cuerpo móvil se reconstruyó y visualizó aproximadamente a partir de datos y hechos gráficos, fotográficos y documentales. Los trazos de trayectorias en forma de curvas suaves resultan compatibles a la traslación de los correspondientes centros de masas de los cuerpos móviles.

7.12 EVOLUCIÓN ESPACIO – TEMPORAL DE LOS AUTOMOTORES EN LOS MOMENTOS DE LA INTERACCIONES.

7.12.1 Momentos anteriores al evento interactivo primario. Desde un punto de vista físico – forense resulta razonable considerar que ambos cuerpos móviles que interactuaron primariamente (camioneta Chevrolet Trail Blazer con dos ocupantes a bordo y motocicleta Honda E Storm 125 con un ocupante a bordo), se desplazaban momentos anteriores del proceso interactivo primario sucedido, a velocidades de características diferentes por trayectorias de características perpendiculares dentro de tramos rectos de vía perteneciente al lugar de los hechos (Carrera 2 E y Calle 35). El tramo recto de vía era más largo para la motocicleta Honda E Storm 125 que para la camioneta Chevrolet Trail Blazer. Particularizando que en los referidos momentos anteriores al evento interactivo primario la camioneta Chevrolet Trail Blazer se desplazaba a velocidad de características constante por regiones del carril derecho de la Carrera 2 E en sentido direccional al Sur, acercándose a unas señales de Pare (línea de Pare y señal de pedestal). La motocicleta Honda E Storm 125 mientras tanto se desplazaba y acercaba en esos momentos a la intersección con la Carrera 2 E, a velocidad de características constante (cruce) por regiones derechas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional aproximado al Occidente, haciendo la precisión que ese tramo de vía recto por donde se desplazaba el motociclo poseía cierta pendiente ligera en descenso.

7.12.2 Instantes previos al evento interactivo primario. En instantes previos a la interacción primaria y después de hacer el “Pare” existente en la Carrera 2 E la camioneta Chevrolet Blazer que había iniciado su marcha (versión del conductor de la camioneta: mencionó que se detuvo antes de la línea de Pare y posteriormente inició la marcha), fue adquiriendo de manera gradual alguna velocidad, dado que su propósito era de virar a la derecha por la Calle 35. En esos mismos instantes previos a la interacción primaria, la motocicleta Honda E Storm 125 continuaba desplazándose acercándose a la intersección con la Carrera 2 E, a velocidad de características constante, por regiones derechas del carril derecho de la Calle 35, en sentido direccional aproximado al Occidente.

7.12.3 Los instantes del evento interactivo primario. En los instantes del evento interactivo primario la magnitud de la componente vectorial de la velocidad en sentido direccional hacia el Occidente de la motocicleta Honda E Storm 125 – motociclista, superaba la magnitud de la componente vectorial de velocidad de la camioneta Chevrolet Trail Blazer en sentido direccional al Occidente. Se establecieron las condiciones físicas de evolución espacio – temporal y velocidades relativas de acercamiento que desencadenó la interacción primaria entre estructuras delanteras y frontales de la motocicleta Honda E Storm 125, y regiones del costado delantero izquierdo de la camioneta Chevrolet Trail Blazer. La interacción primaria se produjo en regiones derechas del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, cuando la camioneta Chevrolet Blazer apenas empezaba a incorporarse al carril derecho de la Calle 35. Esa manera de interacción primaria condujo a la proyección e interacción del cuerpo del conductor de la motocicleta Honda E Storm 125, con elementos rígidos de la carrocería camioneta Chevrolet Trail Blazer, generándole unas lesiones.

7.12.4 Instantes posteriores a la interacción primaria. Dada la relación entre masas y características de los cuerpos móviles (conjunto motocicleta Honda E Storm 125 - motociclista y camioneta Chevrolet Blazer), las características de sus velocidades y su evolución espacio – temporal, instantes posteriores a la interacción primaria, la motocicleta Honda E Storm 125 quedó posiblemente enganchada a alguna (o algunas) estructuras de la camioneta Chevrolet Blazer desplazándose junto a esta última. El cuerpo del motociclista al parecer también quedó en posibilidad de evolucionar espacio – temporalmente e interactuar con el piso de la calzada de la Calle 35, posteriormente (interacciones de características secundarias), pudiéndose generar otras lesiones.

7.12.5 Momentos posteriores a la interacción primaria. En momentos posteriores a la interacción primaria, la camioneta Chevrolet Blazer redujo la velocidad que había adquirido desde el “Pare” localizado unos metros atrás, y se detuvo. Lo anterior teniendo en cuenta la versión que el conductor de la camioneta planteó: que inició un proceso de enfrenamiento a partir de la colisión primaria. El cuerpo del motociclista después de evolucionar espacio – temporalmente e interactuar con el piso de la calzada de la Calle 35, quedó localizado posiblemente en cercanía a la región delantera de la camioneta Chevrolet Trail Blazer. Posteriormente a los eventos interactivos sucedidos, los automotores quedaron según lo reportado en el Croquis del Informe de Accidente.

7.13 Se incluyeron en el presente estudio pericial cinco dibujos sobre fases representativas de los eventos interactivos ocurridos. Ver numeral 6.17 a folio 61. Igualmente se incluyeron dibujos que ilustran detalles de los instantes de los procesos interactivos. Ver dibujos 12 y 13 a folio 67.

7.14 Basado en la cuarta fase del mecanismo interactivo se determinó gráficamente el punto de Impacto (P.I.). Este lugar se localiza a 0,80 m (cero coma ochenta metros) del límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, y a 3,70 m (tres coma setenta metros) hacia el Occidente respecto de la proyección del Punto de Referencia (P.R.). La motocicleta Honda E Storm 125, de Placa FHT 34, en el instante de la interacción primaria se desplazaba en cercanía al límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, y la región frontal de la camioneta Chevrolet Blazer de Placas GSR 1390 ocupaba la región derecha del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente.

7.16 Del presente estudio pericial reconstructivo físico forense surgieron unas consideraciones sobre aspectos de la evolución espacio – temporal de los vehículos que interactuaron (conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista, y camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390) respecto de la intersección vial de la Calle 35 con Carrera 2 E. Igualmente surgieron reflexiones sobre aspectos de evitabilidad y previsibilidad:

7.16.1 La velocidad generaba una condición riesgosa en el lugar de los hechos, particularmente para los vehículos que se desplazaban por el carril derecho de Calle 35 en sentido direccional al Occidente, teniendo en cuenta que existe una leve pendiente en descenso que facilitaba la tendencia a incrementar sutilmente la velocidad.

7.16.2 Lo anterior se relaciona con el principio de previsibilidad que debía afinarse para neutralizar una situación como la expuesta anteriormente, para compensar el posible exceso de confianza que se estableciera o surgiera en el proceso de conducción.

7.16.3 La visibilidad para el conductor de la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, era restringida, particularmente al terminar la boca calle de la Carrera 2 E por efecto de los antejardines y el poste localizado al llegar a la intersección con la Calle 35. En contraste para el conductor de la motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D, las posibilidades de percepción visual eran sustancialmente mejores, incluso para percibir vehículos que surgieran, por ejemplo, por la Carrera 2 E.

7.16.4 De la reconstrucción gráfica del mecanismo interactivo entre el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista, y la camioneta Chevrolet Trail Blazer, de Placas GSR 1390, se estableció que la motocicleta se desplazaba cercanamente al límite derecho del carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, en los instantes previos a la interacción primaria.

7.16.5 Acorde al numeral anterior y dado que los vehículos que provienen del carril derecho de la Carrera 2 E, poseían limitaciones de percepción visual al desplazarse en sentido direccional al Sur, podían llegar a exponer la región frontal al ir abordando el carril derecho de la Calle 35 en sentido direccional al Occidente, así fuera de manera gradual. Acentuado lo anterior a que debían maniobrar direccionalmente a la izquierda y después a la derecha para evitar treparse al obstáculo presente en la esquina de la intersección vial (se aumentaba el radio de giro). Esto último facilitó condiciones para llegar a la situación crítica de interacción como la ocurrida con el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 de Placa FHT 34D – motociclista.

7.16.6 La componente vectorial de velocidad de tipo colineal al sentido direccional hacia el Occidente (por la Calle 35), aplicable para los dos vehículos involucrados que interactuaron (teniendo en cuenta su trayectoria primigenia de tipo perpendicular) permite deducir que por su magnitud (mayor para el conjunto motocicleta Honda E Storm 125 - motociclista que para la camioneta Chevrolet Blazer) la motocicleta incidió y/o impacto a la camioneta, no lo contrario.

7.16.7 Las características de las velocidades de los cuerpos móviles (vehículos involucrados), en las particularidades del lugar de los hechos, generaron unas posibles zonas de apantallamiento visual del conjunto motocicleta Honda E Storm 125 – motociclista hacia el conductor de la camioneta Chevrolet Blazer, antes y después de la línea de “Pare”, tal como se ilustró en los dibujos 14 y 15 a folio 68.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Informe del Accidente número A GSV 3860, 01 octubre de 2018.
- (2) Accidentología Vial y Pericia; Víctor A. Irureta; Ediciones la Rocca; 1996.
- (3) Traffic Accident Investigators' Handbook, R.W. Rivers; Charles C. Thomas Publisher; 1980.

(4) Biocinématica del Accidente de Tráfico: Jouvencel M.R.; Díaz de Santos; 2000.

9. ANEXO

Junto al presente estudio se anexa: Fotocopia Informe de Accidente número A GSV 3860, 01 octubre de 2018; Fotocopia Primer Reconocimiento Médico Legal, Diego Fernando Rada Martínez, 19 octubre de 2018; Copia Declaración Notarial, 15 octubre de 2022, Diego Fernando Tovar, conductor camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390; Copia Declaración Notarial, 25 octubre de 2022, Isabella Tovar Jaramillo, ocupante camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390; Copia Estudio (Power Point) denominado "Diagnostico Calle 35 con Cra 2 este"; Fotocopia Matricula Vehicular, Camioneta Chevrolet Trail Blazer, Placas GSR 1390.

10. CADENA DE CUSTODIA.

Los documentos e informaciones entregados estuvieron en permanente custodia por parte del perito desde el momento de su recibo.

11. FORMACIÓN Y EXPERIENCIA DEL PERITO

El profesional especializado en el campo forense que realizó el presente estudio es Físico de la Universidad del Valle (1991). Fue formado como Perito Físico Forense por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Bogotá (1994). Llegó a Cali tiempo después para iniciar un Laboratorio de Física Forense con cobertura a los departamentos del Valle, Cauca y Nariño. En Cali, dada su vocación experimentalista, al interior del Instituto de Medicina Legal, fomentó la creación de un Multitaller para el diseño y construcción de prototipos experimentales, un Laboratorio de Pruebas y Ensayos, y un Laboratorio de Metrología. Trabajó en la mencionada entidad durante 10 años y obtuvo el siguiente record de experiencia y creatividad profesional en el campo forense estatal:

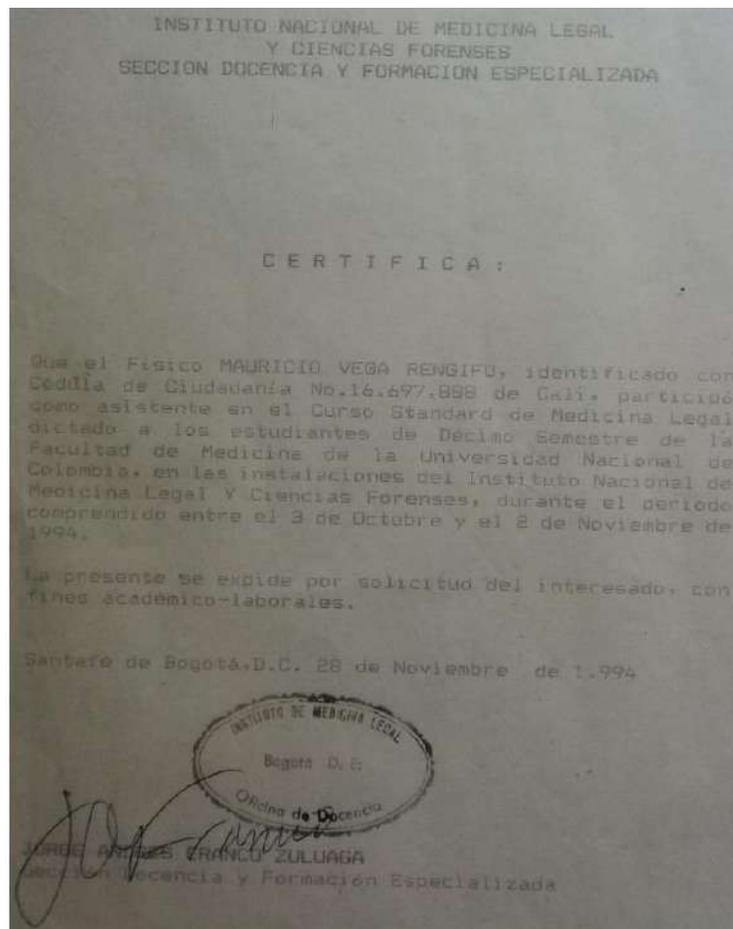
- Aproximadamente 370 casos forenses resueltos sobre Accidentes de tránsito, Descriptivos, Comparativos, de Resistencia y Estudios Sobre Materiales.
- Aproximadamente 40 Asesorías Científico Técnicas realizadas en diligencias de Inspección Judicial y a autoridades, sobre casos de especial interés forense regional.
- Experiencia en el Diseño y Construcción de Prototipos Experimentales para soportar casos forenses: Máquina Para Estudio de Resistencia de Materiales (inertes o biológicos); Dummy (prototipo humano) para estudio de interacciones; sistema para documentar Velocidades y Aceleraciones en vehículos; Macro-Escalas Forenses. Cero objeciones, Cero investigaciones penales, disciplinarias y/ o administrativas relacionadas con la resolución de casos forenses.

En el campo privado forense comenzó su experiencia el perito en agosto de 2004, actuando como experto y asesor en casos de reconocida relevancia regional. Simultáneamente a la labor estatal y privada, ha sido el promotor, creador y docente del curso de Física Forense, en pregrado y posgrado, en las universidades Icesi (desde 2006), del Valle (desde 2000), Autónoma de Occidente (desde 2006) y Javeriana (desde 2012). Perito físico – forense de la Secretaría de Tránsito de Yumbo, Valle durante los años 2010 y 2011.

11.1 SOPORTES PROFESIONALES Y DE FORMACIÓN COMO PERITO FÍSICO - FORENSE



[Signature]





Establecimiento Público Adscrito a la Fiscalía General de la Nación
 NIT 800.150.861-1
Dirección Regional Suroccidente

EL SUSCRITO DIRECTOR REGIONAL SUROCCIDENTE

CERTIFICA:

Que revisada la hoja de vida, el doctor MAURICIO VEGA RENGIFO, identificado con la cédula de ciudadanía 16.697.888 de Cali (V), prestó sus servicios al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, desempeñando el cargo de PROFESIONAL UNIVERSITARIO FORENSE, Clase V Grade 14, de la Dirección Regional Suroccidente, con funciones específicas de Físico Forense, desde el dieciocho (18) de Noviembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994) hasta el Dieciséis (16) de Agosto de dos mil cuatro (2004), siendo aceptada su renuncia voluntaria mediante Resolución 000681 de Julio 19 de 2004.

Que según constancia expedida por el Coordinador del Grupo de Física Forense, el doctor Mauricio Vega Rengifo se desempeñó como Perito resolviendo casos de Física Forense en hechos de tránsito, estudio de materiales (objetos), asistiendo a las Autoridades en diligencias de inspección y de aseveración pericial especializada y que durante el periodo de tiempo que laboró en el Instituto, resolvió 376 casos.

Se expide en Santiago de Cali, a los Quince (15) días del mes de Febrero de dos mil cinco (2005), a solicitud del interesado con destino a FINES PERSONALES.


Germán Alberto Cano Montaña
 Director Regional Suroccidente

GACM/mam



Alcaldía
de Yumbo

140.25 _____ 11

EL SUSCRITO SECRETARIO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE YUMBO VALLE

CERTIFICA:

Que el señor MAURICIO VEGA RENGIFO, identificado con cédula No. 10.697.888 expedida en Cali (V), actualmente presta sus servicios personales profesionales como Físico Forense a la Secretaría de Tránsito Municipal de Yumbo, mediante contrato No. 725, de conformidad a como lo establece la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 2474 de 2008, y demás normas concordantes con el objetivo de "Prestar por sus propios medios y autonomía administrativa los servicios personales profesionales de un Físico Forense, que realice dictámenes periciales especializados en asuntos de tránsito, asistencia en inspecciones judiciales requeridas y demás actividades referidas en cumplimiento del Artículo 202 del Código de Procedimiento Penal, como apoyo a la gestión en la Secretaría de Tránsito y Transporte"

Para constancia de lo anterior se firma en la Secretaría de Tránsito Municipal de Yumbo, a los diecinueve (19) días del mes de Mayo del año dos mil diez (2010).



DR. JOSE ALDEMAR MONSALVE SOLARTE
 Secretario de Despacho
 Secretaría de Tránsito y Transporte de Yumbo

Proyecto: Fehicia Masazos



Alcaldía de Yumbo

140.25 _____ 11

EL SUSCRITO SECRETARIO DE TRANSITO Y TRANSPORTE MUNICIPIO DE YUMBO VALLE

CERTIFICA:

Que el señor MAURICIO VEGA RENGIFO, identificado con cédula de ciudadanía N° 16.697.888 expedida en Cali-Valle, actualmente presta sus servicios personales profesionales como Físico Forense a la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Yumbo, mediante contratos N° 496, de conformidad a como lo establece la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 2474 de 2008, y demás normas concordantes con el objetivo de "Prestar por sus propios medios y autonomía administrativa los servicios personales profesionales de un Físico Forense, que realice dictámenes periciales especializados en asuntos de tránsito, asistencia en inspecciones judiciales requeridas y demás actividades referidas en cumplimiento del Artículo 202 del Código de Procedimiento Penal, como apoyo a la gestión en la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para constancia de lo anterior se firma en la Secretaría de Tránsito Municipal de Yumbo, a los veintinueve (29) días del mes de Junio de Dos Mil Once (2011).



JHON FABER SERNA GOMEZ
 Jefe de Despacho
 Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

Revisó: Mgtr. María Concepción Muñoz Contreras STTY

GESTION DOCUMENTAL
 Original: INTERESADO
 1° Copia: Secretaría de Tránsito y Transporte
 Resolución No. 289 de Julio 28 de 2010
 SMTTY-PTRO-143

Mauricio Vega Rengifo / Físico – Forense 

11.1.1 MANUAL DE FUNCIONES COMO PERITO FÍSICO FORENSE DEL INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES.


REPUBLICA DE COLOMBIA
INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES
REGIONAL - SUR
 NIT. 800.150.861-1

Santiago de Cali, 04 de Junio de 1.996
 DRML-0377-96

Doctor
MAURICIO VEGA RENGIFO
 Profesional Universitario Forense
 Clase VI Grado 13
 INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL
 Y CIENCIAS FORENSES-REGIONAL SUR
 La Ciudad

Cordial saludo:

En desarrollo de las políticas de administración de personal que viene adelantando el Instituto, concordantes con las disposiciones legales vigentes, en especial lo preceptuado en el inciso segundo del artículo 90 de la ley 170 de 1.990, "Estatuto Anticorrupción", comunico a usted adjuntas a la presente, las funciones propias del cargo del cual es titular, según el Manual de Funciones de la Entidad, expedido por el Acuerdo No.19 de 1.995

Una vez llegue la corrección del numeral 12 en las funciones y los requisitos mínimos, a través de la Oficina de Personal de la Dirección General, le será entregada nuevamente.

Copia de esta comunicación reposará en su hoja de vida.

Hasta una próxima oportunidad.

Atentamente,


GLORIA ASTRID CARMONA SALAZAR
 Directora Regional Sur

anexo lo enunciado
 c.c. Hoja de Vida
 yco

 INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES	OFICINA DE METODOS Y SISTEMAS	PAGINA No. 23 12
	MANUAL DE FUNCIONES Y REQUISITOS A NIVEL DE CARGO	FECHA 31 OCT. 1995
I. IDENTIFICACIÓN DEL CARGO		
DENOMINACION DEL CARGO: PROFESIONAL UNIVERSITARIO FORENSE CLASE: VI GRADO: 13 UNIDAD ORGANIZACIONAL: GRUPO DE FISICA FORENSE CARGO SUPERIOR INMEDIATO: COORDINADOR LABORATORIOS FORENSES		
II. FINALIDAD DEL CARGO		
Realizar en forma adecuada y oportuna los analisis periciales que en materia de fisica forense le soliciten las autoridades competentes.		
III. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES		
1.- Realizar análisis en materia de Física Forense y emitir los dictámenes respectivos según las normas establecidas. 2.- Tramitar y responder en forma oportuna las solicitudes de las autoridades competentes 3.- Absolver las interconsultas que requieran las diferentes dependencias en el desarrollo de actividades periciales. 4.- Asistir a Audiencias Judiciales y auxiliar a las autoridades competentes en las diligencias que se solicite su intervención. 5.- Colaborar con la Dirección Regional en el desarrollo y ejecución de sus planes y programas. 6.- Participar en reuniones científicas, cursos de actualización y proyectos de investigación que se adelanten en el área específica. 7.- Colaborar con la sección de Docencia en el desarrollo y ejecución de sus planes y programas. 8.- Cumplir con las actividades científico-administrativas que en desarrollo de sus funciones programe la Coordinación de Laboratorios. 9.- Efectuar recomendaciones y procedimientos tendientes a mejorar la calidad científica de los dictámenes en el área. 10.- Reportar al Jefe inmediato las novedades que se presenten en el desarrollo de sus actividades y tomar las medidas pertinentes para atender adecuada y oportunamente la prestación del servicio.		

 INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES	OFICINA DE METODOS Y SISTEMAS	PAGINA No. 23 13
	MANUAL DE FUNCIONES Y REQUISITOS A NIVEL DE CARGO	FECHA 31 OCT. 1995
CARGO: profesional UNIVERSITARIO FORENSE CLASE: VI GRADO: 13		
III. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES, PAGINA 2		
11.- Solicitar adecuada y oportunamente la asesoría interdisciplinaria que requiera para el normal desempeño de sus funciones periciales. 12.- Orientar y asesorar a los funcionarios del Instituto cuyas áreas se relacionan con el área de Química Forense en lo relacionado con la toma y embalaje de muestras, según las disposiciones vigentes y vigilar el cumplimiento de las mismas. 13.- Elaborar los Informes y/o registros periódicos sobre las actividades desarrolladas según los procedimientos establecidos. 14.- Responder por la seguridad de las muestras y documentos recibidos para análisis y estudio y cumplir la cadena de custodia pertinente. 15.- Responder por la racionalización y adecuado manejo y mantenimiento de los equipos y materiales de laboratorio, reportando inmediatamente las novedades encontradas. 16.- Reportar en forma inmediata al Coordinador del Laboratorio las novedades de personal 17.- Reportar oportunamente los accidentes de trabajo según el procedimiento establecido por el Comité Paritario de Salud Ocupacional. 18.- Las demás funciones relacionadas con la naturaleza del cargo que le sean asignadas por su superior inmediato.		
IV. REQUISITOS MÍNIMOS		
EDUCACIÓN : Título de formación profesional en Física Pura, Curso específico y tarjeta profesional. EXPERIENCIA : Dos (2) años de experiencia relacionada.		

DILIGENCIA DE POSESION DE UN PERITO:

En Yumbo V, a los Ocho (08) días del mes de Noviembre de Dos Mil Diez (2.010).- Se hizo presente el Sr. Mauricio Vega Rengifo, identificado con la CC. 16.697.888 de Cali, con el fin de tomar posesión del cargo de perito para el cual fue designado en providencia del pasado 25 de Octubre de 2010. Por tal motivo el suscrito Fiscal Seccional 157, previas las formalidades de los Art. 250 y 269 del C.P.P. e imposición del Art. 413 del C.P., le tomo el juramento, por cuya gravedad prometió cumplir bien, fiel y honradamente con los deberes que el cargo le impone. PREGUNTADO: Diga cual es su especialización, así mismo experiencia que tiene en dicha materia. MANIFESTO: Soy profesional en el área de Fisica Forense, de la Universidad del Valle, Universidad ICESI e Instituto de Medicina Legal, con una experiencia de 16 años. Acto seguido se le ilustra al perito sobre el objeto de su dictamen, el que deberá rendir con explicación clara y precisa de los exámenes, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de las conclusiones; Se le advierte la prohibición absoluta de emitir cualquier juicio de responsabilidad y que no se admitirá la simple expresión de las conclusiones. Como el experto manifiesta entender estos lineamientos, se ponen a su disposición el expediente, así como las piezas procesales que se refieren a ellos y el funcionario le explica el sentido y alcance del concepto a rendir y le señala los cuestionarios elaborados por el despacho y por los sujetos procesales. En este estado y como no es otro el objeto de la presente diligencia se termina y firma por los que en ella intervinieron, luego de leída y aprobada en todas sus partes.

El Fiscal,

El Perito



JOHAN ALFONSO ARANGON FERNANDEZ MAURICIO VEGA R.

GABRIEL FERNANDO SALCEDO GARCIA
Asistente de Fiscal III

UNIDAD SECCIONAL DE FISCALIA DE YUMBO VALLE
FISCALIA 157 DELEGADA ANTE LOS JUECES DEL CIRCUITO DE SANTIAGO DE CALI
CALLE 1ª N° 6 - 25 TELEFONO NUMERO 4693045

11.1.2 DOCENCIA UNIVERSITARIA (JAVERIANA, ICESI Y DEL VALLE) E INSTITUCIONAL (FISCALÍA GENERAL) EN CURSOS DE DIVULGACIÓN DE FÍSICA GENERAL Y FORENSE.



Alberto Benavides Herrán (Profesor)

Para: Mauricio Vega Rengifo;



Programación Cursos área d...
17 KB



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Cali

Alberto Benavides Herrán
Profesor

Departamento de Ciencias Naturales y
Matemáticas
Facultad de Ingeniería y Ciencias

VEGA 1	7	FISICA Y FUNDAM. ESTRUCT. - A	3520
--------	---	-------------------------------	------



banner9.icesi.edu.co/PROD/bwlkifac.P_FacSched?term_in=202220&crn=10396

Fundamentos de Física forense - 10396 - CFT 11289 - 001

Status: Activo
Disponible para inscripción: Jul 19, 2022 - Ago 13, 2022
Escuela: Ingeniería y Diseño
Departamento: Ciencias Físicas Y Tecnológica
Créditos de curso: 3.000
Niveles de curso: Pregrado
Campus: Sede principal Pance

Tipo	Hora	Días	Dónde	Rango de Fecha	Tipo de Horario	Instructores
Clase	2:00 PM - 5:59 PM	L	Edificio D 410D	Ago 01, 2022 - Nov 19, 2022	Teórica	MAURICIO VEGA RENGIFO (P)



LISTA DE CLASE - NOTAS FINALES

PROFESOR: MAURICIO VEGA RENGIFO FIRMA: _____
ASIGNATURA: ANÁLISIS CIENTÍFICO FORENSE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
CÓDIGO: 720174 GRUPO 01 PERIODO OCTUBRE/2021 - MARZO/2022



CONSTANCIA

A QUIEN PUEDA INTERESAR:

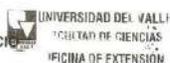
Con la presente hago constar que el profesor **MAURICIO VEGA RENGIFO** identificado con Cédula de Ciudadanía número 16.697.888 de Cali, ha participado como docente en el *Diplomado en Ciencias Forenses como Herramienta en el Sistema Penal Oral Acusatorio* y en el *Curso Física Forense en el Nuevo Sistema Acusatorio* en las siguientes fechas:

Diplomado en Ciencias Forenses como Herramienta en el Sistema Penal Oral Acusatorio – 32 horas – 17 de junio al 15 de julio de 2006.

Curso Física Forense en el Nuevo Sistema Acusatorio – 40 horas – Febrero 26 al 7 de mayo de 2005.

Para Constancia se firma el 27 de septiembre de 2006.


PAULA ANDREA BEDOYA RICCIO
 Profesional
 Oficina de Extensión
 Facultad de Ciencias Naturales y Exactas



Universidad del Valle
 Ciudad Universitaria Meléndez - Apartado Aéreo 25360
 Teléfonos: 330 2461 - 321 2294
 e-mail: extencion@univalle.edu.co
 Cali - Colombia

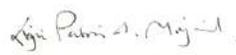
Universidad del Valle
 Ciudad Universitaria Meléndez - A.A. 25360
 Teléfonos: 3302461 Tel. 3212294
 email:extencion@matilda.univalle.edu.co
 Cali - Colombia

El doctor **MAURICIO VEGA RENGIFO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.697.888 expedida en Cali, dictó en forma satisfactoria dentro de los Programas de Extensión, el *Seminario Taller Física Forense y Accidentes de Tránsito*, distinguiéndose por su idoneidad profesional, calidad humana y sentido de responsabilidad.

El doctor Vega Rengifo dictó el citado Seminario con intensidad de 40 horas, en las siguientes fechas:

- Octubre 23 a diciembre 11 de 1999
- Abril 01 a junio 10 de 2000

Santiago de Cali, 20 de mayo de 2002


LIGIA PABON DE MAJID, Ph.D.
 Directora
 Oficina de Extensión



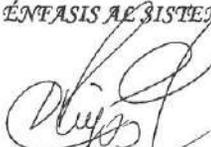
**LA DIRECCIÓN SECCIONAL DE FISCALÍAS CALI
 LA ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL Y
 CIENCIAS FORENSES**

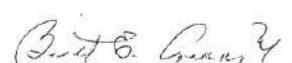
Hacen constar que:

MAURICIO VEGA RENGIFO

C.C. 16'697.888

Participó como Formador en el Diplomado sobre "INVESTIGACIÓN CRIMINAL CON ÉNFASIS AL SISTEMA ACUSATORIO", llevado a cabo en la ciudad de Cali, del 20 de febrero al 15 de octubre de 2003.


DIEGO ROJAS GIRÓN
 Director Seccional de Fiscalías Cali


BEATRIZ EUGENIA ARENAS MONTALVO
 Directora Escuela de Investigación


MARTHA JANETH MANCERA
 Coordinadora U.R.I. Cali



UNIVERSIDAD LIBRE - SECCIONAL CALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

El suscrito Director de Postgrados de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

CERTIFICA QUE

El Doctor MAURICIO VEGA RENGIFO, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 16.697.888 de Cali, se desempeñó como docente del Postgrado de Especialización en Criminalística y Ciencias Forenses, dictando el módulo de Física Forense durante los años 1999 y 2000.

Para constancia se firma en la Ciudad de Santiago de Cali, a los seis (6) días del mes de junio del año dos mil dos (2002)


HERNANDO ORDÓÑEZ RAMÍREZ
Director Postgrados en Derecho

Diagonal 37 A No. 3-29- PBX- 5581970 Ext. 207-208
Email - postgradosderecho@unilibrecali.edu.co



El Centro de Recursos para el Aprendizaje

Confiere el Diploma en

Creación de Experiencias de Aprendizaje Mediadas por TIC

A

Mauricio Vega Rengifo

Identificado con C.C. 16.697.888

El programa tuvo una intensidad de 100 horas y se llevó a cabo entre los meses de septiembre y noviembre de 2020.

En testimonio de ello se expide en la ciudad de Santiago de Cali, a los 30 días del mes de noviembre de 2020



ANA LUCÍA PAZ RUEDA
Decana Escuela de Ciencias de la Educación
Directora del CREA



HENRY ARLEY TAQUEZ QUENGUAN
Coordinador de Educación y TIC - CREA

Mauricio Vega Rengifo / Físico - Forense 

11.1 CONSOLIDADO DICTÁMENES PERICIALES ÚLTIMOS CUATRO AÑOS.

DICTÁMENES FÍSICO – FORENSES / AÑO 2018 / CONSOLIDADO

1. Fecha: Cali, junio 18 de 2018

Para: señor Ángel Serrano Duarte y/o doctor Juan Camilo Muñetón Villegas

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense el señor Ángel Serrano Duarte con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el accidente de tránsito sucedido en la vía Cali- Mediacanoa (vía Panorama), kilómetro 25 + 970 m. El hecho ocurrió el sábado 11 de febrero de 2017. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos.

2. Fecha: Cali, mayo 15 de 2018

Para: Doctor Jorge Humberto Calderon, abogado apoderado

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jorge Humberto Calderón con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con un siniestro en el cual se vió involucrado un equipo, grúa telescópica perteneciente a la empresa GRÚAS TELESCÓPICAS DE COLOMBIA S.A., y una pluma grúa, al parecer (según informaciones suministradas), perteneciente a la empresa Fabio Hernan Soto Canizales (FAHESO) S.A.S. Se generaron daños materiales: (pérdida total de la grúa telescópica), lesiones en un operario ubicado encima de la torre grúa, y la muerte de otro operario. El hecho ocurrió el 05 de diciembre de 2017, en la calle 5 con carrera 63 en la ciudad de Cali, Valle. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

3. Fecha: Cali, mayo 15 de 2018

Para: Doctor Jorge Humberto Calderon, abogado defensor

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jorge Humberto Calderon, abogado defensor, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con un hecho de tránsito tipo choque ocurrido entre un conjunto motocicleta– motociclista y un conjunto bicicleta – ciclista, ocurrido el 12 de abril de 2013 en la calle 70 con carrera 27 de Cali, Valle. Motocicleta conducida Jordan por Steven Orobio Silva. Falleció José Marín Cárdenas conductor de la bicicleta. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas, por el suscrito perito al lugar de los hechos. Número de Proceso Judicial: 760016000193201380380.

4. Fecha: Cali, junio 07 de 2018

Para: el doctor Alejandro Huertas Molina

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Alejandro Huertas Molina, abogado defensor, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con el accidente de tránsito tipo choque entre un automóvil y un conjunto motocicleta – motociclista, sucedido en la calle 10 A con carrera 73, en la ciudad de Cali, Valle. El hecho ocurrió el 16 de julio de 2015. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos. Número de Proceso Judicial: 760016000196201584867.

5. Fecha: Cali, abril 20 de 2018

Para: Doctor Sebastián Peñalosa Patiño

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Sebastián Peñalosa Patiño con el fin de que se realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la vía Cali – Andalucía, kilómetro 52 + 750 m. El hecho ocurrió el 19 de febrero de 2016. Se

produjeron unos eventos interactivos asociados al volcamiento lateral de una buseta de transporte de pasajeros perteneciente a la empresa Expreso Trejos. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

6. Fecha: Cali, 16 de marzo de 2018

Para: el doctor Jesús Herney Quiceno Ríos

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jesús Herney Quiceno Ríos con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo entre un automóvil y un conjunto motocicleta – motociclista, sucedido en la carrera 9 con calle # 57 N, Barrio Bellavista, en la ciudad de Popayán, Cauca. El hecho ocurrió el 27 de julio de 2016. El dictamen se soportará en documentos e informaciones aportadas al suscrito perito. Número de caso 190016000603201600130.

DICTÁMENES FÍSICO FORENSES / AÑO 2019 / CONSOLIDADO

1. FECHA: Cali, julio 19 de 2019

Para: el señor Carlos Alberto Galvis y/o doctora María Fernanda López Arango

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el señor Carlos Alberto Galvis con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito ocurrido el 05 de enero de 2018 en la intersección de la carrera 8 con calle 15 de la ciudad de Cali, Valle, donde se vio involucrado la motocicleta AKT 125, de Placa HAQ 37C conducida por el señor Carlos Alberto Galvis, y el bus Mercedes padrón del MIO de Placas VCQ 867. En los hechos resultó lesionado el señor Carlos Alberto Galvis (a consecuencia de este hecho sufrió la amputación del dedo meñique de la mano izquierda). El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos.

2. FECHA: Cali, 20 de agosto de 2019

Para: la señora Clara Marcela Tobón Aguilar y/o el doctor Edgardo Roberto Londoño

Álvarez; Teléfonos: 489 36 06 / 323 46 58 237

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora Clara Marcela Tobón Aguilar, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito, tipo choque, ocurrido el 01 de diciembre de 2017, día viernes, en horas de la noche (aproximadamente a las 10:30 p.m.) en la ciudad de Cali, Valle, sobre regiones de vía Panamericana, entre la salida Sur de Cali y la “Y” de desviación a Puerto Tejada, en inmediaciones al colegio Alférez Real. Se produjo la interacción entre un tracto camión International y un automóvil Renault Twingo, de Placas CEM 059, este último automotor conducido por la señora Clara Marcela Tobón Aguilar. Como consecuencias se ocasionaron: daños materiales sobre el automóvil y lesiones en su conductora. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

3. FECHA: Cali, 24 de octubre de 2019

Para: el doctor Jesús Fuertes Montenegro / Transportes Trans Ipiales / 300 411 90 50

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jesús Fuertes Montenegro señor con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo sucedido en la en la vía Mojarras Popayán, kilómetro 93 + 550 m, sitio Las Yescas. Ocurrió la interacción de un bus perteneciente a la empresa Transipiales y un conjunto motocicleta – motociclista. El hecho ocurrió el. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en una visita realizada, por el suscrito perito, al lugar de los hechos.

4. FECHA: Cali, diciembre 28 de 2019

Para: el doctor Iván Jacho, Popayán, Cauca
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Iván Jacho con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo sucedido el 01 de septiembre de 2018 en la carrera 17 # 12 A - 271, La Ladera, Popayán, Cauca, entre un bus de transporte público de pasajeros y un conjunto motocicleta – motociclistas. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito, al lugar de los hechos. Número de caso: 190016000601201801882.

5. FECHA: Cali, 11 de octubre de 2019

Para: El doctor Duberney Preciado Rodríguez
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Duberney Preciado Rodríguez, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo ocurrido entre una camioneta Luv Dmax y un automóvil Hyundai Accent. Hechos sucedidos en la vía Mediacanoa – La Virginia, kilómetro 78 + 100 m el 07 de abril de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

6. FECHA: Cali, 20 de diciembre de 2019

Para: Señora Luz Ángela Alvarado
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora Luz Ángela Alvarado, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo entre un tracto camión y una camioneta, sucedido en la vía Popayán – Cali, kilómetro 42 + 665 m, localidad Pescador (Cauca). El hecho ocurrió el 21 de agosto de 2018. El estudio referido se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos. Número de Noticia Criminal 196986000633201802091.

7. FECHA: Cali, agosto 16 de 2019.

Para: la señora Sandra Lorena Villalva Zapata y/o doctor Felipe Hurtado
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora Sandra Lorena Villalva Zapata, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito (colisión en intersección vial), ocurrido el 15 de agosto de 2017, en la intersección vial de la calle 13 con carrera 8. Se vio involucrado un bus del sistema de transporte masivo MIO, y la motocicleta AKT, AK 125, modelo 2017, de Placa ELS 52E, conducida por la señora Sandra Lorena Villalva Zapata. En los hechos resultó lesionada la señora Sandra Lorena Villalva Zapata. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas, por el suscrito perito al lugar de los hechos.

8. FECHA: Cali, 19 de septiembre de 2019

Para: señora Silvia Raquel Quijano Velasco
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora Silvia Raquel Quijano Velasco, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en el kilómetro 1, vía Popayán – Huila, Coconuco (en cercanía al casco urbano de Popayán, Cauca). El hecho ocurrió el 26 de enero de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos. Número de caso 190016000601201800135.

DICTÁMENES FÍSICO FORENSES / AÑO 2020 / CONSOLIDADO

1. Fecha: cali, 19 de enero de 2021

Para: el doctor Iván Jacho, abogado apoderado
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Iván Jacho con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito, tipo choque, ocurrido entre un microbús de transporte de pasajeros, afiliado a la empresa Supertaxis, de Placas SXA 197, y una camioneta Toyota Hilux doble cabina. El caso sucedió en el kilómetro 2 + 900 m, vía Perimetral, Chilcos – Rumichaca, el 01 de junio de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones suministradas.

2. Fecha: cali, 27 de mayo de 2020

Para: el doctor Iván Jacho, abogado apoderado
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Ivan Jacho con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido el 08 de febrero de 2019, en el kilómetro 23 + 790 m, vía Túquerres – Samaniego. Ocurrió una interacción entre el microbús de servicio público, de Placas SAV 505, afiliado a la empresa Supertaxis, y un conjunto motocicleta Yamaha YBR – motociclistas. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones suministrados.

3. Fecha: cali, 10 de mayo de 2020

Para: el señor José Carlos Zambrano Otero y/o doctor Alexander Cardona Peña
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el señor José Carlos Zambrano Otero con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito ocurrido entre un campero Mitsubishi Montero y dos peatones (uno de ellos menor de edad). El caso ocurrió en la intersección de la Calle 12 con Carrera 10, de la ciudad de Cali, Valle. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en visita del suscrito perito al lugar de los hechos. Número Único de Investigación es: 760016099165201984938.

4. Fecha: cali, 01 de septiembre de 2020

Para: el doctor Harold Whilder Lasso Villamarín, abogado apoderado / Transpubenza
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Harold Whilder Lasso Villamarín, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido el 17 de julio de 2010, en la carrera 9 frente al número 63 N – 60, en la ciudad de Popayán, Cauca. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

5. Fecha: cali, 25 de enero de 2020

Para: la doctora Angie Paz Mesu y/o señor Wilbur Escalante Ceballos
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la doctora Angie Paz Mesu y el señor Wilbur Escalante Ceballos (padre del joven Wilbor Escalante Perea), para que se les realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la Autopista Simón Bolívar (calle 25) en inmediaciones de la carrera 50, calzada Norte – Sur de Cali, Valle. El hecho ocurrió el 11 de diciembre de 2017. Interaccionó un bus y una motocicleta conducida por el joven Wilbor Escalante Perea. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

6. Fecha: cali, 24 de enero de 2020

Para: el doctor Jesús Herney Quiceno Rios
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jesús Herney Quiceno Rios, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la vía Popayán - Cali, kilómetro 27 + 300 m, Tunía, jurisdicción de Piendamó, Cauca. Ocurrieron unos eventos interactivos entre un conjunto motocicleta – motociclista y una camioneta. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en visita realizada, por el suscrito perito, al lugar de los hechos. Número de Proceso 195486000630201500146.

7. Fecha: cali, enero 30 de 2020

Para: el doctor Jesús Herney Quiceno Rios
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jesús Herney Quiceno Rios, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la vía Popayán – Cali, kilómetro 12 + 300 m, sitio “La Venta”. El hecho ocurrió el 01 de febrero de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

8. Fecha: cali, 03 de octubre de 2020

Para: el señor José Félix Díaz
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense el señor José Félix Díaz, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con el hecho de tránsito tipo choque sucedido entre dos conjuntos motocicletas – motociclistas, y entre la parrillera de una de las motocicletas y otro conjunto motocicleta – motociclistas, diferente a los dos primeros. Los hechos referidos sucedieron en la Calle 1 con Carrera 67, barrio El Refugio, en la ciudad de Cali, Valle, el 05 de agosto de 2017. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito, al lugar de los hechos.

9. Fecha: cali, 15 de enero de 2021

Para: Juez Segundo Penal Circuito, Santander de Quilichao – Cauca
SPOA: 196986000633201880040
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense el doctor Iván Jacho con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico - forense relacionado con el hecho de tránsito, tipo choque, ocurrido entre un bus de transporte de pasajeros y una motocicleta. Sucedió en la vía Popayán – Cali, kilómetro 70 + 150 m, el 23 de diciembre de 2018, a las 04:30 horas. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en visita del suscrito perito al lugar de los hechos. SPOA 196986000633201880040.

DICTÁMENES FÍSICO FORENSES / AÑO 2021 / CONSOLIDADO

1. Fecha: Cali, 10 de enero de 2021

Para: la señora María del Pilar Ramírez
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora María del Pilar Ramírez con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido el 24 de octubre de 2015, en inmediaciones de la Calle 25N con Avenida 2N de la ciudad de Cali, Valle, donde se vio involucrada en horas de la madrugada (3:00 a.m.), la motocicleta AKT 125 de Placa HRP 44D, conducida por el joven Juan Sebastián Kiuhan Ramírez y la ambulancia de Placas ZAA 986. En los hechos falleció el joven Juan Sebastián Kiuhan Ramírez. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

2. Fecha: Cali, 12 de febrero de 2021

Para: el señor Yohan David Getial Suárez
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el señor Yohan David Getial Suárez con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con un hecho de tránsito, tipo choque, sucedido en la Carrera 12 con Calle 11, barrio San Cristóbal, en Candelaria, Valle. El hecho interactivo entre un conjunto bicicleta – ciclista y un camión ocurrió el 17 de enero de 2020. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en una visita realizada, por el suscrito perito, al lugar de los hechos. Número Único de Noticia Criminal: 761306000169202000070. Cali, 02 de julio de 2021

3. Fecha: Cali, 01 de abril de 2021

Para: el doctor Iván Alejandro Jacho Chalapud
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Iván Alejandro Jacho Chalapud con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con un hecho de tránsito sucedido entre un tracto camión International 9900 y una motocicleta AKT AK 125. Fallecieron las dos ocupantes de la motocicleta AKT AK 125. El caso ocurrió el 18 de enero de 2021, en la Calle 9 con Carrera 19 de la ciudad de Pasto, Nariño. El dictamen se soportará en unos documentos, registros de video e informaciones aportadas.

4. Fecha: Cali, 09 de abril de 2021

Para: Señora Diana Patricia Parra Escobedo
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, la señora Diana Patricia Parra Escobedoseñor (esposa del señor Cesar Jhovanny Méndez López) con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito ocurrido el 27 de mayo de 2018 en la vía Mojarras – Popayán, kilómetro 54 + 500 m, en inmediaciones de la localidad Piedra Sentada, Departamento del Cauca. El automóvil Chevrolet Aveo Family conducido por el señor Cesar Jhovanny Méndez López, cayó por un abismo. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

5. Fecha: Cali, abril 17 de 2020

Para: el señor Marlon Rendon Maldonado y/o doctor Indemaro Lujan
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el señor Marlon Rendón Maldonado con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido el 16 de noviembre de 2016 en la vía Yumbo – Cali, en inmediaciones del kilómetro 7, establecimiento denominado “Kiosquitos del Norte”, donde se vio involucrada la motocicleta Auteco Bajab Pulsar 180, de Placa IGR 09B, conducida por el señor Marlon Rendón Maldonado, y la motocicleta West LF 125, de Placa FEY 31B, conducida por el señor Harold Yesid Cruz Ibarra. En los hechos falleció el señor Harold Yesid Cruz Ibarra. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en una visita realizada por el suscrito perito al lugar de los hechos.

6. Fecha: Cali, 14 de mayo de 2021

Para: el doctor Vladimir Escobar Ospitia, abogado apoderado
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Vladimir Escobar Ospitia, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito ocurrido entre un automóvil y un peatón, el 30 de octubre de 2019. El lugar del caso fue en la Calle 5 con Carrera 93, calzada Norte – Sur, de la ciudad de Cali, Valle. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos.

7. Fecha: Cali, 21 de junio de 2021

Para: Señor Juez Civil Circuito Tuquerres / Apoderados de la Defensa /Radicación: Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual 2020 – 00041-00

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Iván Jacho Chalapud con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito ocurrido entre una camioneta Chevrolet Luv Dmax y un taxi Chevrolet sobre la vía Espino – Tuquerres, en inmediaciones del kilómetro 90 + 500 m. El caso se produjo el 20 de mayo de 2019. El dictamen se soportará en documentos, informaciones gráficas, fotográficas y de registro de video aportadas.

8. Fecha: Cali, 02 de julio de 2021

Para: el doctor José Mosquera Caicedo, abogado apoderado

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor José Mosquera Caicedo con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido entre un campero tipo guala y una motocicleta. El hecho ocurrió el 14 de junio de 2001 en la Carrera 17 con Calle 9 de la ciudad de Popayán, Cauca. El conductor de la motocicleta resultó lesionado. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

9. Fecha: Cali, 08 de agosto de 2021

Para: el doctor Nicolás David Becerra Chinchilla

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Nicolás David Becerra Chinchilla con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la intersección de la Avenida Pasoancho con Carrera 32, en la ciudad de Cali, Valle. El hecho ocurrió el 29 de enero de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas, y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos. Número Único de Noticia Criminal: 760016000196201880448.

10. Fecha: Cali, 24 de agosto de 2021

Para: el doctor Jorge Mosquera Caicedo, abogado apoderado

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jorge Mosquera Caicedo, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito en el cual el microbús Mitsubishi Canter de Placas TKK 735, conducido por el señor Cristian Enrique Mellizo Pérez, adquirió trayectoria de características tangencial a una curva y proyección hacia un abismo localizado en la vía Mojarras – Popayán, inmediaciones del kilómetro 68 + 300 m, ruta 2553, cercano al Municipio de Rosas, Cauca. El hecho ocurrió el 12 de diciembre de 2020, día sábado. El estudio pericial se soportará en documentos e informaciones aportadas.

11. Fecha: Cali, 20 de septiembre de 2021

Para: el doctor Jesús Herney Quiceno Ríos

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Jesús Herney Quiceno Ríos con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito interactivo ocurrido entre un microbús y un peatón, el 26 de septiembre de 2019, en la Carrera 7 con Calle 1, en la ciudad de Popayán, Cauca. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas.

12. Fecha: Cali, 15 de diciembre de 2021

Para: el doctor Maximiliano Hurtado Yesquen y/o señor Diego Benavides

De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense, el doctor Maximiliano Hurtado Yesquen y el señor Diego Benavides, con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con un hecho de tránsito sucedido en la vía Candelaria - Palmira, en inmediaciones de la estación de servicio Terpel, El Lauro, kilómetro 2. Ocurrió la interacción entre un tracto camión International Prostar y un conjunto motocicleta Bajab Pulsar 200 NS - motociclista. Falleció el conductor de la motocicleta. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en visitas realizadas por el suscrito perito al lugar de los hechos.

13. Fecha: Cali, 15 de diciembre de 2021

Para: la señora Guellyluth Espinosa Narváez
De: Mauricio Vega Rengifo / Perito Físico Forense

REFERENCIAS DEL CASO. Estableció contacto con el suscrito perito físico forense la señora Guellyluth Espinosa Narváez (hija del señor Harvey Armando Espinosa Tello) con el fin de que se le realice un dictamen pericial físico forense relacionado con el hecho de tránsito sucedido en la Calle 30 N entre Avenida 2 A Norte y Avenida 2 B Norte, en la ciudad de Cali, Valle. El hecho ocurrió el 02 de junio de 2018. El dictamen se soportará en unos documentos e informaciones aportadas y por los generados en una visita realizada, por el suscrito perito, al lugar de los hechos. Código Único de la Investigación: 760016099165201882895.

12. NOTAS

12.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE EQUIPOS UTILIZADOS.

- Estación computarizada HP Pavilion 23; impresora Ink Jet y escáner Epson L355.
- Cámara fotográfica Fuji S4800.

Especificaciones

Sistema	Cámara digital FinePix Series S4800/S4700/S4600		
Modelo	Cámara digital FinePix Series S4800/S4700/S4600		
Píxeles efectivos	16 millones		
CCD	CCD de píxel cuadrado de 1/23 pulgadas, con filtro de colores primarios		
Medio de almacenamiento	Tarjetas de memoria SD/SDHC/SDXC		
Sistema de archivos	En conformidad con la regla de diseño para el sistema de archivos de la cámara (DCF), Exif 2.3, y con el formato de pedido de impresión digital (DPOF)		
Formato de archivos	<ul style="list-style-type: none"> • Fotografías: Exif 2.3 JPEG (comprimido) • Audio: WAV/sonido monoaural • Videos: AVI • Audio: sonido monoaural • Fotografías (3D): MPO 		
Tamaño de imagen (píxeles, tamaño de archivo)	<ul style="list-style-type: none"> • 4:3: 4608 x 3456 (16 M) • 4:3: 3264 x 2448 (8 M) • 4:3: 2304 x 1728 (4 M) 	<ul style="list-style-type: none"> • 3:2: 4608 x 3072 (14 M) 	<ul style="list-style-type: none"> • 16:9: 4608 x 2592 (12 M) • 16:9: 3264 x 1840 (5 M) • 16:9: 1920 x 1080 (2 M)
Objetivo	Serie S4800		
Distancia focal	Objetivo zoom óptico Fujinon 30x, F/3.1 (gran angular)–5.9 (teleobjetivo) f=4.3 mm–129.0 mm (equivalente al formato de 35 mm: 24 mm–720 mm)		

- Calculadora científica Casio FX 350 MS. Cinta métrica y odómetro con precisión en centímetros.

12.2 Resultados y conclusiones presentados en éste estudio, teniendo en cuenta el origen de las informaciones utilizadas para obtenerlos, se deben considerar como precisos según criterios investigativos científico – forenses.

12.3 Manifiesta bajo la gravedad del juramento el suscrito perito físico forense, que no se encuentra incurso en ninguna de las causales de impedimento para actuar como perito en este proceso. También, bajo la gravedad del juramento manifiesta que todos los fundamentos en los cuales basó el dictamen rendido fueron ciertos y verificados personalmente. Igualmente se acogió al régimen jurídico de responsabilidad como auxiliar de la justicia, y además tuvo en cuenta los conocimientos necesarios para rendir el presente dictamen y que en la consecución del mismo, actuó leal y fielmente en el desempeño de la labor, con objetividad e imparcialidad.

12.4 CARACTERÍSTICAS DE LA CIENCIA.

1. Fáctica: debe partir de los hechos observables y cuantificables 2. Explicativa: busca construir teorías más generales en las que los hechos tengan sentido 3. Analítica: descompone sus problemas en partes simples para abordarla de forma metódica y científica 4. Especializada: distintas ramas del saber se constituyen en ciencia 5. Clara y precisa: desarrolla conceptos de forma exhaustiva 6. Comunicable: comunica el conocimiento científico de forma clara y precisa para colaborar en comunidad 7. Verificable mediante experiencia: los resultados ya comunicados pueden ser reproducidos bajo las mismas condiciones 8. Metódica: construye y aborda un método científico 9. Sistemática: conjunto de teorías lógicas relacionadas entre sí 10. General: busca las generalidades que conectan los casos investigados 11. Legal: buscará siempre una ley universal que rija casos similares 12. Explicativa: encontrar una explicación a la realidad 13. Predictiva: permite predecir futuros comportamientos, sucesos y fenómenos 14. Abierta: no es un conocimiento absoluto ni cerrado, está abierta a futuras correcciones o modificaciones 15. Útil: puede servir para mejorar la calidad de vida y las instituciones de una sociedad moderna. Mario Bunge.

Atentamente,



Mauricio Vega Rengifo
Físico Forense
Cédula 16.697.888 de Cali

M.V.R.



Jacqueline Romero Estrada
Firma de abogados S.A.S

Señores
JUZGADO TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO DE PALMIRA VALLE
E. S. D.

REFERENCIA: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL

DEMANDANTES: DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ Y OTRO

DEMANDADO: DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO

RADICACION: 765203103003-2022-00072-00

JACQUELINE ROMERO ESTRADA, mayor de edad, vecina de Palmira - Valle, identificada con la cédula de ciudadanía número 31.167.229 de Palmira - Valle, abogada en ejercicio de la profesión, portadora de la Tarjeta Profesional número 89.930 expedida por el Honorable Consejo Superior de la Judicatura,, actuando en el presente proceso en calidad de apoderada judicial del Señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, en virtud del poder otorgado que reposa en el plenario, por medio del presente escrito procedo dentro del término de ley a pronunciarme frente a la **REFORMA DE DEMANDA**, incoada por el apoderado judicial de la parte demandante en los siguientes términos:

A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

FRENTE AL HECHO PRIMERO: No me consta que el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, haya sufrido un accidente de tránsito, a la 1:30 de la tarde del día 01 de octubre del año 2018, sobre la intersección vial de la calle 35 con carrera 2E del perímetro urbano del Municipio de Palmira.

Sin perjuicio de lo anterior, las circunstancias de ocurrencia del referido accidente de tránsito, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y, por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en esesentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana critica valorará en conjunto todas las pruebas aportadas por las partes y las que se practiquen dentro del proceso.

Por consiguiente, nos atendremos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro de la correspondiente etapa probatoria y a través de los medios establecidos para ello.

FRENTE AL HECHO DOS: Frente al contenido de este hecho procedo a pronunciarme de manera separada ya que se trata de dos afirmaciones:

Respecto de que el señor **RADA MARTINEZ**, conducía para la fecha de los hechos la



motocicleta de placas **FHT34B**, marca honda de color negro, modelo 2007, es parcialmente cierto teniendo en cuenta que con el traslado de la demanda se aportó certificado de tradición del mencionado rodante dentro del cual consta que dicha motocicleta era de su propiedad, de conformidad de lo narrado por el apoderado de la parte demandante en el primer hecho; no obstante no me consta que vehículo descrito en este hecho sea actualmente de propiedad del Señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, en primera medida porque con el traslado de la demanda se aporta un certificado de tradición expedido con fecha 11 de octubre de 2018, lo que no da certeza que para la fecha de presentación de la demanda continúe como propietario del mencionado rodante el actor.

A mi procurado no le consta de manera alguna que la motocicleta de placa FHT34B, para la fecha mencionada en este hecho transitara sobre la calzada de la calle 35, y que la misma fuera una vía con doble sentido vial y con prelación; pues se trata de aseveraciones de carácter subjetivo, situaciones que precisamente se debatirán dentro de este proceso en el cual se demostrara las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, sentido vial de los vehículos, puntos de impacto y todo lo concerniente con el fondo del litigio.

Entonces, en los casos como el presente, corresponde a los demandantes la carga de demostrar los supuestos de hecho que afirma en la demanda, tal como lo establece el artículo 167 del Código General del Proceso.

Así mismo, debe resaltarse que, si bien la conducción de cualquier vehículo automotor es considerada una actividad peligrosa, es imperativo resaltar que en este caso tanto el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, como el señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, al momento del presunto accidente ejercían la misma actividad peligrosa y por lo tanto se equilibra la carga de la prueba de la responsabilidad.

En efecto, como los conductores involucrados en el presunto accidente están bajo la presunción de culpa que determina el ejercicio de actividades peligrosas frente al daño causado, ambos se hallan en idénticas condiciones, es decir, ambos fueron causantes del daño sufrido, mientras no se demuestre lo contrario.

En esa medida, la concurrencia de actividades peligrosas en la determinación del perjuicio destruye la presunción de culpa y por lo tanto queda en cabeza de la parte actora la carga de la prueba de todos los elementos esenciales para la estructuración de la responsabilidad, incluido el elemento subjetivo o culpa.

Por lo expuesto, la supuesta responsabilidad que la parte actora pretende endilgarle a mi representado, no es susceptible de presunción y por ello debe probarse. No basta, como al parecer lo estima la parte actora, con la afirmación y la formulación del cargo en su contra, pues estamos lejos de que en nuestro derecho se acepte la responsabilidad objetiva en un evento como el presente. Entonces, para la viabilidad de la declaración de una responsabilidad del demandado, necesariamente debe contarse, de manera previa, con la prueba en el expediente de que se reúnen todos los elementos que la estructuran.



Consecuentemente, las circunstancias de ocurrencia del referido y presunto accidente de tránsito y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y, por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana crítica valorara en conjunto todas las pruebas que se practiquen dentro del proceso.

Corresponde a la parte demandante de conformidad con la carga procesal impuesta a partir del artículo 167 del Código General del Proceso la probanza de lo dicho.

Por lo anterior, me atengo a lo que resulte probado.

FRENTE AL HECHO TRES: No es cierto que mi poderdante, el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO** al conducir el vehículo de placa **GSR1390** fuera la persona que atropellara al Señor RADA MARTINEZ, las circunstancias de ocurrencia del referido accidente de tránsito, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y, por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana crítica valorara en conjunto todas las pruebas aportadas por las partes y las que se practiquen dentro del proceso.

Por su parte, cabe resaltar que el Informe Policial de Accidente de Tránsito no es un informe pericial sino un documento descriptivo que tiene unos criterios de evaluación propios diferentes a los establecidos en nuestro Código General del Proceso. Por ende, la evaluación de este documento debe hacerse referente a la utilización adecuada de los protocolos que permitieron la existencia de tal informe.

Es importante precisar que los conductores involucrados en el accidente están bajo la presunción de culpa que determina el ejercicio de actividades peligrosas frente al daño causado, ambos se hallan en idénticas condiciones, es decir, ambos fueron causantes del daño sufrido, mientras no se demuestre otra cosa.

Sin embargo, el Informe de Accidentes de Tránsito, no es plena prueba en contra, pues esta puede ser desvirtuada con los lineamientos propios del juicio y con total respeto a los derechos del debido proceso; máxime que el agente que conoce del evento no es testigo presencial de los hechos; ya que el mismo hace su arribo, posterior al accidente.

En esa medida, la concurrencia de actividades peligrosas en la determinación del perjuicio, destruye la presunción de culpa y por lo tanto queda en cabeza de la parte actora, la carga de todos los elementos esenciales para la estructuración de la responsabilidad, incluido el elemento subjetivo o culpa.

Por lo expuesto, la supuesta responsabilidad que la parte actora pretende endilgarle a mi representado demandando dentro de este proceso y la obligación indemnizatoria que pretende atribuírsele, no es susceptible de presunción y por ello debe probarse. No basta,



como al parecer lo estima la parte actora, con la afirmación y la formulación del cargo en su contra, pues estamos lejos de que en nuestro derecho se acepte la responsabilidad objetiva en un evento como el presente. Entonces, para la viabilidad de la declaración de una responsabilidad del demandado, necesariamente debe contarse, de manera previa, con la prueba en el expediente de que se reúnen todos los elementos que la estructurarían, como son el hecho/culpa, el daño y la inexorable relación de causalidad entre ambos.

En este sentido la presunta responsabilidad que se pretende endilgar a mi representado el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, conductor del vehículo de placas **GSR1390**, le corresponde a la parte actora demostrar los supuestos de hecho que manifiesta en la demanda, pues como reitero, a la parte actora le corresponde demostrar la veracidad de los hechos aquí narrados, circunstancias de tiempo, modo y lugar, en que estos ocurrieron, lo cual no se encuentra acreditado dentro del presente proceso, máxime que ambos conductores se encontraban ejerciendo una actividad peligrosa (conducción de vehículos automotores) actividad que le exige un alto grado de precaución y cuidado, toda vez que de conformidad con nuestro ordenamiento jurídico es considerada una actividad peligrosa; partiendo del caso que nos ocupa, en lugar de colegir maquinalmente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, el Juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en el caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la virtualidad dañina de la una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de la presunción de culpas por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño presupone que el Juez advierta, previamente, las específicas circunstancias en las que se produjo el presunto accidente.

Así las cosas, la parte actora no puede pretender, endilgar responsabilidad al conductor del vehículo de placas **GSR1390**, pues es deber obligacional de esta, demostrar los elementos que estructuran el juicio de responsabilidad que son el hecho, el daño, y nexos causal, elementos que aquí brillan por su ausencia.

En consecuencia, nos atendremos a lo que se pruebe legal y oportunamente dentro del proceso.

FRENTE AL HECHO CUARTO: No le consta a mi representado, ninguna de las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas, además de que las circunstancias de tiempo, modo y lugar, bajo las que se haya podido desarrollar el presunto hecho de tránsito que se relaciona y en el cual refiere la parte actora que mi prohijado atropello al señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, es materia de investigación y debate probatorio dentro del presente proceso. Así las cosas, lo manifestado por el actor en el presente hecho debe ser plenamente probado, así como la responsabilidad que la parte actora pretende endilgarle a mi representado, conductor del vehículo de placas **GSR1390**, la cual es materia como lo indiqué de debate probatorio.



La parte actora manifiesta en este acápite, señalando una serie de situaciones que no le consta a mi representado, realizando una serie de afirmaciones subjetivas que deben ser objeto de demostración probatoria fehaciente que permita demostrar la certeza y veracidad de las mismas, a lo que prohijado se atenderá una vez se surta la debida contradicción probatoria, resaltando asimismo que dentro del plenario y la narración de los hechos no reposa documento alguno que indique o prueba de lo señalado aquí. Por lo tanto, les corresponde a los demandantes probar lo consignado en este hecho.

Por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el juez, de acuerdo a las reglas de la sana critica, valorará en conjunto todas las pruebas aportadas por las partes y las que se practiquen dentro del proceso, y será el quién emita un fallo condenatorio o absolutorio según sea el caso

Como quiera, en los casos como el presente corresponde a la parte demandante la carga de demostrar los supuestos de hecho que afirma en la demanda, tal y como lo establece el artículo 167 del C.G.P.

FRENTE AL HECHO QUINTO: No le consta a mi poderdante este hecho como está referido respecto de las lesiones corporales sufridas por el señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, por corresponder a aspectos relacionados con el ámbito de su salud que se deben encontrar consignados claramente en su historia clínica y los dictámenes médicos legales allegados con la demanda, razón por la que no es susceptible de admitirse o de negarse. Se trata de un hecho el cual debe ser plenamente probado con los documentos idóneos dentro del proceso.

FRENTE AL HECHO SEXTO: Este hecho es cierto, lo cual se corrobora con la fotocopia de la cedula del señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, y según la fecha del presunto accidente.

FRENTE AL HECHO SEPTIMO: No me consta el contenido del informe pericial de clínica forense aportado con la demanda, ni tampoco las conclusiones en el plasmadas, esto toda vez que mi representado no intervino en la elaboración de este.

Sin perjuicio de lo anterior es menester anotar que el medico encargado de evaluar y elaborar el prenombrado informe estableció que el señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, presenta incapacidad médico legal definitiva de 150 días con secuelas medico legales: Deformidad física que afecta el rostro de carácter permanente. Perturbación funcional de órgano de la respiración de carácter permanente. Es importante precisar que esto es frente a las lesiones sufridas mas no frente a algún tipo de responsabilidad de partede mi poderdante

Por lo anterior este hecho debe ser debidamente probado.



FRENTE AL HECHO OCTAVO: Es cierto teniendo en cuenta el Dictamen de la Junta de Calificación de Invalidez Del Valle del Cauca aportado con el libelo demandatorio, dentro del cual aparece consignado en el acápite No 7. Concepto final del dictamen pericial: Pérdida de la capacidad laboral y ocupacional ... 18,98%

No obstante, las lesiones corporales sufridas por el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, por corresponder a aspectos relacionados con el ámbito de su salud que se deben encontrar consignados claramente en su historia clínica y los dictámenes médicos legales allegados con la demanda, razón por la que no es susceptible de admitirse o de negarse. Se trata de un hecho el cual debe ser plenamente probado con los documentos idóneos dentro del proceso.

FRENTE AL HECHO NOVENO: Es parcialmente cierto, de conformidad a la prueba allegada con la reforma de la demanda, no obstante, me atengo a lo que resulte probado en el presente proceso.

FRENTE AL HECHO DECIMO: Respecto a este hecho procedo a pronunciarme de la siguiente manera:

No nos consta que el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, hubiera presentado querrela por el presunto delito de lesiones personales ante la fiscalía general de la Nación con sede en el Municipio de Palmira, dentro del caso 765206000180201801890, lo anterior toda vez que a la fecha en la Fiscalía no se ha llevado a cabo traslado ni audiencia de acusación momento procesal en el cual mi poderdante tendría acceso a las pruebas que reposan dentro del referido proceso.

No es cierto en la forma en que este hecho está redactado en cuanto a que a la fecha no existe animo conciliatorio por parte de mi prohijado señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, es importante aclarar que no se ha llegado a ningún acuerdo conciliatorio teniendo en cuenta que no es cierto que el presunto accidente haya sido provocado por una acción atribuible al conductor del vehículo de placas **GSR1390**, el apoderado de la parte actora pretende hacer las veces de juzgador y endilgar responsabilidad sin contar con los medios de prueba suficientes para acreditar la responsabilidad aludida, pues el único medio de prueba por medio del cual se pretende demostrar la supuesta responsabilidad del conductor del vehículo antes referido es basado en los hechos que narra en la presente demanda, hechos que deben ser analizados en conjunto con las demás pruebas y que en todo caso pueden ser controvertidos por las partes.

Así las cosas, el acuerdo conciliatorio entre las partes no se ha realizado habida cuenta que no existen elementos que permitan acreditar de forma clara la responsabilidad del conductor del vehículo de placa **GSR1390**, en la comisión del presunto accidente, que según el hecho primero de la reforma de demanda ocurrió el día 01 de octubre de 2018.



FRENTE AL HECHO ONCE: Frente al contenido de este hecho procedo a pronunciarme de manera separada:

Es cierto que el día 27 de octubre de 2021, la Fiscalía 125 Local de Palmira, se llevó a cabo audiencia de conciliación sin ser posible lograr un acuerdo conciliatorio entre las partes, habida cuenta que no existen elementos que permitan acreditar de forma clara la responsabilidad del conductor del vehículo de placa **GSR1390**, en la comisión del presunto accidente, que según el hecho primero de la reforma de demanda ocurrió el día 01 de octubre de 2018.

Respecto de que el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, no se presentó, es cierto teniendo en cuenta que la suscrita es la representante judicial dentro del mencionado proceso y por ende fui la persona acreditada con el poder especial amplio y suficiente otorgado por mi mandante el señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO para representarlo en dicha diligencia.

FRENTE AL HECHO DOCE: Respondo este hecho de la siguiente manera:

No le consta a mi representado este hecho como está referido respecto de las lesiones corporales sufridas por el señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, por corresponder a aspectos relacionados con el ámbito de su salud, que se deben encontrar consignados claramente en su historia clínica, razón por la que no es susceptible de admitirse o de negarse. Deberá probarse dentro del presente proceso.

En cuanto del agravio y el menoscabo en la humanidad e integridad física del señor **RADA MARTINEZ**, fundada en el accidente de tránsito referido en el hecho primero, el mismo es materia de investigación dentro del presente proceso, pues no está demostrada y menos probada la responsabilidad de los hechos en cabeza de mi representado teniendo en cuenta que las circunstancias de tiempo, modo y lugar bajo las que se haya podido desarrollar el hecho de tránsito que se relaciona deben ser plenamente probadas, así como la responsabilidad que la parte actora pretende endilgarle a mi representado conductor del vehículo de placas **GSR1390**, la cual es materia de debate dentro del proceso.

Por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, valorará en conjunto todas las pruebas aportadas por las partes y las que se practiquen dentro del proceso, y será él quien emita un fallo condenatorio o absolutorio según sea el caso.

Por lo expuesto, la supuesta responsabilidad endilgada al demandado no es susceptible de presunción y por ello debe probarse. No basta, como al parecer lo estima la parte actora con la afirmación y la formulación del cargo en su contra, pues estamos lejos de que en



nuestro derecho se acepte la responsabilidad objetiva, en un evento como el presente. Entonces, para la viabilidad de la declaración de una responsabilidad del demandado, necesariamente debe contarse, de manera previa con la prueba en el expediente de que se reúnen todos los elementos que la estructuran.

Es importante precisar que no basta con mencionar un perjuicio para que inmediatamente se pueda pretender indemnización por éste, toda vez que no es posible salvo algunos casos presumir el monto de dicho perjuicio, en esta medida, además de acreditar fehacientemente la existencia de los perjuicios que alega la parte demandante, deberá también probar mediante los medios idóneos, la cuantía de estos y el nexo causal entre los mismos y alguna acción u omisión de la cual se derive responsabilidad en el hecho de parte del demandado.

Entonces, en los casos como el presente corresponde a los demandantes la carga de demostrar los supuestos de hecho que afirma en la demanda, tal como lo establece el artículo 167 del C.G.P.

En consecuencia, se atenderá a lo que se pruebe legal y oportunamente dentro del proceso.

FRENTE AL HECHO TRECE: No le consta a mi representado ninguna de las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas, además de que las circunstancias de tiempo, modo y lugar bajo las que se haya podido desarrollar el hecho de tránsito que se relaciona se trata de circunstancias que deben ser plenamente probadas, así como la responsabilidad que la parte actora pretende endilgarle a mi poderdante, la cual es materia de debate probatorio dentro del presente proceso.

De todos modos, sin perjuicio de lo expuesto las líneas precedentes, nótese que en este caso particular los vehículos involucrados en el presunto suceso acaecido el día 01 de octubre de 2018, se encontraban en el ejercicio de una actividad peligrosa, esto es la conducción de vehículos automotores y por tanto la presunción sobre la culpa se neutraliza, teniendo la parte actora la carga de probar la culpa del aquí demandado señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, en calidad de conductor del vehículo de placas GSR1390, conforme lo ha señalado reiteradamente la jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia, al considerar que en el caso de las actividades peligrosas, la culpa se presume, salvo que las partes en controversia se encuentren en el desarrollo o ejercicio de ellas, pues bajo ese entendido el problema se analizaría desde la perspectiva del artículo 2341 del Código Civil, esto es bajo la normativa de la culpa probada y no a la luz del artículo 2356 del mismo Código Civil.

En este orden de ideas, a la parte actora le corresponde la obligación de suministrar la prueba del hecho de la culpa del sujeto activo del daño, así como la existencia y medida del perjuicio sufrido. Todo lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 167 del



Código General del proceso.

Además, se recuerda que no basta con mencionar un perjuicio para que inmediatamente se pueda pretender indemnización por éste, toda vez que no es posible salvo algunos casos presumir el monto de dicho daño, en esta medida, además de acreditar fehacientemente la existencia de los perjuicios que alega la parte demandante, deberá también probar mediante los medios idóneos, la cuantía de éstos y el nexo causal entre los mismos y alguna acción u omisión de la cual se derive responsabilidad en el hecho de parte de la parte demandada.

De otra parte, es pertinente insistir respecto de la responsabilidad que los actores pretenden endilgar a mi representado en este hecho en consideración a que se trata de apreciaciones subjetivas por medio de las cuales pretenden sustentar tal atribución, las cuales no cuentan con un fundamento probatorio idóneo, razón por la que no es susceptible de admitirse o de negarse.

Deberá probarlo, especialmente en cuanto tiene que ver cuando manifiesta el apoderado de la parte demandante "cuando fue arrollado por el automotor que conducía para la fecha del primero de octubre de 2018 DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO", pues es claro que en ningún momento mi prohijado arrollo al señor RADA MARTINEZ, supuestamente fue el señor Rada el que impactó con el vehículo de mi prohijado, circunstancias de tiempo, modo y lugar que dentro del respectivo proceso son materia de investigación.

De conformidad con lo anterior no existe dentro del acervo probatorio algún elemento o circunstancia que permita deducir o establecer que el vehículo de mi poderdante arrollo al actor, pues no existe material probatorio o evidencia física que demuestre que el accidente mencionado se hubiera provocado como consecuencia del actuar imprudente del conductor del vehículo de placas GSR1390.

Es importante precisar que no existe prueba alguna que al momento del presunto hecho el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, portara sus elementos de seguridad pues es alta relevancia que los conductores de esta clase de vehículos como son las motocicletas al momento de conducirlos sus conductores porten todos los elementos de seguridad como lo ordena nuestro código de tránsito en su artículo:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir



chalecos o chaquetas reflectivos de identificación, que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 las 06:00 horas del día siguiente y siempre que la visibilidad sea escasa.

- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 67 de este código.
- Los conductores y los acompañantes, cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

En cuanto los perjuicios mencionados tanto del señor RADA MARTINEZ como de la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, los mismos no son susceptibles de presunción alguna toda vez que los mismos deberán ser acreditados en debida forma dentro el proceso, pruebas que brillan por su ausencia en el presente proceso, máxime que la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, no demuestra la calidad de compañera permanente que se menciona en este hecho pues no acredita dicha calidad con algún documento idóneo o pertinente que así lo demuestre por lo tanto dichas pretensiones no están llamadas a prosperar.

En este sentido, se debe resaltar que la parte actora no logra demostrar la calidad de compañera permanente del señor **DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ**, en la que pretendecomparecer al proceso, es decir no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, según el artículo 4 de la ley 54 de 1.990 modificado por el artículo 2 de la ley 979 de 2005, el cual reza:

“ARTÍCULO 2o. El artículo 4o. de la Ley 54 de 1990, quedará así:

1. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.



2. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
3. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.”

“Sobre la Unión Marital de Hecho que entre estas dos personas se predica en el plenario, efectivamente no hay la PLENA PRUEBA que logre fijar en el Juzgador la convicción real de su existencia, esto por cuanto a pesar de que las versiones de los declarantes aportados al proceso dan fe de la comunidad o convivencia que se presentó de tiempo atrás entre el señor JORGE [sic] ENRIQUE RAMÍREZ JARAMILLO y LUIS ENRIQUE RAMÍREZ [sic] JARAMILLO[2] no se cumple con la exigencia demarcada en la Ley 979/05 y por lo tanto no hay lugar a la DECLARATORIA DE LA UNIÓN ENTRE LOS CONVIVIENTES Y MUCHO MENOS EL RECONOCIMIENTO DE LOS EFECTOS PATRIMONIALES TAL COMO LO SEÑALA LA SENTENCIA C-075/07.

Como consecuencia no se accederá a las pretensiones de la demanda.”)

¹Sentencia T-717/11 Referencia: expediente T-3066688-Acción de tutela instaurada por Jorge Eliecer Ramírez Jaramillo contra el Juzgado Quinto de Familia de Medellín. Magistrado Ponente: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA - Bogotá, D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011).

No obstante, los demandantes enuncian unas situaciones que son totalmente ajenas a mi prohijado señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, pues corresponden a situaciones de tiempo, modo y lugar de orden subjetivo perteneciente al ámbito familiar de los actores, que deberán ser examinadas dentro del presente debate. Toda vez que no existe prueba alguna de donde se logre extraer la supresión de las actividades vitales, o de goce, ya que no reposa prueba que determine la privación o pérdida de la posibilidad de desarrollar dichas actividades.

Los perjuicios deben ser debidamente probados y soportados dentro del proceso de acuerdo a los artículos 1613, 1614 del C.C.; artículo 97 del C.P.P.

En esta medida, el Juez sólo puede otorgarlos teniendo en cuenta criterios de razonabilidad y racionalidad respecto a lo probado en el proceso. En este sentido, no basta simplemente con nombrar unas supuestas angustias o diversas circunstancias para pretender indemnización por este concepto, sino que es menester probar mediante los medios idóneos dicha afirmación, así como la magnitud de la alteración del estado emocional y psicológica de los afectados, resaltándose que, en este caso, brillan por su ausencia tales elementos de convicción

En los casos como el presente corresponde a la parte actora la carga de demostrar los supuestos de hecho que afirma en la demanda, tal como lo establece los artículos 164, 165, y 167 del C. G.P.



Por ende, me atengo a lo que se pruebe mediante el debido contraste de documentos probatorios y demás medios idóneos en la correspondiente etapa procesal.

FRENTE AL HECHO CATORCE: A mi representado el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, NO LE CONSTA** las situaciones de contenido factico expresadas por el demandante dado que describe una situación subjetiva que pertenece a sus condiciones familiares y que son totalmente ajenas a mi poderdante.

Se narran en el presente acápite, situaciones del ámbito subjetivo del lesionado que no le constan a mi representado, por tanto, son circunstancias que deberán ser probados a través de los medios establecidos en los artículos 164 y 165 del Código General del Proceso.

Y es que, tanto la jurisprudencia como la doctrina vienen señalando, con fundamento en el artículo 2341 del Código Civil, que la culpa, el daño, y la relación de causalidad entre este y aquella, son los elementos que configuran la responsabilidad civil extracontractual; requisitos que a su vez definen el esquema de la carga probatoria, toda vez que quién pretenda el reconocimiento integral de un daño atribuible a delito o culpa cometido por otra persona, debe demostrar todos y cada uno de esos elementos so pena de que se declaren fallidas sus pretensiones, pues la parte actora realiza una serie de manifestaciones subjetivas carentes de todo sustento factico y probatorio, las deberá probar mediante los medios idóneos.

Es importante precisar que las lesiones personales sufridas en la humanidad del señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, derivan del actuar desprovisto de todo cuidado, diligencia, conocimiento y pericia al conducir su motocicleta, pues no existe prueba que el mismo al momento de conducir fuera precavido y portara los elementos de seguridad exigidos por la ley, y condujera de una manera correcta, con el deber objetivo de cuidado que le impone a toda persona que realizara alguna actividad peligrosa como es la conducencia de vehículos automotores.

Sin embargo, no son propiamente los narrados en este punto por la parte actora, sino afirmaciones subjetivas tendientes a justificar unas elevadas pretensiones, las cuales no nos constan y por tanto deberán probarse de manera legal y oportuna a través de los medios que el legislador ha establecido para esta clase de eventos.

Así mismo, se resalta que la parte actora no solo debe precisar a qué tipo de perjuicio se refiere, sino que es su inexorable tarea el probarlos mediante los medios idóneos, toda vez que no basta con simplemente alegarlos, ni con mencionar una supuesta incapacidad para desempeñar sus labores, pues será únicamente con los medios probatorios adecuados que se podrán demostrar estas afirmaciones; Historia Clínica, valoraciones psicológicas, informes médicos, etc., pruebas que brillan por su ausencia, en este proceso.



Si bien con la demanda se aporta la historia clínica del año 2019, Dictamen de pérdida de capacidad laboral del 18.98% y el tercer reconocimiento médico legal valorado el día 29 de octubre de 2019, es claro como el extremo actor omite aportar una historia clínica actualizada para verificar el real y actual estado de salud del señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, y además no hay soportes de que actualmente se encuentre en un tratamiento médico o que por lo menos visite especialistas para tratar las supuestas dolencias que aduce el apoderado en este hecho.

Por lo contrario, lo que si se encuentra acreditado es que para el año 2019, específicamente al día 27 de marzo de 2019 según prescripción médica el señor Rada se encontraba apto para iniciar labores.

Por corresponder lo narrado en este hecho a aspectos relacionados y su recreación, respecto de lo cual, en todo caso, deberán acreditar su configuración y el grado de intensidad, pruebas que dentro del presente proceso brillan por su ausencia.

Es claro, de conformidad con nuestra legislación los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales deben ser plenamente demostrados por quien los alegue o reclame; en esta medida, el Juez sólo puede otorgarlos pese a la inexistencia de responsabilidad endilgada a mi mandante, teniendo en cuenta criterios de razonabilidad y racionalidad respecto a lo probado en el proceso. En este sentido, no basta simplemente con nombrar unas supuestas angustias o diversas circunstancias para pretender indemnización por este concepto, sino que es menester probar mediante los medios idóneos dicha afirmación, así como la magnitud de la alteración del estado emocional y psicológico de los afectados, resaltándose que como reitero brillan por su ausencia tales elementos de convicción.

Así las cosas, este hecho debe ser plenamente probado por la parte actora.

FRENTE AL HECHO QUINCE: Este hecho es cierto, de conformidad con los certificados de tradición y libertad números 373-106545 y 37344755, arrimados al proceso con la demanda.

FRENTE AL HECHO DIECISEIS: Este hecho es parcialmente cierto frente al certificado de tradición y libertad No 378-76527, arrimado al proceso con la salvedad que sobre este bien inmueble el señor DIEGO TOVAR ERASO posee el derecho de propiedad del 50 % sobre el mismo.

FRENTE AL HECHO DIECISIETE: No se trata de un hecho sino de la normatividad rigente de conformidad con el artículo 180 del C.G.P.

FRENTE AL HECHO DIECIOCHO: A mi representado, NO LE CONSTA, las situaciones de contenido factico expresadas por el demandante dado que describe una situación subjetiva que pertenece a sus condiciones familiares y que son totalmente ajenas a mi poderdante.

En este sentido, se debe resaltar que la parte actora no logra demostrar la calidad de



compañera permanente de la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, en la que pretende comparecer al proceso, es decir no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, según el artículo 4 de la ley 54 de 1.990 modificado por el artículo 2 de la ley 979 de 2005, el cual reza:

"ARTÍCULO 2o. El artículo 4o. de la Ley 54 de 1990, quedará así:

1. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.
2. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
3. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.

Se tiene la Sentencia T-717/11 Referencia: expediente T-3066688-Acción de tutela instaurada por Jorge Eliecer Ramírez Jaramillo contra el Juzgado Quinto de Familia de Medellín. Magistrado Ponente: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA -Bogotá, D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), que refiere:

"Sobre la Unión Marital de Hecho que entre estas dos personas se predica en el plenario, efectivamente no hay la PLENA PRUEBA que logre fijar en el Juzgador la convicción real de su existencia, esto por cuanto a pesar de que las versiones de los declarantes aportados al proceso dan fe de la comunidad o convivencia que se presentó de tiempo atrás entre el señor JORGE [sic] ENRIQUE RAMÍREZ JARAMILLO y LUIS ENRIQUE RAMÍREZ [sic] JARAMILLO[2] no se cumple con la exigencia demarcada en la Ley 979/05 y por lo tanto no hay lugar a la DECLARATORIA DE LA UNIÓN ENTRE LOS CONVIVIENTES Y MUCHO MENOS EL RECONOCIMIENTO DE LOS EFECTOS PATRIMONIALES TAL COMO LO SEÑALA LA SENTENCIA C-075/07. Como consecuencia no se accederá a las pretensiones de la demanda."

Por lo anterior la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, no tiene capacidad legal por activa para adelantar la presente acción legal.

En consecuencia, nos atendremos a lo que se pruebe legal y oportunamente dentro del proceso.

FRENTE A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Objeto y me opongo, a que se declare civil y extracontractualmente responsable al señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, de los hechos planteados por la parte actora y se condene a pagar cualquier suma de dinero, puesto que no se puede imputar responsabilidad, por cuanto los hechos que dieron origen al daño que se reclama no fueron



responsabilidad del señor **DIEGO TOVAR ERASO**, en su calidad de conductor del vehículo de placas **GSR1390**.

Lo anterior, toda vez, que la hipótesis o causa probable que establece el agente de tránsito, está sujeta a su ratificación, aclaración o modificación tanto por parte del mismo guarda como por parte de la autoridad competente, toda vez que la misma está sujeta a su demostración y verificación porque carece de los efectos de una sentencia ejecutoriada o un fallo penal condenatorio ejecutoriado.

Máxime que el agente que conoce del evento no es testigo de los hechos; toda vez que el mismo hace su arribo, posterior al accidente.

Mediante el artículo 50 de la Ley 504 de 1999, se adiciono un inciso final al artículo 313 del citado Decreto, de acuerdo con el cual "en ningún caso los informes de la policía judicial y las versiones suministradas por informantes tendrán valor probatorio en el proceso."

Toda vez, que dentro del plenario no existe prueba veraz donde se logre demostrar que el señor **DIEGO TOVAR ERASO**, haya sido el responsable de los hechos narrados en esta demanda; por lo anterior no existe título de culpa imputable al demandado. Así las cosas, las circunstancias de tiempo, modo y lugar bajo las que se haya podido desarrollar el hecho de tránsito, son materia de investigación dentro del proceso.

Cabe resaltar que la hipótesis estipulada en el informe Policial de Tránsito, y consignadas en ellos como "CAUSAS PROBABLES", son presunciones subjetivas del agente encargado de adelantar y levantar el informe de tránsito el día de los hechos, pudiendo admitirse prueba en contrario; por lo tanto, en cuanto a su contenido material, en el caso particular, éste deberá ser analizado por el Juez de conocimiento y tendrá el valor probatorio que éste funcionario le asigne, al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten al proceso.

Así las cosas, no es cierto que el accidente de tránsito que hoy nos convoca haya sido ocasionado por el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, esto toda vez que dentro del plenario no hay pruebas que acrediten de forma fehaciente tal situación, tenemos que el único medio de prueba con el que se pretende demostrar tal responsabilidad es el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, sin embargo, tal documento no constituye una prueba idónea parademostrar dicha situación.

Respecto al valor probatorio que tienen los IPAT, es importante precisar que, en la resolución No 0011268 de 2012, se establecen los parámetros para su diligenciamiento por parte de la autoridad competente y además brinda lineamientos acerca de la finalidad de este documento.



Resolución que sostiene:

El "Informe Policial de Accidente de Tránsito fue diseñado por el Ministerio de Transporte, con el objeto de registrar la información técnica y legal indispensable para que mediante su análisis, y del que se desprende de la posible posterior investigación, los organismos de tránsito y el gobierno nacional, por intermedio del Ministerio de Transporte, y establezcan correctivos que permitan reducir el número de accidentes y/o disminuir su gravedad, tanto en las zonas urbanas como en el área rural.

Desprendiéndose así de dicha lectura que el único objetivo claro que tiene este documento el cual únicamente tiene la finalidad de brindar información general acerca del accidente ocurrido, pero con el fin de corregir, y de evaluar si la causa del mismo puede ser alertada por parte de los organismos de tránsito y así prevenir futuros accidentes. Adicional a ello, se evidencia que posterior al levantamiento del Ipat, de requerir información adicional de los hechos que rodearon la colisión, es necesario adelantar una investigación aparte.

Es pertinente detenerse un momento a analizar que el agente encargado de levantar el IPAT del presunto y mentado accidente, únicamente arribó al lugar de los hechos minutos después de ocurrida la colisión, es decir que, no fue un testigo directo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, motivo por el cual no puede tenerse como última palabra la apreciación brindada por un sujeto que ni siquiera estuvo en el momento real que ocurrieron los hechos.

Habiéndose dicho lo anterior, tenemos que dentro del presente caso no existen los elementos de prueba necesarios para demostrar la responsabilidad de mi representado, conductor del vehículo de placas **GSR1390** y en consecuencia de la pasiva de la acción, toda vez que la única prueba de la que se vale el apoderado de la parte demandante, no constituye un elemento veraz de las circunstancias que rodearon el accidente y por ende no puede ser tenido por el despacho como prueba suficiente para acceder a las pretensiones de la demanda.

Por lo anterior me opongo a que prosperen las pretensiones declarativas y de condena solicitadas por la parte actora en su escrito de demanda, puesto que las mismas carecen de fundamentos facticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad, como quiera que los demandantes pretenden el pago de una indemnización sin que una obligación de esa índole hubiere nacido en cabeza de los demandados, entre otras razones, porque en materia de indemnización de perjuicios, el daño y la cuantía del mismo deben estar plenamente comprobados, asunto que no ocurre en el presente caso.

Ahora bien, con miras a la obtención de un pago, no basta alegar el supuesto detrimento, por cuanto el mismo no es susceptible de presunción, sino que es menester acreditar debidamente su producción, esto comprende su identificación y cuantificación, obviamente la responsabilidad imputable a quien se predica como responsable del hecho.

Así las cosas, las circunstancias de tiempo, modo y lugar bajo las que se haya podido



desarrollar el hecho de tránsito no se logran demostrar dentro del presente proceso.

Consecuentemente, las condiciones de ocurrencia del referido siniestro, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y, por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana crítica valorará en conjunto todas las pruebas que se practiquen dentro del proceso.

En este orden de cosas, a la parte actora le corresponde la obligación de suministrar la prueba del hecho, de la culpa del sujeto activo del daño, así como la existencia y medida del perjuicio sufrido, todo lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 167 del Código General del Proceso.

A continuación, procedo a pronunciarme sobre cada una de las pretensiones de forma separada:

FRENTE A LOS PERJUICIOS MATERIALES:

DAÑO EMERGENTE:

Me opongo a que se reconozca por concepto de daño emergente la suma total de \$3.520.623.00, por los supuestos gastos en los que incurrió la parte demandante por concepto de medicamentos, transporte, trámites y/o aranceles ante la administración pública, logísticos de apoyo a las necesidades propias del perjudicado; esto toda vez que la parte actora se limita a indicar que hacen referencia a gastos con conceptos diferentes, sin embargo es claro como con la reforma de demanda se omite aportar las pruebas que logren acreditar la veracidad de sus afirmaciones, como lo serían los respectivos soportes o comprobantes de pago, facturas con los requisitos de ley entre otros.

Al respecto, es importante resaltar que el daño emergente es un perjuicio patrimonial que ha sido ya ampliamente desarrollado por la Corte Suprema de Justicia, al respecto este órgano sostiene que este consiste en:

Establecer el código Civil en el artículo 1614, que se entiende por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación, o de haberse retardado su cumplimiento.

De manera, que el daño emergente comprende la pérdida misma de elementos patrimoniales, las erogaciones que hayan sido menester o que en el futuro sean necesarios y el advenimiento de pasivo, causados por los hechos de los cuales se trata de deducirse la responsabilidad.

Dicho en forma breve y precisa, el daño emergente empobrece y disminuye el patrimonio, pues se trata de la sustracción de un valor que ya existía en el patrimonio del damnificado.



De conformidad con los rubros solicitados como daño emergente me opongo rotundamente teniendo en cuenta la experticia o peritaje realizado por el perito contable doctor **ANDRÉS ALBERTO CARDONA GONZÁLEZ**, el cual de manera detallada y basado en conocimiento profesional y técnico, presentará y expondrá dentro del proceso, peritaje técnico que adjunto con este pronunciamiento.

Con la reforma de demanda se pretende el reconocimiento y pago de un supuesto lucro cesante por concepto de lucro cesante pasado y futuro, respecto de la pérdida de capacidad laboral del 18.98%, por valor de:

B. LUCRO CESANTE: \$6.100.000.00

C. LUCRO CESANTE PASADO Y FUTURO:

LUCRO CESANTE PASADO \$11.253.832.00

LUCRO CESANTE FUTURO: \$33.324.062.00

Para un total de perjuicios por lucro cesante de \$50.677.894.00

Suma que no corresponde con la realidad de los perjuicios que por estos conceptos reclama la víctima directa, como se entrara a demostrar con el peritaje técnico contable suscrito por el Doctor perito contador, señor **ANDRES ALBERTO CARDONA GONZALEZ**. Que será presentado y sustentado dentro de este proceso.

Sin embargo, dicha solicitud es completamente improcedente, pues en primera medida no se encuentra probado la responsabilidad del extremo pasivo en la ocurrencia del accidente de tránsito materia de la litis.

No obstante, en cuanto al lucro cesante se refiere, este corresponde a aquel bien económico que debiendo ingresar al patrimonio de la víctima no lo hizo con ocasión del hecho dañoso. En este orden de ideas, debe la parte actora demostrar fehacientemente la pérdida de oportunidad, así como cualquier dinero o cualquier otro tipo de bien que dejo de ingresar a su patrimonio con ocasión al supuesto daño causado.

Ahora bien, con miras a la obtención de un pago, no basta alegar el supuesto detrimento, por cuanto el mismo, no es susceptible de presunción, sino que es menester acreditar debidamente su producción, esto comprende su identificación y cuantificación, obviamente la responsabilidad imputable a quién se peticiona el resarcimiento, toda vez que al funcionario juzgador le está vedado presumir la existencia de responsabilidad y de un perjuicio estando obligado a ceñirse a lo ciertamente acreditado en el expediente de manera que lo que no aparezca allí simplemente no existe y por ende no puede ser considerado por



el juez.

Aunado a lo anterior, por tratarse de reclamación de perjuicios patrimoniales, los mismos deberán ser demostrados dentro del proceso, ya que como lo han reiterado las altas cortes, no basta con mencionar un perjuicio para que inmediatamente se pueda pretender indemnización por este, toda vez que no es posible.

Entonces, además de acreditar fehacientemente la existencia de este tipo de perjuicios que alega la parte actora, deberá también probar mediante los medios idóneos la cuantía de éstos y el nexo causal entre los mismos y alguna acción u omisión del demandado.

Consecuentemente, las circunstancias de ocurrencia del referido accidente de tránsito, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana critica valorara en conjunto todas las pruebas que se practiquen dentro del proceso.

FRENTE A LOS PERJUICIOS MORALES: Me opongo a lo pretendido por concepto de estos perjuicios, debido a que la parte actora no ha logrado acreditar la existencia de culpa por parte del demandado, presupuesto que es indispensable para que potencialmente pueda configurarse la responsabilidad deprecada. Ahora bien, frente a la cuantificación realizada por la parte actora, debo indicar que se evidencia el afán de daño moral injustificado, el cual supera claramente los topes máximos fijados por la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, para esta tipología de perjuicio.

En virtud de lo anterior, se hace necesario aclarar que la indemnización por un daño ocurrido, luego de que se haya producido una declaratoria de responsabilidad civil en contra de la parte pasiva, no debe nunca enriquecer al demandante, toda vez que el daño a indemnizar debe corresponder exactamente con la magnitud del mismo, y con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrieron los hechos.

Así las cosas, pese a que no existe un medio probatorio específico para la tasación de los perjuicios morales, el interesado debe acreditarlo de la manera más clara, para que sea el juez quién posteriormente con su facultad discrecional declare su existencia y consecuentemente su monto. En efecto, resulta importante poner de presente al despacho que la Corte Suprema de Justicia, mediante sentencia SC5686 de 2018 accedió al pago de siete millones quinientos mil pesos (\$7.500.000) por perjuicios morales para la VICTIMA DIRECTA, en la resolución de un caso donde la víctima sufrió quemaduras considerables en su cuerpo y que generaron cicatrices que van a estar por el resto de su vida.

Ahora bien, para que un daño sea reparable es necesario que el supuesto causante del mismo haya pasado el juicio de responsabilidad y de imputación y una vez se determina el



responsable, el daño debe ser cierto, en su existencia y cuantía.

Habiéndose dicho lo anterior tenemos que dentro del presente caso no existen los elementos de prueba necesarios para demostrar la responsabilidad del conductor del vehículo de placas **GSR1390**, y en consecuencia de la parte pasiva de la acción, toda vez que la única prueba de la que se vale el apoderado de los demandantes, no constituye un elemento veraz de las circunstancias que rodearon el accidente y por ende no puede ser tenido por el despacho como prueba suficiente para acceder a las pretensiones de la demanda, como entrare a demostrarlo con las pruebas que hare valer dentro del proceso.

Como ha venido pregonando el daño moral abordado desde la perspectiva del análisis económico debe implicar una reducción del nivel de utilidad que ni el dinero, ni bienes intercambiables por este pueden llegar a compensar, representando impacto, quebranto o sufrimiento que ciertas actividades o resultados, pueden producir en la persona afectada y cuya separación va dirigida a proporcionar en la medida de lo posible una compensación a la aflicción causada.

La tasación se hará teniendo en cuenta factores como la naturaleza de la conducta y la magnitud del daño causado. La cuantificación del perjuicio moral, no es un asunto que la ley hubiere atribuido al antojo judicial, equivocación en que incurren algunos y que lamentablemente ha desembocado en una injustificada mengua de su importancia, habida cuenta que el pretender asentarlos sobre la veleidat del juez, se le despoja de su carácter técnico y acaba teniéndose como una merced ligada a criterios extrajudiciales como la compasión o la lastima. Por el contrario, en la medida en que la indemnización del perjuicio moral, sea examinada en su verdadera entidad y se advierta en ella la satisfacción de un daño real y cierto, podrá el sentenciador calcular adecuadamente su monto. Se impone al juez, entonces, el ejercicio de una cierta discrecionalidad, que, sin embargo, debe encontrarse suficientemente razonada y fundada en las probanzas que, en el proceso, obren sobre la existencia del perjuicio y su intensidad en todo caso, de un importante esfuerzo interpretativo por parte de los jueces que resulten directamente obligados a aplicarla

Dijo la Corte: "... Superadas algunas corrientes adversas y, admitida por esta Corte la reparación del daño moral sin más restricciones para fijar su cuantía que las impuestas por la equidad (ex bono et aequo) conforme el marco concreto de circunstancias fácticas (cas.civ. sentencias de 21 de julio de 1922, xxix, 220; 22 de agosto de 1924, xxxi, 83), a partir de la sentencia de 27 de septiembre de 1974, es su criterio inalterado, la inaplicabilidad, ponderado, razonado y coherente según la singularidad, especificación, individuación y magnitud del impacto, por supuesto que las características del daño, su gravedad, incidencia en la persona, el grado de intensidad del golpe y dolor, la sensibilidad



y capacidad de sufrir de cada sujeto, son variables y el quantum debeat se remite a la valoración del juez..."(...) Para la valoración del quantum del daño moral en materia civil, estima apropiada la determinación de su cuantía, en el marco factico de circunstancias, condiciones de modo, tiempo y lugar de los hechos, situación o posición de la víctima y de los perjudicados, intensidad de la lesión a los sentimientos de dolor, aflicción o pesadumbre y demás factores incidentes conforme al arbitrio judicial ponderado del fallador.

Circunstancias y pretensiones que no son de recibo dentro de este proceso por lo que paso a exponer:

Es evidente que los hechos ocurrieron por dos circunstancias ajenas a mi representado señor **DIEGO TOVAR ERASO**, como lo entrare a demostrar con palabras a renglón seguido y con las pruebas que posteriormente aportaré al proceso.

PRIMERO: El accidente ocurrió por culpa de la víctima al conducir su motocicleta de manera imprudente y desprevenida, pues es claro que este al abordar la intersección de la CALLE 35 CON CARRERA 2E lo hizo con exceso de velocidad, de esto dan cuenta las lesiones sufridas en su humanidad y los daños de ambos vehículos, ya que fue el vehículo motocicleta que impacto la camioneta, como también el conducir al extremo de la vía hacia el lado derecho de la misma pues como es sabido tanto por los residentes como por las autoridades de la ciudad de Palmira, los vehículos para abordar una vía sin prelación deben de exponer de cierta manera la parte delantera del vehículo para tener visibilidad, lo que se llama en términos técnicos distancia mínima de visibilidad segura y poder realizar el abordaje de dicha vía. Es claro que la velocidad del motociclista incidió en el resultado.

SEGUNDO: como también incidió en el resultado de los hechos, la responsabilidad que recae sobre el Municipio de Palmira, al no realizar una adecuada señalización, pues tanto la señal vertical como la horizontal existentes sobre la vía de la carrera 2E se encontraban mal ubicadas, como también incidió en el resultado una tapa de alcantarilla que sobresale de la rasante que se encontraba en toda la esquina de la vía por donde conducía, mi poderdante el señor DIEGO TOVAR, afectando el radio de giro, obligándolo e induciendo de manera evidente a invadir incluso el carril derecho de la carrera 2E este para lograr realizar el giro hacia el lado derecho de la calle 35, de tener en cuenta que se trataba de una camioneta bleizer la cual por sus características tiene la parte delantera bastante larga respecto del asiento del conductor. Haciéndose esta maniobra más complicada tratándose



de vehículos, camiones y buses, inclusive obliga a los conductores al realizar esta maniobra a invadir el carril de la calle 35.

La velocidad permitida para el tránsito de vehículos donde ocurrieron los hechos es de 30 KM/H, teniendo en cuenta que es una zona residencial, lo anterior con base en el artículo 106 del Código Nacional de Tránsito y del POT vigente del Municipio a la fecha a la fecha actual y a la fecha del evento.

Circunstancias que de manera científica y técnica depondrán los peritos expertos en la materia que presentare en el momento procesal oportuno dentro de este proceso.

La combinación de factores contribuyó al desarrollo y resultado del caso que nos ocupa, sin embargo, aparece acreditada una como eficiente y directa para la producción del resultado dañoso, sobre el que versa este asunto, la cual fue el exceso de velocidad y la ubicación del conductor de la motocicleta en el extremo derecho del carril derecho de la CALLE 35 al abordar u ocupar la intersección de la bocacalle de la CARRERA 2E.

En tal orden de ideas se puede colegir que es la victima quien con su actuar, desatendió el principio de confianza legitima, en este caso del señor RADA incrementando el riesgo permitido al conducir haciendo caso omiso al deber objetivo de cuidado.

Es claro que la velocidad del motociclista incidió en el resultado.

Ahora bien frente a los perjuicios de índole moral reclamados por la demandante señora **INGRID SAMARA RADA SALAZAR**, los mismos no están llamados a prosperar teniendo en cuenta que los mismos no se acreditan de manera idónea toda vez que dentro del plenarioes inexistente la pruebas de estos, pues no se aporta prueba de la calidad con la que la señora RADA, acude al proceso, pues no se acredita de manera veraz la calidad de compañera permanente de conformidad con la ley la cual es muy clara al referirse respecto de los requisitos exigidos para obtener y que sea reconocida dicha calidad, de conformidad:

Artículo 4 de la ley 54 de 1.990 modificado por el artículo 2 de la ley 979 de 2005, el cual reza:

“ARTÍCULO 2o. El artículo 4o. de la Ley 54 de 1990, quedará así:

4. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.
5. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
6. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.”



“Sobre la Unión Marital de Hecho que entre estas dos personas se predica en el plenario, efectivamente no hay la PLENA PRUEBA que logre fijar en el Juzgador la convicción real de su existencia, esto por cuanto a pesar de que las versiones de los declarantes aportados al proceso dan fe de la comunidad o convivencia que se presentó de tiempo atrás entre el señor JORGE [sic] ENRIQUE RAMÍREZ JARAMILLO y LUIS ENRIQUE RAMÍREZ [sic] JARAMILLO[2] no se cumple con la exigencia demarcada en la Ley 979/05 y por lo tanto no hay lugar a la DECLARATORIA DE LA UNIÓN ENTRE LOS CONVIVIENTES Y MUCHO MENOS EL RECONOCIMIENTO DE LOS EFECTOS PATRIMONIALES TAL COMO LO SEÑALA LA SENTENCIA C-075/07.

Como consecuencia no se accederá a las pretensiones de la demanda.”)

¹Sentencia T-717/11 Referencia: expediente T-3066688-Acción de tutela instaurada por Jorge Eliecer Ramírez Jaramillo contra el Juzgado Quinto de Familia de Medellín. Magistrado Ponente: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA - Bogotá, D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011).

Lo anterior, toda vez que los accionantes pretenden exorbitantes indemnizaciones por perjuicios, que no solo no están acreditados, sino que desbordan los límites jurisprudencialmente establecidos para la indemnización de ese tipo de daños.

En ese orden de ideas, en el juez radica la facultad discrecional de determinar el monto a reconocer cuando se trata de perjuicios morales, discrecionalidad que está regida: a) bajo el entendido de que la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación, más no de restitución, ni de reparación; b) por la aplicación del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998 ; c) por el deber de estar sustentada en los medios probatorios que obran en el proceso respecto de perjuicio y su intensidad; d) y por el deber de estar fundamentada, cuando sea del caso, en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad.

Consecuentemente se está ante una insuficiencia de la prueba, de parte del que está encargado de producirla, arrojando como consecuencia la denegación de su pretensión.

Actore non probandi, reus absolvitur: la prueba incumbe a la parte demandante, quien debe aportarla en su debida oportunidad para poder ser controvertida y evitar así que al demandado se le viole el derecho al debido proceso y de defensa.

FRENTE AL PERJUICIO A LA VIDA DE RELACION y/o A LA SALUD

Me opongo a lo pretendido por concepto de daño a la salud, debido a que la parte actora no ha logrado acreditar la existencia de culpa por parte del demandado, presupuesto indispensable para que pueda configurarse la responsabilidad deprecada, razón por la cual no puede nacer la obligación indemnizatoria que se pretende atribuir mediante la presente



demanda.

Sin perjuicio de lo anterior, debo aclarar que la Corte Suprema de Justicia, reconoce es el daño a la vida en relación, y el mismo se equipara con el daño a la salud que solicita el actor.

Ahora bien, es importante indicar que el daño a la vida en relación ha sido definido doctrinalmente de la siguiente forma: "el que sufre un sujeto a consecuencia de una lesión en su integridad psicofísica o a la salud, consistente en la disminución de las posibilidades de desarrollar normalmente su personalidad en el ambiente social (...)". Por lo cual, a diferencia del daño moral, que corresponde a la órbita subjetiva, íntima o interna del individuo, el daño a la vida en relación constituye una afectación a la esfera exterior de la persona, que puede verse alterada, en mayor o menor grado, a causa de una lesión infligida a los bienes de la personalidad o a otro tipo de intereses jurídicos, en el desmedro de lo que la Corte en su momento denominó "actividad social no patrimonial". Dicho con otras palabras, esta especie de perjuicio puede derivarse en la disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad.

En el caso concreto, se evidencia la falta de material probatorio que sustente dicho perjuicio, pues en el libelo demandatorio, el actor se limita a enunciar el suceso que supuestamente le ha afectado su diario vivir, sin embargo, estas afirmaciones no están soportadas por ningún medio probatorio. Por lo anterior vale la pena traer a colación la Sentencia SC5340-2018, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en la cual se resalto la importancia de la certeza, como una condición necesaria para la reparación de esta tipología de perjuicio indicando que:

"(...) ante la ausencia de certeza sobre la forma en que se torpedeó la interacción social del demandante, resulta inviable acceder a una condena por este aspecto, ya que para eso habría que hacer juicios hipotéticos que impiden la configuración del deber de reparar. Recuérdese que la condición de reparabilidad está dada por la certidumbre y gravedad suficiente del daño y no por pertenecer a alguna subcategoría específica.

En consecuencia, el demandante debe brindar la certeza suficiente al juzgado sobre la existencia del perjuicio, deberá probarlo, y no suponer que, por la mera solicitud, entonces se estructura el perjuicio por daño a la vida en relación. Como lo ha expresado la Corte Suprema de Justicia, a través de su jurisprudencia, la parte actora tiene la carga de probar al juzgador las particularidades del perjuicio solicitado, para que se pueda acreditar su existencia real, determinada y concreta, pues no puede la víctima dejar al juez conjeturar las repercusiones

Concretas del supuesto daño ocasionado.



Se pretende el reconocimiento y pago de 70 SLMLV, por concepto de daño a la vida en relación a favor del señor **Diego Fernando Rada Martínez**, sin embargo es claro que dentro del plenario no hay ninguna prueba que acredite este rubro y además suma pretendida es completamente alejada y desproporcionada, no solo a los pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia al respecto, sino también a las lesiones sufridas por el señor **Diego Fernando Rada Martínez**, que a todas luces no son permanentes, pues con el plenario se aporta Dictamen de la Junta de Calificación de Invalidez, del Valle del Cauca en el cual el señor RADA, aparece con una pérdida de capacidad laboral del 18,98 % que a todas luces no es permanente ni afectan su diario vivir. Es importante recordar que el máximo órgano de cierre en materia civil, para casos en donde la víctima si bien ha sufrido lesiones estas no son de carácter permanente, ha venido reconociendo como suma máxima diez millones de pesos (\$10.000.000), por concepto de daño a la vida en relación, resultando entonces palmario que la pretensión del actor es completamente desbordada.

Por lo anterior, se puede concluir que los demandantes no han probado suficientemente su derecho, por lo tanto, sus pretensiones están infundadas. Además, en este caso hay principalmente ausencia de prueba frente a la configuración del daño, como elemento determinante de la responsabilidad del aquí demandado.

Ahora bien, con relación a los perjuicios mencionados, el Juez sólo puede otorgarlos teniendo en cuenta criterios de razonabilidad y racionalidad respecto a lo probado en el proceso. En este sentido, no basta simplemente con nombrar unas supuestas angustias o diversas circunstancias para pretender indemnización por este concepto, sino que es menester probar mediante los medios idóneos dicha afirmación, así como la magnitud de la alteración del estado emocional y psicológica del afectado; circunstancias no demostradas dentro del presente proceso.

De otro lado, en el derecho colombiano prima el principio universal de la carga de la prueba, conforme al cual quién alegue un hecho del que pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas, debe comprobar su realización. Es por eso que, en materia de responsabilidad civil, quien demanda una indemnización, debe probar que se reúnen los requisitos que conforman esa clase de vínculo jurídico, estos son el hecho, la culpa o dolo, el daño o perjuicio y la imprescindible relación de causalidad entre el primero y éste último y en este caso, todos estos elementos brillan por su ausencia, toda vez que la parte actora no presenta material probatorio que permita siquiera suponer un actuar culposo del demandado y mucho menos la existencia de un daño o perjuicio cierto.

Por último, el Honorable Consejo de Estado ha hecho varios pronunciamientos al respecto:

“Solo son indemnizables los daños ciertos: Al respecto es oportuno recordar que, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corporación, un daño cierto es aquel que consiste en un detrimento del patrimonio de quién lo sufre. Ahora bien, dicho detrimento puede ser pasado,



presente o futuro, pero, en este último evento, es indispensable que no existan dudas sobre su ocurrencia. De ninguna manera son indemnizables los daños meramente eventuales, hipotéticos o posibles.” (C.E., Sec. Tercera, Sent. 2001-00489, mayo 3/2013. M.P. Danilo Rojas Betancourth).

Los perjuicios deben ser debidamente probados y soportados dentro del proceso de acuerdo a los artículos 1613, 1614 del C.C.; artículo 97 del C.P.P.

Por lo anterior, reitero, objeto y me opongo, a que se declare civilmente y solidariamente, de los hechos planteados por la parte actora y se condene a pagar cualquier suma de dinero, puesto que no se puede imputar responsabilidad, por cuanto los hechos que dieron origen al daño que se reclama no fue responsabilidad de mi poderdante Señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, pues con las pruebas que sustentan la presente demanda no se logró demostrar, que el mismo haya actuado de manera imprudente, imperita, o culposa.

Así las cosas, la hipótesis o causa probable que establece el agente de tránsito, está sujeta a su ratificación, aclaración o modificación tanto por parte del mismo guarda como por parte de la autoridad competente, toda vez que la misma está sujeta a su demostración y verificación porque carece de los efectos de una sentencia ejecutoriada o un fallo penal condenatorio ejecutoriado.

Máxime que el agente que conoce del evento no es testigo de los hechos; toda vez que el mismo hace su arribo, posterior al accidente.

Sin embargo, es importante precisar, que no es el informe de tránsito plena prueba en contra, pues esta puede ser desvirtuada con los lineamientos propios del juicio y con total respeto a los derechos del debido proceso.

En este orden de cosas a la parte actora le corresponde la obligación de suministrar la prueba del hecho, de la culpa del sujeto activo del daño, así como la existencia y medida del perjuicio sufrido. Todo lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 167 del C. G. del P. las partes cuentan con diversos medios de prueba, los cuales, de manera enunciativa, se encuentran determinados en el artículo 165 C.G.P.

Además de los argumentos expuestos anteriormente, no se ha establecido obligación alguna a cargo del demandado y por tanto se está frente al cobro de una pretensión NO DEBIDA. Además, ha de observarse que el valor que en algún momento se establezca como pago por concepto de indemnización debe ser acorde con la realidad y no por suma que supere los perjuicios supuestamente ocasionados. En tal sentido téngase en cuenta lo que ha dicho la propia Corte Constitucional al respecto en la sentencia C-228 de abril 3 de 2002, en la que estableció **“..la parte civil tiene derecho al resarcimiento, a la verdad y a la justicia, con lo cual la acción civil no cuenta con una finalidad exclusivamente**



pecuniaria”.

En efecto, sabido es que la pérdida debe corresponder a la categoría del daño ocasionado, en el presente evento y tratándose de los supuestos perjuicios de índole material e inmaterial causados a los demandantes, no puede perderse de vista que legal, doctrinaria y jurisprudencialmente se ha establecido que el reclamo no puede ser fuente de enriquecimiento y que se debe demostrar el perjuicio sufrido. En este caso, además de los argumentos expuestos, los cuales solicito sean tenidos en cuenta, se observa que ningún daño material ni extrapatrimonial se ha acreditado que hayan sufrido los demandantes, con ocasión del accidente de tránsito, pues como se entrara demostrar la responsabilidad del accidente recae sobre la víctima (actor)

Y un tercero (Municipio de Palmira).

Se recuerda que no basta con mencionar un perjuicio para que inmediatamente se pueda pretender indemnización por este, toda vez que no es posible salvo algunos casos presumir el monto de dicho perjuicio, en esta medida además de acreditar fehacientemente la existencia de los perjuicios materiales e inmateriales que alegan los actores, deberán también probar mediante los medios idóneos la cuantía de éstos y el nexo causal entre los mismos y alguna acción u omisión de los demandados.

Por lo tanto, objeto y me opongo a la totalidad de lo pretendido por la parte demandante, por cuanto carece de fundamentos fácticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad, porque en el expediente no obra prueba alguna de la que se pueda siquiera inferir la responsabilidad que la parte actora pretende atribuirle a la parte demandada, por los supuestos hechos y perjuicios alegados.

En esta medida, el Juez sólo puede otorgarlos teniendo en cuenta criterios de razonabilidad y racionalidad respecto a lo probado en el proceso. En este sentido, no basta simplemente con nombrar unas circunstancias para pretender indemnización por este concepto, sino que es menester probar mediante los medios idóneos dicha afirmación, así como la magnitud de la alteración del estado emocional y psicológica de los afectados, resaltándose que en este caso brillan por su ausencia tales elementos de convicción y por tanto, al Juez no le queda otro camino más que desestimar las excesivas e infundadas pretensiones de la parte actora.

En este caso, no se reúnen los requisitos para que prosperen las pretensiones de la demanda, pues la culpa endilgada al conductor del vehículo de placas GSR1390, es inexistente y además entre la actividad y la conducta desplegada por éste y el hecho de que la parte actora afirma que se generó el perjuicio por el cual se pretende una indemnización, no existe relación de causalidad, ni mucho menos existe la responsabilidad que se pretende atribuir a mi representado el señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**.



Jacqueline Romero Estrada
Firma de abogados S.A.S

Por consiguiente, además de negar las pretensiones del libelo, ruego imponer la correspondiente condena en costas y agencias en derecho a la parte actora.

Por estos potísimos motivos solicito despachar de manera desfavorables las pretensiones de la reforma de demanda.

Por lo tanto, objeto y me opongo a la totalidad de lo pretendido por la parte demandante, por cuanto carece de fundamentos fácticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad, porque en el expediente no obra prueba alguna de la que se pueda siquiera inferir la responsabilidad que la parte actora pretende atribuirle a la parte demandada, por los supuestos hechos y perjuicios alegados.

Corresponde en mi opinión dirimir tal conflicto a Usted Señor Juez, y sobre esa línea de principio a quien yo represento estaría al margen de cualquier condena.

A LOS FUNDAMENTOS DE DERECHO

Por no asistirle razón jurídica a la parte demandante, niego y me opongo al derecho que pretenda invocar como fundamento de las pretensiones.

En este orden de cosas, es claro, como lo sostuvo el profesor Valencia Zea y lo ha recogido la jurisprudencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema, que en los eventos en que existen diferentes causas de un daño, el compromiso de la responsabilidad solo se podrá predicar respecto de quien genera la condición o causa que efectivamente lo produce y por eso la responsabilidad civil/ administrativa, no puede deducirse si no cuando proviene y se demuestra que fue generada por el imputado.

“En relación con la imputación jurídica del daño, debe decirse que la Sala Plena de la Sección, en sentencia de 19 de abril de 2012, unifico su posición para señalar que, al no existir consagración constitucional de ningún régimen de responsabilidad en especial, corresponde al Juez encontrar los fundamentos jurídicos de sus fallos, por lo que los títulos de imputación hacen parte de los elementos argumentativos de la motivación de la Sentencia. En este sentido se expuso: “En lo que refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegia ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del Juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá Por ello, la jurisdicción civil ha dado cabida a la adopción de diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al Juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación”.



En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del Juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual tal y como se explicó previamente en esta providencia". (C.E., Sec. Tercera, Sent. 2000-00389, abr. 13/2013. M.P. Hernán Andrade Rincón)

De otro lado, se debe resaltar que las hipótesis estipuladas en los informes Policiales de Accidentes de Tránsito, y consignadas en ellos como "CAUSAS PROBABLES", son presunciones subjetivas del agente encargado de su confesión, pudiendo admitirse prueba en contrario; por lo tanto, en cuanto a su contenido material, en el caso particular, éste deberá ser analizado por el Juez de conocimiento y tendrá el valor probatorio que éste funcionario le asigne, al examinarlo o analizarlo, junto con los otros medios de prueba que se aporten al proceso.

Así las cosas, la hipótesis o causa probable que establece el agente de tránsito, está sujeta a su ratificación, aclaración o modificación tanto por parte del mismo guarda como por parte de la autoridad competente, toda vez que la misma está sujeta a su demostración y verificación porque carece de los efectos de una sentencia ejecutoriada o un fallo penal condenatorio ejecutoriado.

Por su parte, cabe resaltar que el Informe Policial de Accidente de Tránsito no es un informe pericial sino un documento descriptivo que tiene unos criterios de evaluación propios diferentes a los establecidos en nuestro Código General del Proceso. Por ende, la evaluación de este documento debe hacerse referente a la utilización adecuada de los protocolos que permitieron la existencia de tal informe.

OBJECION AL JURAMENTO ESTIMATORIO

De conformidad con el artículo 206 de la ley 1564 de 2012, procedo de manera respetuosa presentar OBJECION, frente a la liquidación de perjuicios realizados por la parte actora, la cual fundamento en la inexactitud excesiva y errada forma de tasarlos. De entrada, debe ser claro para el Despacho que cualquier condena por concepto de indemnización de perjuicios resultaría improcedente, en razón a que no existe fundamento fáctico ni jurídico que permita endilgar responsabilidad a la parte demandada en el presente proceso.

Ahora bien, en el remoto escenario en que el Despacho llegare a atribuir responsabilidad a mi representado por los supuestos daños padecidos por el demandante, debe tenerse en cuenta que la estimación de los perjuicios es absolutamente infundada, por las siguientes razones:



FRENTE AL LUCRO CESANTE:

Con la demanda se pretende el reconocimiento y pago de un supuesto lucro cesante por concepto de incapacidad médico legal de 150 días por valor de \$6.100.000.00, sin embargo, dicha solicitud es completamente improcedente, pues en primera medida no se encuentra probado la responsabilidad del extremo pasivo en la ocurrencia del accidente de tránsito que hoy nos ocupa.

Así mismo, salta a la vista como la parte actora pretende que se le indemnice por un lucro cesante por incapacidad médico legal, cuando es evidente que dicha suma esta nuevamente liquidada en el lucro cesante pasado, como lo entrare a demostrar con el dictamen pericial técnico contable, realizado por el perito experto en la materia Doctor ANDRES ALBERTO CARDONA, contador público titulado, peritaje que desde ya anuncio será introducido como prueba dentro de este proceso.

De igual manera objeto los perjuicios que por lucro cesante pasado y futuro se reclaman dentro de este proceso, en primera medida no se encuentra probado la responsabilidad del extremo pasivo en la ocurrencia del accidente de tránsito que hoy nos ocupa.

Igualmente, dentro del plenario no reposa ninguna prueba que acredite este rubro y además la sumas pretendidas son completamente alejadas y desproporcionadas, es claro como con la demanda se omite aportar las pruebas que logren acreditar la veracidad de sus afirmaciones, como lo serian la declaración de renta del año 2018, los contratos de prestación de servicios que hubiere celebrado previo al accidente de tránsito, los comprobantes de pago por labores realizadas, los comprobantes de pago de los aportes a la seguridad social, los anexos contables, recibos, declaración de ingresos, etc., como elementos de juicio para establecer la cuantía de sus ingresos, toda vez que la sola afirmación de ingresos sin una debida ratificación, en audiencia , es insuficiente como demostrativo del ingreso económico del señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ.

EXCEPCIONES DE FONDO FRENTE A LA DEMANDA

A efecto de que sean consideradas por el Honorable Juez, propongo las siguientes excepciones:

PRIMERA EXCEPCION: INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD ATRIBUIBLE A LA PARTE DEMANDADA POR AUSENCIA DEL NEXO CAUSAL REQUERIDO:

Es sabido que para que exista la responsabilidad se requiere de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador. El nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para



poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.

El nexo de causalidad es un elemento autónomo del daño y del fundamento que no admite ningún tipo de presunción como sí lo admite la culpa o la falla. Para comprender lo antes mencionado, corresponde a la constatación objetiva de una relación natural de causa y efecto, mientras que la culpabilidad como fundamento, se refiere a la valoración subjetiva de una conducta. Al día de hoy, el Consejo de Estado junto con la Corte Suprema de Justicia en reiterada jurisprudencia ha manifestado, que el nexo de causalidad, debe ser probado en todos los casos.

Al respecto la Honorable Corte Suprema de Justicia, se ha pronunciado sobre este elemento para configurar responsabilidad, en los siguientes términos:

"Si de lo que se trata es de establecer el nexo de causalidad que puede existir entre dos hechos debidamente probados en el proceso, entonces el eventual error en la formulación del enunciado fáctico sólo puede ser de hecho y jamás de derecho, dado que no hay ninguna disposición en el ordenamiento civil que indique la manera en que debe inferirse la relación de causalidad; tal labor se reitera en que es una operación del entendimiento humano. En el mismo sentido se han pronunciado la jurisprudencia y la doctrina extranjeras, al considerar que la determinación de la causa del daño y si entre éste y el hecho ilícito existe o no esa relación, es una cuestión de hecho que los jueces de fondo establecen por medio de su razonamiento que a tal conclusión conlleve, aunque pueda resultar contraevidente".

Es necesario que exista una relación de causa efecto, en otras palabras, de antecedente - consecuencia entre la conducta culposa y el daño causado-, pues de lo contrario no hay lugar a una responsabilidad y no nacerá la obligación de indemnizar, lo cual significa que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica a fin de que se configure un supuesto de responsabilidad civil/administrativa tanto de carácter contractual como extracontractual.

Por último, es la relación de causalidad un requisito indispensable de la responsabilidad, el hecho causal se escinde o rompe cuando se dan tres fenómenos o causa ajena cuya imputabilidad no es de resorte del presunto responsable, así:

- Hecho de la víctima.
- Fuerza mayor y caso fortuito.
- Hecho de un tercero.

A los demandantes les incumbe probar esa relación de causalidad o, en otros términos, debe



demostrar los hechos donde se desprende aquella”.

Circunstancia que no se da dentro de este proceso pues no existe relación de causalidad entre mi prohijado y el hecho generador del daño, rompiéndose por ende el nexo causal entre el resultado, el daño y la víctima frente a mi prohijado, de conformidad con lo que paso a exponer: PRIMERO: El accidente ocurrió por culpa de la víctima al conducir su motocicleta de manera imprudente y desprevenida, pues es claro que este al abordar la intersección de la CALLE 35 con CARRERA 2E lo hizo con exceso de velocidad, de esto dan cuenta las lesiones sufridas en su humanidad y los daños de ambos vehículos, ya que fue el vehículo motocicleta que impacto la camioneta, como también el conducir al extremo de la vía hacia el lado derecho de la misma pues como es sabido tanto por los residentes como por las autoridades de la ciudad de Palmira, los vehículos para abordar una vía sin prelación deben de exponer de cierta manera la parte delantera del vehículo para tener visibilidad, lo que se llama en términos técnicos distancia mínima de visibilidad segura y poder realizar el abordaje de dicha vía. Es claro que la velocidad del motociclista incidió en el resultado.

SEGUNDO: como también incidió en el resultado de los hechos, la responsabilidad que recae sobre el Municipio de Palmira, al no realizar una adecuada señalización, pues tanto la señal vertical como la horizontal existentes sobre la vía de la Carrera 2E se encontraban mal ubicadas, como también incidió en el resultado una tapa de alcantarilla que sobresale de la rasante que se encontraba en toda la esquina de la vía por donde conducía, mi poderdante, señor DIEGO TOVAR, afectando el radio de giro, obligándolo e induciendo de manera evidente a invadir incluso el carril derecho de la Carrera 2 este para lograr realizar el giro hacia el lado derecho de la Calle 35, de tener en cuenta que se trataba de una camioneta bleizer la cual por sus características tiene la parte delantera bastante larga respecto del asiento del conductor. Haciéndose esta maniobra más complicada tratándose de vehículos, camiones y buses, inclusive obliga a los conductores al realizar esta maniobra a invadir el carril de la calle 35.

La velocidad permitida para el tránsito de vehículos donde ocurrieron los hechos es de 30 KM/H, teniendo en cuenta que es una zona residencial, lo anterior con base en el artículo 106 del Código Nacional de Tránsito y del POT vigente del Municipio a la fecha a la fecha actual y a la fecha del evento.

Circunstancias que de manera científica y técnica depondrán los peritos expertos en la materia que presentare en el momento procesal oportuno dentro de este proceso.

La combinación de factores contribuyó al desarrollo y resultado del caso que nos ocupa, sin embargo, aparece acreditada una como eficiente y directa para la producción del resultado dañoso, sobre el que versa este asunto, la cual fue el exceso de velocidad y la ubicación del conductor de la motocicleta en el extremo derecho del carril derecho de la CALLE 35 al abordar u ocupar la intersección de la bocacalle de la CARRERA 2E.

En tal orden de ideas se puede colegir que es la víctima quien con su actuar, desatendió el



principio de confianza legítima, en este caso del señor RADA incrementando el riesgo permitido al conducir haciendo caso omiso al deber objetivo de cuidado.

Es claro y evidente que la velocidad del motociclista incidió en el resultado.

Lo anterior teniendo en cuenta que el lugar donde ocurrió el presunto accidente, en la intersección de la calle 35 con Carrera 2E, por donde circulaba el motociclista de placas se trataba de una vía de 7.80 metros de ancha, con amplia visibilidad de dos carriles, zona residencial, condiciones climáticas normales y más aún el presunto accidente ocurrió a la 1:30 pm de la tarde.

En ese orden de cosas, tanto la culpa como los perjuicios deben ser claramente probados y soportados dentro del proceso, lo anterior de acuerdo a los artículos 167 del C.G.P. y 97 del C. P.

En este orden de cosas, es claro, como lo sostuvo el profesor Valencia Zea y lo ha recogido la jurisprudencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema, que en los eventos en que existen diferentes causas de un daño, el compromiso de la responsabilidad sólo se podrá predicar respecto de quien genera la condición o causa que efectivamente lo produce y por eso la responsabilidad civil, no puede deducirse si no cuando proviene y se demuestra que fue generada por el imputado.

Por todo lo anterior esta excepción debe prosperar.

SEGUNDA EXCEPCIÓN: FALTA DE PRUEBA CONTUNDENTE PARA IMPUTAR RESPONSABILIDAD AL CONDUCTOR DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO:

Esta excepción enerva las pretensiones, en cuanto ellas se erigieron pese a la carencia absoluta de medios de prueba no sólo de la responsabilidad endilgada al demandado, sino también de la producción, naturaleza y por su puesto de la cuantía del supuesto detrimento alegado y máxime cuando el mismo no es susceptible de presunción alguna, pues requiere de su fehaciente demostración para poder ser considerado, de ahí que, la falta de certidumbre sobre el mismo, se traduce en un obstáculo insalvable para su reconocimiento.

Ahora, frente a la indemnización por perjuicios de índole extra patrimonial, debe señalarse que su eventual reconocimiento dependerá del arbitrio del Juzgador y de las circunstancias concretas que rodeen los hechos acaecidos.

Sobre el particular, el doctrinante Roberto H. Brebbia ha señalado:

“Afirmar que el daño debe ser cierto, es lo mismo, en realidad que expresar que el daño debe existir para que se origine el derecho a que se origine un resarcimiento, deberá probarse las pretensiones y los daños causados”.



En ese orden de ideas y en consideración a que la parte demandante incumplió su deber probatorio y no logra acreditar la existencia de un daño, por sustracción de materia no existe ningún tipo de responsabilidad.

Cabe resaltar que el Informe Policial de Accidente de Tránsito no es un informe pericial sino un documento descriptivo que tiene unos criterios de evaluación propios diferentes a los establecidos en nuestro Código General del Proceso. Por ende, la evaluación de este documento debe hacerse referente a la utilización adecuada de los protocolos que permitieron la existencia de tal informe.

Es importante precisar que los dos conductores involucrados en el accidente están bajo la presunción de culpa que determina el ejercicio de actividades peligrosas frente al daño causado, ambos se hallan en idénticas condiciones, es decir, ambos fueron causantes del daño sufrido, mientras no se demuestre otra cosa.

En esa medida, la concurrencia de actividades peligrosas en la determinación del perjuicio, destruye la presunción de culpa y por lo tanto queda en cabeza de la parte actora, la carga de todos los elementos esenciales para la estructuración de la responsabilidad, incluido el elemento subjetivo o culpa.

Por lo expuesto, la supuesta responsabilidad endilgada al demandado y la obligación indemnizatoria que pretende atribuírsele, no es susceptible de presunción y por ello deben probarse. No basta, como al parecer lo estima la parte actora, con la afirmación y la formulación del cargo en su contra, pues estamos lejos de que en nuestro derecho se acepte la responsabilidad objetiva en un evento como el presente. Entonces, para la viabilidad de la declaración de una responsabilidad del demandado, necesariamente debe contarse, de manera previa, con la prueba en el expediente de que se reúnen todos los elementos que la estructurarían como son el hecho/culpa, el daño y la inexorable relación de causalidad entre ambos.

En este sentido la presunta responsabilidad que se pretende endilgar al señor **DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO**, conductor del vehículo de placas GSR1390, le corresponde a la parte actora demostrar los supuestos de hecho que manifiesta en la demanda, pues como reitero, a la parte actora le corresponde demostrar la veracidad de los hechos aquí narrados, circunstancias de tiempo, modo y lugar, en que estos ocurrieron, lo cual no se encuentra acreditado dentro del presente proceso, máxime que ambos conductores se encontraban ejerciendo una actividad peligrosa (conducción de vehículos automotores) actividad que le exige un alto grado de precaución y cuidado, toda vez que de conformidad con nuestro ordenamiento jurídico es considerada una actividad peligrosa; partiendo del caso que nos ocupa, en lugar de colegir maquinalmente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, el Juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en el caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la



virtualidad dañina de la una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de la presunción de culpas por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño presupone que el Juez advierta, previamente, las específicas circunstancias en las que se produjo el accidente.

Así las cosas, la parte actora no puede pretender, endilgar responsabilidad al conductor del vehículo de placas GSR1390, pues es deber obligacional de esta, demostrar los elementos que estructuran el juicio de responsabilidad que son el hecho, el daño, y nexo causal, elementos que aquí brillan por su ausencia.

Consecuentemente, las circunstancias de ocurrencia del referido accidente de tránsito, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y, por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez de acuerdo a las reglas de la sana critica valorara en conjunto todas las pruebas que se practiquen dentro del proceso.

Como tampoco existe una prueba contundente que logre determinar que la responsabilidad directa del siniestro acaecido se encuentra en cabeza del conductor.

Por lo anterior solicito declarar probada esta excepción.

TERCERA EXCEPCIÓN: INCUMPLIMIENTO DE LA CARGA DE LA PRUEBA DEL DEMANDANTE:

Al definir lo que se entiende por prueba, JESÚS GONZÁLEZ PÉREZ ha expresado que con ella se designan realidades muy distintas. Así, en algunos casos, él se refiere a la actividad encaminada a probar ciertos hechos; en otros, contempla los instrumentos que llegan a producir la convicción del juez acerca del hecho que se prueba; y en otras, es el resultado de las operaciones por las cuales se obtiene la convicción del juez con el empleo de aquellos instrumentos.

La actividad probatoria tiende a convencer al juez de la existencia o inexistencia de los datos procesales que han de servir de fundamento a la decisión del proceso: "La prueba de las leyes está dada por su simple alegación, porque la ley es conocida y el juez tiene precisamente la misión de ver si se refiere y cómo se refiere al hecho probado" (Jar&Abella, 2002).

Esto para indicar que las pruebas tienen como finalidad llevar al administrador de justicia a una decisión acertada, fundada en los aportes de quienes intervienen en un proceso. Lo que nos lleva al principio de derecho Probatorio del onus probandi (carga de la prueba), expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho.



Gustavo Rodríguez en su obra Curso de Derecho Probatorio, cita a Schaff quien, respecto de la verdad, explica que: "la verdad no es un objeto, un estado o un acontecimiento, sino que se trata de un concepto abstracto, una cualidad del juicio, el cual se expresa por medio de una proposición". Agrega que se habla de la verdad de un juicio "solamente si ese juicio concuerda con la realidad; en el caso contrario, se habla de la falsedad del juicio". Y concluye: "La realidad objetiva no es ni verdadera ni falsa, sino que es simplemente, existe; los objetos del mundo externo: hombres, animales, casas, mesas, existen, y carece de sentido aplicarles los adjetivos de verdadero y falso".

El Consejo de Estado, en cuanto al señalado principio ha manifestado que:

"Por regla general, a la parte interesada le corresponde probar los hechos que alega a su favor para la consecución de un derecho. Es este postulado un principio procesal conocido como 'onus probandi, incumbit actori' y que de manera expresa se encuentra previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso. Correlativo a la carga del demandante, está también el deber del demandado de probar los hechos que sustentan su defensa, obligación que igualmente se recoge, con el fin de suplir estas cargas las partes cuentan con diversos medios de prueba, los cuales, de manera enunciativa, se encuentran determinados en el artículo 165 C.G.P."7.

Todo este somero repaso del régimen probatorio como tal, solo sirve con el fin de dejar entre ver que aplicadas las normas y aquellos criterios básicos de nuestro sistema; para el caso concreto de la demanda que ahora se contesta, no existe ningún tipo de cumplimiento a la estricta carga de la prueba por parte de los demandantes, que permita inferir por sí sola que se configuro una responsabilidad directa frente al hecho acaecido entre el señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, y el señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, al mismo tiempo que no existe prueba que determine evidentemente incursión en daño alguno por parte del demandado, que por consecuencia lógica permite concluir que se carece de la obligación de indemnizar pues, no es el llamado a responder por las pretensiones de la demanda.

"3 CONSEJO DE ESTADO. Bogotá, D.C., febrero cuatro (04) de dos mil diez (2010) Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Radicación número: 70001-23-31-000-1995-05072-01(17720). Actor: ULISES MANUEL JULIO FRANCO Y OTROS. Demandado: MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLU Y OTROS.

4 GONZALEZ PEREZ, Jesús. "Tratado e la Prueba" Editorial Dupre. Santa fe de Bogotá. 1994.
5 Duque Corredor, Román, Ob. Cit., Pág. 33.

6 RODRÍGUEZ, Gustavo Humberto. Derecho Probatorio Colombiano. Ediciones Librería del Profesional, Bogotá, 1986, p. 8.

7 Consejo de Estado. Sección Tercera Subsección B Radicación No. 19836. 30 de junio



de 2011. CP. Dr. Danilo Rojas Betancourt.”

Con fundamento en lo expuesto, ruego declarar probada esta excepción

CUARTA EXCEPCION: INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD Y DE OBLIGACIÓN INDEMNIZATORIA A CARGO DEL DEMANDADO DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO.

Formulo esta excepción en virtud de que en este caso es claro que no se reúnen los elementos para que se estructure la responsabilidad civil que pretende endilgarse a la parte pasiva, como son el hecho, la culpa, el daño o perjuicio y la ineludible relación de causalidad entre el primero y este último.

En este punto es imperativo hacer notar que en este caso la actividad desplegada por los implicados en el accidente es de las denominadas peligrosas y, por lo tanto, la presunción sobre la culpa se neutraliza y por ello la parte actora tiene la carga de probar la culpa que pretende atribuir a la parte pasiva de esta acción en la ocurrencia del accidente, como lo ha señalado la Corte Suprema de Justicia, en reiterada Jurisprudencia.

Las altas Cortes han reiterado que la concurrencia de actividades peligrosas elimina la presunción de culpas y determina la carga probatoria del demandante de demostrar la culpa del demandado, desplazando el caso a la aplicación del régimen general de culpa probada. De esta manera quién pretende la indemnización de un daño ocasionado por una situación como la que nos ocupa, en la que demandante y demandado se encuentran en iguales condiciones, corresponde a los actores la carga de probar la culpa de la parte pasiva de la acción.

Sobre el tema, la Corte Suprema de Justicia ha considerado que, en el caso de las actividades peligrosas, la culpa se presume, salvo que las dos partes en controversia se encuentren desplegando actividades peligrosas, pues aquí el problema se analiza desde la perspectiva del artículo 2341 del Código Civil, esto es, bajo la normatividad de la culpa probada; es decir, que no se tiene en cuenta el artículo 2356 del C.C., que se fundamenta en la responsabilidad presunta. Lo anterior se materializa en la siguiente Sentencia, en la que la Corte confirmó el fallo citando apartes de la Sentencia impugnada, proferida por el Tribunal Superior del Distrito de Cundinamarca:

“Como en este caso el accidente se produjo cuando ambas partes desarrollaban actividades de ese tipo, se eliminaba cualquier presunción de culpa, lo que a su turno implicaba que la acción no se examinara a la luz del artículo 2356 del C. Civil, sino del 2341 ibídem, evento en el cual el demandante corría con la carga de demostrar todos los elementos integrantes de la responsabilidad civil extracontractual”.



En otra Sentencia, la Corte Suprema de Justicia confirmo los argumentos expuestos por el Tribunal Superior de Armenia, aplicando el régimen de la culpa probada, por el hecho de tratarse de concurrencia de actividades peligrosas, así:

“La parte demandante debió probar la culpa de los demandados, por tratarse de una colisión entre dos vehículos automóvil y bicicleta que transitaban bajo la presunción de actividades peligrosas, para el caso la presunción de culpa se neutraliza y lo aplicable no sería el artículo 2356 del Código Civil sino 2341 de culpa probada.”

Adicionalmente, en otra providencia, la Corte Suprema, siguiendo la misma línea argumentativa, señala que la “...actividad desplegada por las partes es de las denominadas peligrosas, razón por la cual las presunciones sobre su culpa se neutralizan. Por ello, habrá que responsabilizar a quién se le demuestre una culpa efectiva.”

De acuerdo al tratado TECNICO- JURIDICO SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y MATERIAS AFINES, OCTAVA EDICIÓN DEL DOCTOR CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, en su página 102, Literal C. CONCURSO DE LA VÍCTIMA DEL DAÑO

Otra causa que puede excluir o reducir la responsabilidad por culpa, es el concurso de la víctima del daño.

Este concurso puede asumir el carácter de cooperación culposa cuando hay un encuentro de voluntades en la conducta ilícita de la cual proviene el daño, como en el caso de la persona que confía el manejo de su carro a un sujeto no idóneo para tal fin, o el de quien da a otro la conducción de un vehículo sabiendo que éste adolece de fallas en órganos mecánicos fundamentales y a consecuencia de esto ocurre un accidente.

Existe, por el contrario, otra figura cuya esencia es el concurso de culpa de varias personas, en la cual las causas obran independientemente la una de la otra, no obstante, su confluencia en la producción del evento. En tal caso puede concurrir la culpa del tercero o la culpa de quien ha sufrido el daño, o la de ambos.

De la primera ya hemos dicho algo. Nos queda por aludir al concurso de culpa del sujeto pasivo del daño, respecto del cual existen dos hipótesis: la primera, cuando la culpa de la víctima es causa exclusiva del evento dañoso; la segunda, cuando la culpa de ésta es solo causa concurrente.

La primera hipótesis se presenta cuando la culpa del sujeto perjudicado interfiere de tal manera el proceso causal puesto en movimiento por el sujeto activo del daño, que se interrumpe el nexo de causalidad entre el comportamiento de éste y el evento, sustituyéndolo por completo. En tal caso la responsabilidad no puede ponerse a cargo del damnificador, porque en realidad él no es autor del daño, sino la propia víctima que con su



comportamiento fue su causa efectiva y real.

Con base en el artículo 2341 del C.C., es responsable del daño la persona que con su propia conducta lo produce, pero esto requiere un nexo de causalidad material y psíquica entre el evento y el sujeto que obra, lo cual no se presenta en el caso que nos ocupa, en cuanto el evento dañoso, si bien lo ha cometido materialmente el conductor del vehículo, la culpa no puede cargarse a su cuenta sino a la exclusiva del sujeto perjudicado.

Los demandados se libera de responsabilidad cuando el daño es producido por fuerza mayor, caso fortuito, intervención de un tercero o culpa de la propia víctima.

A la parte demandante le corresponde probar que el daño sufrido por estos fue el comportamiento ilícito del agente, es decir, que éste último, por sí mismo o por interpuesta persona, cosa o actividad, bajo su responsabilidad, causo el perjuicio.

Entonces en este caso, para que pueda declararse el nacimiento de una responsabilidad civil en cabeza del demandado, no basta con la simple formulación del cargo en su contra. La carga de la prueba es de quién alegue un hecho del que pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas y en este caso no se ha acreditado ni la culpa que pretende endilgarse al demandado, ni el supuesto perjuicio alegado.

Por lo expuesto, respetuosamente solicito declarar probada esta excepción.

QUINTA EXCEPCION: FALTA DE PRUEBA IDONEA PARA ENDILGAR RESPONSABILIDAD

Esta excepción la propongo, toda vez, que la parte actora pretende endilgar responsabilidad al demandado, con un documento público, como lo es el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, documento no idóneo para demostrar dicha responsabilidad civil extracontractual.

Tenemos que la única prueba por medio de la cual se pretende demostrar la responsabilidad del señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, es por medio del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), situación que es completamente errada y antitécnica, pues es importante precisar el valor probatorio que tiene los IPAT.

De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución No 0011268 de 2012, se establecen los parámetros para su diligenciamiento por parte de la autoridad competente y además brinda lineamientos a acerca de la finalidad de este documento.

Tal resolución, sostiene que:

El formulario "Informe Policial de Accidentes de Tránsito" fue diseñado por el Ministerio de Transporte, con el objeto de registrar la información técnica y legal indispensable para que mediante su análisis y del que se desprende de la posible posterior investigación, los



Organismos de Tránsito y el Gobierno Nacional, por intermedio del Ministerio de Transporte, y establezcan correctivos que permitan reducir el número de accidentes y/o disminuir su gravedad, tanto en las zonas urbanas como en el área rural.

De una lectura juiciosa de lo anteriormente citado, se puede desprender que este documento únicamente tiene la finalidad de brindar información general a acerca del accidente ocurrido, pero con el fin de corregir de evaluar si la causa del mismo puede ser corregida por parte de los organismos de tránsito y así prevenir futuros accidentes. Adicional a ello, se evidencia que posterior al levantamiento del IPAT de requerir información adicional de los hechos que rodearon la colisión es necesario adelantar una investigación posterior.

Es pertinente detenerse un momento a analizar que el agente encargado de levantar el IPAT, del mentado accidente, únicamente arribó al lugar de los hechos minutos después de ocurrida la colisión, como en el caso que nos ocupa el agente de tránsito se presentó en el lugar de los hechos una hora y diez (1:10) minutos después de su ocurrencia, es decir que, no fue un testigo directo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, motivo por el cual no puede tenerse como última palabra la apreciación brindada por un sujeto que ni siquiera estuvo en el momento real que ocurrieron los hechos.

De otro lado, se debe resaltar que las hipótesis estipuladas en los informes Policiales de Accidentes de Tránsito, y consignadas en ellos como "CAUSAS PROBABLES", son presunciones subjetivas del agente encargado de su confesión, pudiendo admitirse prueba en contrario; por lo tanto, en cuanto a su contenido material, en el caso particular, éste deberá ser analizado por el Juez de conocimiento y tendrá el valor probatorio que éste funcionario le asigne, al examinarlo o analizarlo, junto con los otros medios de prueba que se aporten al proceso.

Así las cosas, la hipótesis o causa probable que establece el agente de tránsito, está sujeta a su ratificación, aclaración o modificación tanto por parte del mismo guarda como por parte de la autoridad competente, toda vez que la misma está sujeta a su demostración y verificación porque carece de los efectos de una sentencia ejecutoriada o un fallo penal condenatorio ejecutoriado.

Máxime que el agente que conoce del evento no es testigo de los hechos; toda vez que el mismo hace su arribo, posterior al accidente.

De otro lado, es importante precisar, que no es el informe de tránsito plena prueba en contra, pues esta puede ser desvirtuada con los lineamientos propios del juicio y con total respeto a los derechos del debido proceso.

Consecuentemente, las circunstancias de ocurrencia del referido accidente de tránsito, y las causas que originaron el mismo, corresponden al fondo del presente litigio y por ende, no puede efectuarse de manera anticipada ningún juicio de valor en ese sentido, ya que el Juez



de acuerdo a las reglas de la sana critica valorara en conjunto todas las pruebas que se practiquen dentro del proceso.

Es bien sabido que en materia de responsabilidad deben conjugarse la presencia de tres elementos de su estructura que exige la ley para hacer una declaración de responsabilidad, ellos son: La culpa, el perjuicio y la relación de causalidad entre la culpa y el perjuicio, en ausencia de uno de ellos, la declaración judicial de responsabilidad deberá darse negando la responsabilidad de la demandada. En el presente caso objeto de litigio los elementos que estructuran la responsabilidad se encuentran absolutamente ausentes, incluso pruebas tan importantes como lo son el Informe Policial de Accidentes de Tránsito carece de veracidad toda vez que el mismo fue introducido al proceso en fotocopia simple, circunstancia que no permite que el mismo obre como prueba en el presente proceso pues este no reúne los requisitos exigidos por la Ley de conformidad con el artículo 245 del C.G.P.

Ante la ausencia probatoria del citado documento no puede su señoría concluir la existencia del siniestro pues las demás pruebas que obran en el dossier no permiten arribar a dicha conclusión.

Por ende, al no acreditarse la existencia del hecho, mal haría el despacho determinar algún tipo de indemnización cuando no fue debidamente probado el daño ocasionado con el mismo.

Habiéndose dicho lo anterior, tenemos que dentro del presente caso no existen los elementos de prueba necesarios para demostrar la responsabilidad del conductor del vehículo de placas GSR1390, en consecuencia de la parte pasiva de la acción , toda vez que la única prueba de la que se vale el apoderado de los demandantes, no constituye un elemento veraz de las circunstancias que rodearon el accidente y por ende no puede ser valorado por el despacho como prueba suficiente para acceder a las pretensiones de la demanda.

Por todo lo anteriormente expuesto, solicito amablemente se declare probada esta excepción.

SEXTA EXCEPCION: CONCURRENCIA DE CULPAS

Esta excepción se propone sin perjuicio de las anteriores, y sin que ello implique aceptación de responsabilidad de ninguna índole en contra de mi representado, toda vez que, a partir de la Jurisprudencia de las Altas Cortes, para el análisis de este tipo de eventos en los que puede llegar a existir concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, corresponderá al Juez examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se produjo el supuesto daño, con el fin de evaluar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño;



estableciendo de ese modo, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los involucrados, de conformidad con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil, cuyo tenor literal es el siguiente:

ARTICULO 2357. REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.

Ahora bien, cuando el daño es consecuencia de la convergencia de roles riesgosos realizados por la víctima y el agente, el análisis de la contribución de cada uno de los involucrados en la producción del hecho no debe ser desmesurado ni subjetivo, pues es fundamental establecer la circunstancia incidental que corresponde en este caso.

Ha retomado entonces la Corte Suprema de Justicia, la tesis de la intervención causal, consistente en que la graduación de culpas cuando se está en presencia de actividades peligrosas concurrentes, impone al juzgador el deber de examinar a plenitud las conductas desplegadas por las partes involucradas, para precisar la incidencia en el daño, y consecuentemente, determinar la responsabilidad de uno y otro.

“Mas exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (...)”

Así entonces, cuando la causa del daño corresponde a una actividad que se halla en la exclusiva esfera de riesgo de alguno de los sujetos, habría un único responsable; sin embargo, distinto es, cuando concurren ambas actividades peligrosas (emanadas en este caso de la conducción de vehículos) como causa del daño, determinando la contribución de los involucrados, que implica atenuar el deber de repararlo.

Frente a este aspecto, es menester señalar que, el comportamiento del señor Diego Fernando Rada Martínez al estar ejecutando una actividad peligrosa (conducir), amplió la esfera de riesgo, contribuyendo con su comportamiento a la producción del daño, situación que, genera un atenuante al deber de reparación, es decir, en este caso concreto, el comportamiento de aquel al conducir el vehículo de placas FHT34B, después del debate



probatorio se acredita esa contribución en la ocurrencia del hecho y por ello, la consecuencia que se deriva es que se atenúe el deber a reparar, o, la responsabilidad a asumir.

Frente a este punto cabe señalar que, el grado de interrelación jurídica entre las causas que dieron origen al accidente y sus consecuencias, deben ser analizadas por el Despacho de manera tal que constituya un atenuante al deber de reparación que endilga la parte actora como exclusiva del demandado por lo tanto, se debe determinar cuál fue la causa eficiente del hecho.

Se trata de una de las eximentes parciales de responsabilidad civil que de vieja data han identificado la doctrina y la jurisprudencia.

Máxime que dentro del proceso no está demostrada la responsabilidad de la parte demandada.

“Por nuestra parte, creemos que para entender cabalmente cómo debería operar la reducción del resarcimiento en caso de que el actor no haya adoptado las medidas que hubieran evitado o mitigado el daño debemos recordar que la carga de diligencia consigo mismo impone la necesidad de actuar a fin de contener los daños provocados por un tercero (deudor o tercero absoluto), dando así relevancia causal a la omisión del perjudicado, pero esto no significa que necesariamente dicha relevancia causal conlleve una interrupción del nexo de causalidad, sino que muchas veces, la omisión da lugar a una concausa, es decir, no hay interrupción sino concurso causal.

En otras palabras, si la acción que el perjudicado estaba llamado a ejecutar a fin de evitar o mitigar el daño hubiera sido apta para frenar del todo el proceso causal, de modo que el resultado dañino, o daño específico de que se trata, no se hubiera producido, debemos concluir que la omisión del perjudicado ha interrumpido el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, de manera que deberá ser soportado íntegramente por el perjudicado. Por el contrario, si la acción hubiera sido apta solo para evitar una parte del daño que amenazaba, o bien para mitigar parcialmente aquel ya producido, debemos concluir que la omisión se comporta como una concausa del daño sufrido, conllevando, por tanto, la repartición de responsabilidades entre responsable por el hecho lesivo y la víctima de él. (Página 399 y 340 La carga del perjudicado de evitar o mitigar el daño. Estudio histórico-comparado-Lilian C. San Martin Neira)

El Informe Policial de Accidente de Tránsito No AGCV 3860, realizado por el Agente de Tránsito JHON JANER CALERO de la STM de Palmira, no es prueba vinculante, pues como se ha venido predicando a lo largo y ancho del proceso dicho Informe únicamente tiene la finalidad de brindar información general acerca del accidente de tránsito lo anterior como



base de datos estadísticos y conocimiento por parte del ministerio de transporte para corregir o prevenir la accidentalidad en las vías públicas, es decir estos tienen como finalidad corregir y evaluar si la causa del mismo puede ser corregida por parte de los organismos de tránsito y así prevenir futuros accidentes, adicional a ello, se evidencia que posterior al levantamiento del IPAT, de requerir información adicional de los hechos que rodearon la colisión es necesario adelantar una investigación posterior.

Es importante precisar que el mencionado hecho de tránsito ocurrió siendo aproximadamente las 13:30 horas es decir las 1:30 P.M. y por la calle por donde circulaba el señor DIEGO FERNANDO RADA, contaba con 7,80 metros de ancho, es decir amplia, recta, plana, de amplia visibilidad, se trata de una zona residencial, lo cual obliga a disminuir la velocidad, es decir que debía de conducir a una velocidad inferior a los 30 KM por hora, y no contaba con los dispositivos de seguridad tal como lo exige el Código Nacional de Tránsito en sus artículos 94, 95,96 y 106 los cuales rezan:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivos de identificación, que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 las 06:00 horas del día siguiente y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
 - No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 67 de este código.
- Los conductores y los acompañantes, cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.
- Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Código Nacional de Tránsito Terrestre

Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos

Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Código Nacional de Tránsito Terrestre

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales

En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o



particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Expone el artículo 2357 del C. C., que:

“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.

Atendiendo las múltiples razones antes expuestas, sobre el obrar culposo de la víctima, no sería justo ni equitativo que los reclamantes obtuvieran un provecho económico, cuando la víctima por su propia culpa contribuyo ostensiblemente en el resultado; meridianamente se observa como su negligencia, impericia e imprudencia influyen en el resultado.

En derecho es ampliamente reconocida la TEORIA DE LA ASUNCION DE RIESGOS”, Principio explicado y aplicado por JEAN HONORAT, PHILIPPE MALAURSE y RENE SAVATIER, según el cual:

“Quien se expone a un riesgo en forma voluntaria, debe correr con las consecuencias del mismo.

La aceptación de riesgos así considerada se asemeja estrechamente a un consentimiento del daño:

Exponerse voluntariamente a un peligro quiere decir, en cierta medida consentir un daño que de ese peligro puede resultar, puesto que solo corresponde a la víctima eventual eliminar toda posibilidad de realización del daño, renunciando exponerse al riesgo”.

De acuerdo al tratado TECNICO- JURIDICO SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y MATERIAS AFINES, OCTAVA EDICIÓN DEL DOCTOR CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, en su página 102, Literal C. CONCURSO DE LA VICTIMA DEL DAÑO

Otra causa que puede excluir o reducir la responsabilidad por culpa, es el concurso de la víctima del daño.

Este concurso puede asumir el carácter de cooperación culposa cuando hay un encuentro de voluntades en la conducta ilícita de la cual proviene el daño, como en el caso de la



persona que confía el manejo de su carro a un sujeto no idóneo para tal fin, o el de quien da a otro la conducción de un vehículo sabiendo que éste adolece de fallas en órganos mecánicos fundamentales y a consecuencia de esto ocurre un accidente.

Existe, por el contrario, otra figura cuya esencia es el concurso de culpa de varias personas, en la cual las causas obran independientemente la una de la otra, no obstante, su confluencia en la producción del evento. En tal caso puede concurrir la culpa del tercero o la culpa de quien ha sufrido el daño, o la de ambos.

De la primera ya hemos dicho algo. Nos queda por aludir al concurso de culpa del sujeto pasivo del daño, respecto del cual existen dos hipótesis: la primera, cuando la culpa de la víctima es causa exclusiva del evento dañoso; la segunda, cuando la culpa de ésta es solo causa concurrente.

La primera hipótesis se presenta cuando la culpa del sujeto perjudicado interfiere de tal manera el proceso causal puesto en movimiento por el sujeto activo del daño, que se interrumpe el nexo de causalidad entre el comportamiento de éste y el evento, sustituyéndolo por completo. En tal caso la responsabilidad no puede ponerse a cargo del damnificador, porque en realidad él no es autor del daño, sino la propia víctima que con su comportamiento fue su causa efectiva y real.

C.C. Legis, pág. 1060 {11893} Jurisprudencia. - Responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes. "Es más, en la responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes, es preciso advertir, la imperiosa necesidad de examinar la objetiva incidencia del comportamiento para establecer su influjo definitivo o excluyente, unitario o coligado, en el daño, o sea, la incidencia causal de las conductas y actividades reciprocas en consideración a los riesgos y peligros de cada una, determinando en la secuencia causativa, cual es la relevante en cuanto determinante del daño y cual no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación". (CSJ, Cas. Civil, Sent. Ago. 24/2009. Exp. 2001-01054, M.P. William Namén Vargas).

Entonces, dado que la participación de la víctima en la realización del hecho dañoso puede ser inexistente, parcial o total, se impone al Juez analizar, en cada caso, dicho nivel de participación con el objetivo de imputar el daño atendiendo la existencia de una causa única, o de concurrencia de causas en la materialización del daño.

En dicho análisis, el Juez debe tener en cuenta que, "es claro que el hecho de la víctima a efectos de que sea valorado como causal eximente de responsabilidad no necesariamente debe revestir, en relación con el demandado, las condiciones de irresistibilidad e imprevisibilidad de la fuerza mayor, comoquiera que no existe disposición jurídica que radique en cabeza del tercero a quien se le imputa del daño la obligación de precaver los hechos de la víctima y, más aún, de evitarlos".



Por lo tanto, con el objetivo de acreditar la culpa del tercero en el hecho dañoso, basta la demostración de que su comportamiento fue decisivo, determinante y exclusivo. Así lo ha establecido esta sección cuando concluye que “no se requiere para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquella fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño; incluso, una participación parcial de la víctima en los hechos en modo alguno determina la producción del daño, sino que podría de manera eventual conducir a estructurar una concausa y, por lo tanto a reconocer una proporcionalidad en la materialización del mismo y en su reparación”.

(C.E., Sec. Tercera, Sent. 1996-02749, Oct. 19 de 2011. M.P. Olga Mérida Valle de De la Hoz.).

Por lo anteriormente expuesto, solicito al Despacho se sirva declarar probada la presente excepción al determinarse que el señor Diego Fernando Rada Martínez al estar conduciendo, es decir, ejecutando una actividad peligrosa, incremento el riesgo permitido, motivo por el cual contribuyo efectivamente a la generación del daño.

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.

SEPTIMA EXCEPCIÓN: LAS MERAS EXPECTATIVAS NO SON INDEMNIZABLES

Resulta claro que las meras expectativas no son indemnizables, como bien lo ha expresado reconocida doctrina, según la cual, “Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual. Es preciso que el juez tenga la certeza de que los demandantes se había encontrado en una situación mejor si los demandados no hubieran omitido el acto que se reprocha”. Dice la corte en jurisprudencia: “Es verdad averiguada que para el reconocimiento de un perjuicio se requiere, además de ser cierto y, en línea de principio, directo, que esté plenamente acreditado, en concordancia con la Ley, existiendo para ello libertad de medios probatorios.

JURISPRUDENCIA. –Responsabilidad del Estado. Certeza del perjuicio. “(...) los autores Mazeaud y Tunc, quienes sobre el particular afirman:

Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual. Es preciso que el juez tenga la certeza de que el demandante se habría encontrado en una situación mejor si el demandado no hubiera realizado el acto que se reprocha. Pero importa poco que el perjuicio de que se queje la víctima se haya realizado ya o que deba tan solo producirse en lo futuro. Ciertamente, cuando el perjuicio es actual,



la cuestión no se plantea: su existencia no ofrece duda alguna. Pero un perjuicio futuro puede presentar muy bien los mismos caracteres de certidumbre. Con frecuencia, las consecuencias de un acto o de una situación son ineluctables; de ellas resultará necesariamente en el porvenir un perjuicio. Por eso, no hay que distinguir entre el perjuicio actual y el perjuicio futuro; sino entre el perjuicio cierto y el perjuicio eventual, hipotético. (C.E., Sec. Tercera, Sent. 20511, Nov 20/2008. M.P. Ruth Stella Correa Palacio.)

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.

OCTAVA EXCEPCION: JURAMENTO ESTIMATORIO

Dispone el Artículo 206 del C.G del P. Juramento estimatorio. Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. Sólo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación.

Formulada la objeción el juez concederá el término de cinco (5) días a la parte que hizo la estimación, para que aporte o solicite las pruebas pertinentes.

Aun cuando no se presente objeción de parte, si el juez advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, deberá decretar de oficio las pruebas que considere necesarias para tasar el valor pretendido.

Modificado L. 1743/2014, art. 13. Si la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) a la que resulte probada, se condenará a quien hizo el juramento estimatorio a pagar al Consejo Superior de la Judicatura, Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, o quién haga sus veces, una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia entre la cantidad estimada y la probada.

El juez no podrá reconocer suma superior a la indicada en el juramento estimatorio, salvo los perjuicios que se causen con posterioridad a la presentación de la demanda o cuando la parte contraria lo objete. Serán ineficaces de pleno derecho todas las expresiones que pretendan desvirtuar o dejar sin efecto la condición de suma máxima pretendida en relación con la suma indicada en el juramento.

El juramento estimatorio no aplicará a la cuantificación de los daños extrapatrimoniales.



Tampoco procederá cuando quien reclame la indemnización, compensación los frutos o mejoras, sea un incapaz.

Parágrafo. También habrá lugar a la condena a que se refiere este artículo, en los eventos en que se nieguen las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios. En este evento la sanción equivaldrá al cinco (5) por ciento del valor pretendido en la demanda cuyas pretensiones fueron desestimadas.

En efecto, el resarcimiento del perjuicio debe guardar correspondencia directa con la magnitud del daño causado, mas no puede superar este límite. La explicación que se da a esta regla se apoya en el principio general de derecho que determina que, si el daño se indemniza por encima del realmente causado, se produce un enriquecimiento sin justa causa en favor de la víctima, de tal forma que se convierte el daño en la medida de su resarcimiento (Juan Carlos Henao, "El daño" Ed. Universidad Externado de Colombia). Este principio es una regla que deberá respetarse siempre que se persiga el resarcimiento de un perjuicio, teniendo en cuenta que lo pretendido en una demanda es la indemnización exclusiva del daño probado en el proceso, bajo el presupuesto de la prueba de los demás elementos que conforman la responsabilidad. No obstante, indicamos que en las pretensiones de esta acción pretenden un enriquecimiento sin justa causa, ya que además de no existir reproche alguno ni obligación de reparación por parte de mi representado, no hay pruebas que sustenten la existencia ni la cuantía de los montos reclamados.

Ahora, como de conformidad con el principio de la necesidad de la prueba (Art. 164 del C.G. del P.) toda decisión judicial debe fundarse en pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. El reconocimiento judicial de una pretensión que tenga como objeto la indemnización de un perjuicio, supone la demostración de todos y cada uno de los elementos que configuran la tutela jurídica de dicha pretensión, incluyendo, por supuesto, el daño, salvo aquellos eventos de presunción de culpa, de conformidad con la doctrina de la Corte, y la presunción de daños de acuerdo con la ley, como en los casos de los artículos 1599 y 16b 17 núm. 2 del C. Civil.

La parte demandante está pretendiendo una indemnización que excede la realidad de una eventual reparación, lanzando de manera apresurada cifras estrambóticas frente al concreto caso, teniendo como deber perentorio en las pretensiones de la demanda señalar razonablemente el monto al cual considera que asciende el perjuicio reclamado.

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.



NOVENA EXCEPCION: CARENCIA DE PRUEBA DEL SUPUESTO PERJUICIO

Esta excepción enerva las pretensiones en cuanto ellas se erigieron pese a la carencia absoluta de medios de prueba respecto a la producción, naturaleza e incluso la cuantía del supuesto detrimento alegado por los actores, puesto que estos no son susceptibles de presunción alguna y requiere de su fehaciente demostración para poder ser considerado; en otras palabras, no basta simplemente con afirmar la producción o existencia de un perjuicio, sino que es requisito indispensable demostrarlo mediante pruebas auténticas, confirmadas y veraces, que le permitan al juez de instancia, tomar una decisión acertada frente al reconocimiento del perjuicio, en caso obviamente que se haya comprobado antes, la eventual e improbable responsabilidad de los demandados, y en ese orden de ideas la obligación resarcitoria que surge.

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.

DECIMA EXCEPCION: EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO NO SE CONSIDERA UN DOCUMENTO VINCULANTE PUES NO CONSTITUYE UNA PRUEBA FEHACIENTE PARA DEMOSTRAR RESPONSABILIDAD

Se propone esta excepción sin perjuicio de las anteriores, toda vez que, de acuerdo al material probatorio aportado con la demanda, a todas luces este es carente de elementos que efectivamente logren acreditar la responsabilidad en cabeza del conductor del vehículo de placas GSR1390, siendo claro que es completamente improcedente la imposición de condenas e indemnización en cabeza de la parte pasiva del presente litigio.

Tenemos que la única prueba por medio de la cual se pretende demostrar la responsabilidad del señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO, es por medio del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), situación que es completamente errada y antitécnica, pues es importante precisar el valor probatorio que tiene los IPAT

De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución No 0011268 de 2012, se establecen los parámetros para su diligenciamiento por parte de la autoridad competente y además brinda lineamientos a acerca de la finalidad de este documento.

Tal resolución, sostiene que:

El formulario "Informe Policial de Accidentes de Tránsito" fue diseñado por el Ministerio de Transporte, con el objeto de registrar la información técnica y legal indispensable para que mediante su análisis y del que se desprende de la posible posterior investigación, los Organismos de Tránsito y el Gobierno Nacional, por intermedio del Ministerio de Transporte, y establezcan correctivos que permitan reducir el número de accidentes y/o disminuir su gravedad, tanto en las zonas urbanas como en el área rural.



De una lectura juiciosa de lo anteriormente citado, se puede desprender que este documento únicamente tiene la finalidad de brindar información general a acerca del accidente ocurrido, pero con el fin de corregir de evaluar si la causa del mismo puede ser corregida por parte de los organismos de tránsito y así prevenir futuros accidentes. Adicional a ello, se evidencia que posterior al levantamiento del IPAT de requerir información adicional de los hechos que rodearon la colisión es necesario adelantar una investigación posterior.

Es pertinente detenerse un momento a analizar que el agente encargado de levantar el IPAT, del mentado accidente, únicamente arribó al lugar de los hechos minutos después de ocurrida la colisión, como en el caso que nos ocupa el agente de tránsito se presentó en el lugar de los hechos una hora y diez (1:10) minutos después de su ocurrencia, es decir que, no fue un testigo directo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, motivo por el cual no puede tenerse como última palabra la apreciación brindada por un sujeto que ni siquiera estuvo en el momento real que ocurrieron los hechos.

Se señala en la Sentencia T-475 de 2018 de la Corte Constitucional que el Informe Policial de Accidente de Tránsito no es un informe pericial sino un documento descriptivo que tiene unos criterios de evaluación propios diferentes a los establecidos en nuestro Código General del Proceso.

La evaluación de este documento debe hacerse referente a la utilización adecuada de los protocolos que permitieron la existencia de tal informe y por ello las preguntas planteadas en el proceso deben versar sobre el ceñimiento de los agentes al protocolo establecido.

En tal sentido se hace necesaria la presencia del policía que realizó dicho informe para que, conforme a lo estipulado, rinda testimonio sobre el documento aportado, pues nadie más que él podría hacerlo.

En resumen, este documento aportado como prueba debe revisarse en conjunto con otras pruebas, como la testimonial, de lo contraria la misma por sí sola no tiene fuerza vinculante y no cumple con el objetivo de demostrar sin atisbo de duda lo acaecido.

Habiéndose dicho todo lo anterior, tenemos que dentro del presente caso no existen los elementos de prueba necesarios para demostrar la responsabilidad del conductor del vehículo de placas GSR1390, en consecuencia de la parte pasiva de la acción, toda vez que la única prueba de la que se vale el apoderado de la parte demandante, no constituye un elemento veraz de las circunstancias que rodearon el accidente y por ende no puede ser valorado por el despacho como prueba suficiente para acceder a las pretensiones de la demanda.

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.

DECIMA PRIMERA EXCEPCION: INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL

"...PARA QUE RESULTE COMPROMETIDA LA RESPONSABILIDAD DE UNA PERSONA NATURAL O JURIDICA, A TITULO EXTRA CONTRACTUAL, SE PRECISA DE LA OCURRENCIA DE TRES ELEMENTOS QUE LA DOCTRINA MAS TRADICIONAL IDENTIFICA COMO "CULPA, DAÑO Y RELACION DE CAUSALIDAD ENTRE AQUELLA Y ESTE". Así se expresa nuestra CORTE SUPREMA DE

JUSTICIA EN SU SALA DE DECISION CIVIL, a través de la decisión de octubre 25 de 1999, con ponencia del Doctor JOSE FERNANDO RIVERA GOMEZ.

Es necesario que exista una relación de causa efecto, en otras palabras, de antecedente – consecuencia entre la conducta culposa y el daño causado, pues de lo contrario no hay lugar a responsabilidad civil extracontractual y no nacerá la obligación de indemnizar, lo cual significa que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica a fin de que se configure un supuesto de responsabilidad civil, tanto de carácter contractual como extracontractual.

Es la relación de causalidad un requisito general de la responsabilidad civil.

El hecho causal se escinde o rompe cuando se dan tres fenómenos o causa ajena cuya imputabilidad no es de resorte del presunto responsable, así.

Hecho de la víctima, (b) Fuerza mayor y caso fortuito, (c) Hecho de un tercero.

En reiteradas oportunidades, la jurisprudencia colombiana ha reafirmado la exigencia del nexo causal entre la conducta y el daño y, salvo las excepciones a que ya nos hemos referido, afirma la necesidad de que sea el demandante quién establezca esa relación o nexo.

Por lo demás, es sabido que en tratándose de culpa extracontractual el actor tiene a su cargo la demostración plena de todos los factores necesarios para llevar a la conciencia del juzgador una convicción de tal naturaleza que determine lógicamente una condenación. Deberá demostrar el daño, la culpa y la relación causal entre los dos primeros elementos.

En este orden de ideas, es importante precisar que la hipótesis o causa probable que establece el agente de tránsito, está sujeta a su ratificación, aclaración o modificación tanto por parte del mismo guarda como por parte de la autoridad competente, ya que la misma está sujeta a su demostración y verificación porque carece de los efectos de una sentencia



ejecutoriada o un fallo penal condenatorio ejecutoriado.

Mediante el artículo 50 de la Ley 504 de 1999, se adiciono un inciso final al artículo 313 del citado Decreto, de acuerdo con el cual "en ningún caso los informes de la policía judicial y las versiones suministradas por informantes tendrán valor probatorio en el proceso."

LA PRUEBA DEL NEXO CAUSAL. PRINCIPIO GENERAL.

Podemos afirmar que a la víctima le corresponde probar que el daño por ella sufrido es el comportamiento ilícito del agente, es decir, que éste último, por sí mismo o por interpuesta persona, cosa o actividad, bajo su responsabilidad, causó el perjuicio.

Para que haya responsabilidad civil contractual o extracontractual es preciso que el demandante haya sufrido un daño. El simple hecho del comportamiento culposo del agente no genera por sí solo la responsabilidad civil.

Al demandante incumbe probar esa relación de causalidad o, en otros términos, debe demostrar los hechos donde se desprende aquella".

Tanto la culpa como los perjuicios deben ser claramente probados y soportados dentro del proceso, lo anterior de acuerdo a los artículos 167 del C.G.P. y 97 del C. P.

En este orden de cosas, es claro, como lo sostuvo el profesor Valencia Zea y lo ha recogido la jurisprudencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema, que en los eventos en que existen diferentes causas de un daño, el compromiso de la responsabilidad sólo se podrá predicar respecto de quien genera la condición o causa que efectivamente lo produce y por eso la responsabilidad civil, no puede deducirse si no cuando proviene y se demuestra que fue generada por el imputado.

Lo anterior debido a que la parte demandante no logro establecer de manera real, configuración alguna de responsabilidad por parte del conductor del vehículo de placas GSR1390, ya que no cuenta con las herramientas o elementos constitutivos verdaderos y reales donde se logre demostrar que evidentemente dicho conductor, fue el protagonista del hecho, toda vez que el informe de tránsito no es un documento vinculante, este puede ser desvirtuado dentro de una investigación judicial, los agentes de tránsito no son testigos presenciales de los hechos, ya que ellos se presentan posterior a la ocurrencia de los mismos.

Por lo anterior esta excepción esta llamada a prosperar.



DECIMA SEGUNDA EXCEPCION: INEXISTENCIA DE LOS PERJUICIOS MATERIALES PRETENDIDOS CON LA DEMANDA

Con el libelo genitor se solicita y pretende el reconocimiento de un lucro cesante y un daño emergente que a todas luces es completamente improcedente y carente de material probatorio que haga viable su prosperidad.

Con la demanda se pretende el reconocimiento y pago de un supuesto lucro cesante por concepto de:

- . Incapacidad médico legal de 150 días, por valor de \$6.100. 000.oo,
- . Lucro cesante pasado: \$11.253.832.oo
- . Lucro cesante futuro: \$33.324.062.oo

Para un total de perjuicios por lucro cesante de \$50.677.894

DAÑO EMERGENTE: \$3.520.623.00

Sin embargo, dicha solicitud es completamente improcedente, pues en primera medida no se encuentra probada la responsabilidad del extremo pasivo en la ocurrencia del accidente de tránsito que hoy nos convoca.

Así mismo, salta a la vista como la parte actora pretende que se le indemnice por un lucro cesante por incapacidad médico legal de 150 días, cuando este valor ya está inmerso en la liquidación que realizaré dentro del lucro cesante pasado, pretendiendo cobrar dos veces los 150 días de incapacidad del demandante.

De igual manera, encontramos que con la demanda se pretende el reconocimiento y pago de \$3.520.623.00, por los supuestos gastos en los que incurrió el demandante producto del accidente que hoy nos convoca, esto toda vez que la parte actora se limita a indicar que hacen referencia a gastos por concepto de medicamentos, transporte, tramites y/o aranceles ante la administración pública, logísticos de apoyo a las necesidades propias del perjudicado. Sin embargo, es claro como con la demanda se omite aportar las pruebas que logren acreditar la veracidad de sus afirmaciones, como lo serían los respectivos comprobantes de pago, facturas entre otros.

Salta a la vista como tales sumas son excesivas y permite evidenciar el afán de lucro injustificado por parte del demandante.

Al respecto, es importante resaltar que el daño emergente es un perjuicio patrimonial que ha sido ya ampliamente desarrollado por la Corte Suprema de Justicia, al respecto este



órgano sostiene que este consiste en:

Establece el Código Civil en el artículo 1614, que se entiende por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación, o de haberse retardado su cumplimiento.

De manera, que el daño emergente comprende la pérdida misma de elementos patrimoniales, las erogaciones que hayan sido menester o que en el futuro sean necesarios y el advenimiento de pasivo, causados por los hechos de los cuales se trata de deducirse la responsabilidad.

Dicho en forma breve y precisa, el daño emergente empobrece y disminuye el patrimonio, pues se trata de la sustracción de un valor que ya existía en el patrimonio del damnificado.

Por lo anterior expuesto, solicito con todo respeto que se declare probada esta excepción.

DECIMA TERCERA EXCEPCION: EXCESIVA Y FALTA DE PRUEBA IDONEA DE LA TASACION DE LOS PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES

Se propone esta excepción, toda vez que, en la cuantificación realizada por la parte actora respecto a este perjuicio, se evidencia el afán de lucro injustificado, pues la misma supera claramente los topes máximos fijados por la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia para esta tipología de perjuicio. En virtud de lo anterior, es necesario aclarar que la indemnización por un daño ocurrido, luego de que se haya producido una declaratoria de responsabilidad civil en contra de la parte pasiva, no debe nunca enriquecer a los demandantes, toda vez que el daño a indemnizar debe corresponder exactamente con la magnitud del mismo, y con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrieron los hechos.

Ahora bien, frente a la cuantificación realizada por la parte actora, debo indicar que se evidencia el afán de daño moral injustificado, el cual supera claramente los topes máximos fijados por la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, para esta tipología de perjuicio.

En virtud de lo anterior, se hace necesario aclarar que la indemnización por un daño ocurrido, luego de que se haya producido una declaratoria de responsabilidad civil en contra de la parte pasiva, no debe nunca enriquecer al demandante, toda vez que el daño a indemnizar debe corresponder exactamente con la magnitud del mismo, y con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales ocurrieron los hechos.

Así las cosas, pese a que no existe un medio probatorio específico para la tasación de los perjuicios morales, el interesado debe acreditarlo de la manera más clara, para que sea el Juez quién posteriormente con su facultad discrecional declare su existencia y



consecuentemente su monto. En efecto, resulta importante poner de presente al despacho que la Corte Suprema de Justicia, mediante sentencia SC5686 DE 2018 accedió al pago de siete millones quinientos mil pesos (\$7.500.000) por perjuicios morales, PARA LA VICTIMA DIRECTA, en la resolución de un caso donde la víctima sufrió quemaduras considerables en su cuerpo y que generaron cicatrices que van a estar por el resto de su vida. En ese orden, es claro que no procede una indemnización que supere los reconocimientos de la citada Corte.

De igual forma, en cuanto de los perjuicios mencionados tanto del señor RADA MARTINEZ como de la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, los mismos no son susceptibles de presunción alguna toda vez que los mismos deberán ser acreditados en debida forma dentro el proceso, pruebas que brillan por su ausencia en el presente proceso, máxime que la señora INGRID SAMARA RADA SALAZAR, no demuestra la calidad de compañera permanente que se menciona en este hecho pues no acredita dicha calidad con algún documento idóneo o pertinente que así lo demuestre por lo tanto dichas pretensiones no están llamadas a prosperar.

En este sentido, se debe resaltar que la parte actora no logra demostrar la calidad de compañera permanente del señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, en la que pretende comparecer al proceso, es decir no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, según el artículo 4 de la ley 54 de 1.990 modificado por el artículo 2 de la ley 979 de 2005, el cual reza:

“ARTÍCULO 2o. El artículo 4o. de la Ley 54 de 1990, quedará así:

7. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.
8. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
9. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.”

“Sobre la Unión Marital de Hecho que entre estas dos personas se predica en el plenario, efectivamente no hay la PLENA PRUEBA que logre fijar en el Juzgador la convicción real de su existencia, esto por cuanto a pesar de que las versiones de los declarantes aportados al proceso dan fe de la comunidad o convivencia que se presentó de tiempo atrás entre el señor JORGE [sic] ENRIQUE RAMÍREZ JARAMILLO y LUIS ENRIQUE RAMÍREZ [sic] JARAMILLO[2] no se cumple con la exigencia demarcada en la Ley 979/05 y por lo tanto no hay lugar a la DECLARATORIA DE LA UNIÓN ENTRE LOS CONVIVIENTES Y MUCHO MENOS EL RECONOCIMIENTO DE LOS EFECTOS PATRIMONIALES TAL COMO LO SEÑALA LA SENTENCIA C-075/07.



Como consecuencia no se accederá a las pretensiones de la demanda.”)

¹Sentencia T-717/11 Referencia: expediente T-3066688-Acción de tutela instaurada por Jorge Eliecer Ramírez Jaramillo contra el Juzgado Quinto de Familia de Medellín. Magistrado Ponente: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA - Bogotá, D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011).

También la parte actora pretende el reconocimiento y pago de un supuesto daño a la salud, sin embargo, debo aclarar que la Corte Suprema de Justicia, reconoce es el daño a la vida en relación y el mismo se equipara con el daño la salud que solicita el extremo actor.

Ahora bien, es importante indicar que el daño a la vida en relación ha sido definido doctrinalmente de la siguiente forma: “el que sufre un sujeto a consecuencia de una lesión en su integridad psicofísica o a la salud, consistente en la disminución de las posibilidades de desarrollar normalmente su personalidad en el ambiente social (...). Por lo cual, a diferencia del daño moral, que corresponde a la órbita subjetiva, íntima o interna del individuo, el daño a la vida en relación constituye una afectación a la esfera exterior de la persona, que puede verse alterada, en mayor o menor grado, a causa de una lesión infligida a los bienes de la personalidad o a otro tipo de intereses jurídicos, en el desmedro de lo que la Corte en su momento denominó “actividad social no patrimonial”. Dicho con otras palabras, esta especie de perjuicio puede derivarse en la disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad.

En el caso concreto, se evidencia la falta de material probatorio que sustente dicho perjuicio, pues en el libelo demandatorio, el actor se limita a enunciar el suceso que supuestamente le ha afectado su diario vivir, sin embargo, estas afirmaciones no están soportadas por ningún medio probatorio. Por lo anterior, vale la pena traer a colación la Sentencia SC5340-2018, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en la cual, se resalta la importancia de la certeza, como una condición necesaria para la reparación de esta tipología de perjuicio, indicando que:

“(…) ante la ausencia de certeza sobre la forma en que se torpedeo la interacción social del demandante, resulta inviable acceder a una condena por este aspecto, ya que para eso habría que hacer juicios hipotéticos que impiden la configuración del deber de reparar. Recuérdese que << la condición de reparabilidad está dada por la certidumbre y gravedad suficiente del daño y no por pertenecer a alguna subcategoría específica>>(…)”.

En consecuencia, el demandante debe brindar la certeza suficiente al Juez sobre la existencia del perjuicio, deberá probarlo, y no suponer que, por mera solicitud, entonces se



estructura el perjuicio por daño a la vida en relación. Como lo ha expresado la Corte Suprema de Justicia, a través de su jurisprudencia, la parte actora tiene la carga de probar al Juzgador las particularidades del perjuicio solicitado, para que se pueda acreditar su existencia real, determinada y concreta, pues no puede la víctima dejar al juez conjeturar las repercusiones concretas del supuesto daño ocasionado.

Se pretende el reconocimiento y pago de setenta (70) SMMLV , por concepto de daño a la vida en relación y/o a la salud a favor del señor DIEGO FERNANDO RADA MARTINEZ, sin embargo tal suma es completamente alejada y desproporcionada, no solo a los pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia al respecto, sino también a las lesiones sufridas por el señor DIEGO FERNANDO RADA, que a todas luces no son permanentes, pues de conformidad con el Dictamen de la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca que se aporta con la demanda se encuentra consignado una pérdida de capacidad laboral del 18.98 %.

Es importante recordar que el máximo órgano de cierre en materia civil, para casos en donde la víctima si bien ha sufrido lesiones estas no son de carácter permanente, ha venido reconociendo como suma máxima, diez millones de pesos (10.000.000), por concepto de daño a la vida en relación, resultando entonces palmario que la pretensión del actor es completamente desbordada.

Por todo lo anteriormente expuesto, solicito amablemente se declare probada esta excepción.

DECIMA CUARTA EXCEPCION: CASO FORTUITO

En el caso en estudio la relación de causalidad entre la conducta al conducir su vehículo mi representado señor DIEGO FERNANDO TOVAR y el resultado del accidente, se ve interrumpido por la configuración del caso fortuito, circunstancia esta que define, como aquella que no ha podido preverse, o que siendo prevista no haya podido evitarse, lo cual significa que escapa al poder o capacidad humana lo que constituye insuperable.

En efecto de conformidad con las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el hecho, es palpable que el actuar del señor Diego Fernando Rada, fue la causa determinante y eficiente para llegar a darse el resultado del hecho que nos ocupa; como también influyo en dicho resultado la indebida ubicación de señales de tránsito existentes sobre la carrera 2E, como la ubicación de la alcantarilla que se encontraba al costado de la esquina, bocacalle de la misma vía, como se entrara a demostrar y probar dentro del presente proceso.

Por lo dicho anteriormente esta excepción esta llamada a prosperar.



DECIMA QUINTA EXCEPCION: INNOMINADA.

Esta excepción consiste en todo hecho o acto que resulte probado dentro del proceso, en virtud del cual se establezca que los demandados, no tienen la obligación legal o contractual de pagar cualquier suma de dinero por los hechos que se le demandan.

FRENTE A LAS PRUEBAS ENUNCIADAS EN LA REFORMA DE LA DEMANDA:

FRENTE A LA PRUEBA TRASLADADA:

Me opongo a que se decrete esta prueba de conformidad con el artículo 173 del C.G.P. que reza: **OPORTUNIDAD PROBAROTORIAS** "el juez se abstendrá de ordenar la práctica de las pruebas que, directamente o por medio del derecho de petición, hubiera podido conseguir la parte que las solicite, salvo que la petición no hubiese sido atendida, lo que deberá acreditarse sumariamente."

El apoderado de la parte demandante no acredita sumariamente haber solicitado ante el ente competente la prueba que pretende que su señoría decrete. Por lo anterior deberá el señor Juez negar el decreto de esta prueba.

FRENTE A LA PRUEBA DECLARACION DE PARTE:

Me opongo a que se decrete esta prueba de conformidad con el artículo 193 del C.G.P. que reza: **CONFESION POR APODERADO JUDICIAL:** "La confesión por apoderado judicial valdrá cuando para hacerla haya recibido autorización de su poderdante, la cual se entiende otorgada para la demanda y las excepciones, las correspondientes a contestaciones, la audiencia inicial y la audiencia del proceso verbal sumario. Cualquier estipulación en contrario se tendrá por no escrita"

Además, su señoría esta prueba solicitada no cumple los requisitos que exige el artículo 191 del C.G.P: "REQUISITOS DE LA CONFESION"

Por lo anterior deberá el señor Juez negar el decreto de esta prueba.

FRENTE A LA PRUEBA DE INSPECCIÓN JUDICIAL Y PRUEBA PERICIAL

Me opongo a que se decreten las pruebas consistentes en Inspección Judicial y Prueba Pericial por ser una prueba inconducente, por cuanto a la fecha han transcurrido más de cuatro años en los cuales el sector o lugar del supuesto accidente ha sido



sometido a cambios de sentido de vías, pare y demás circunstancias viales.

FRENTE A LAS FOTOGRAFIAS APORTADAS no se deben tener como pruebas pues carecen de elementos tales como fecha, lugar y nombre de la persona que las haya tomado. Por lo anterior carecen de valor probatorio.

De igual forma solicito atentamente decretar y tener como tales y/o practicadas las siguientes:

Ahora pretende el apoderado de la parte demandante hacer manifestación referente a la excepción denominada PRIMRA EXCEPCION planteada por la suscrita al momento de dar contestación a la demanda, se hace imperativo recordarle a la parte demandante que la oportunidad para pronunciarse respecto a las excepciones precluyo cuando se corrió traslado de la misma.

Por lo anterior cualquier pronunciamiento o manifestación respecto de excepciones no deberá tenerse en cuenta por parte de despacho, pues la oportunidad procesal para la parte demandante feneció.

PRUEBAS DE LA CONTESTACION DEMANDA

DOCUMENTALES

1. Poder para actuar otorgado por el señor DIEGO FERNANDO TOVAR ERASO
2. Informe Técnico contable realizado por el contador público Señor Andrés Alberto Cardona

INTERROGATORIO DE PARTE

Sírvase señor juez hacer citar y comparecer los demandantes de condiciones civiles conocidas por el Despacho, con el fin de que absuelva interrogatorio que a instancia de parte de forma verbal o escrita le hare sobre los hechos y pretensiones de la presente acción judicial. Lo anterior de conformidad con los artículos 198 y 200 del C.G.P.

DECLARACION DE PARTE

Conforme a lo establecido en el artículo 200 del Código General del Proceso, formulare al demandado por medio de cuestionario verbal o escrito que se presentará en la audiencia que para tal fin señale el despacho, previa citación del absolvente.

Para tal efecto mi representado podrá ser citado: Dirección Carrera 10 No 5-46 Cerrito valle y/o Diagonal 28 No 54-22 Barrio las Mercedes palmira, correo electrónico



Jacqueline Romero Estrada
Firma de abogados S.A.S

difer.76@hotmail.com Celular 319-2608226.

TESTIMONIOS TECNICOS:

Comedidamente solicito a usted señor Juez, se sirva ordenar la recepción del señor ANDRES ALBERTO CARDONA GONZALEZ, contador público titulado, con tarjeta profesional de la Junta Central de Contadores No 36606-T, para que deponga sobre el informe Técnico contable, respecto de la tasación de los perjuicios realizada del señor Diego Fernando Rada, de conformidad con los criterios normativos que bajo la ley aplico en su estudio.

Como también solicito citar y hacer comparecer al ingeniero Jairo Arturo Quebrada Romero, Ingeniero en transporte y vías, especialista en movilidad y transporte, el cual expondrá y presentará estudio técnico respecto de la señalización y ubicación de las señales de tránsito y demás circunstancias y elementos existentes en la vía donde se presentó el presunto accidente de tránsito, el cual será introducido por el ingeniero Jairo Arturo Quebrada Romero, Ingeniero en transporte y vías, especialista en movilidad y transporte.

La citación al Contador público Andrés Alberto Cardona González, se podrá enviar a la calle 32 No 38-20 de la Ciudad de Palmira, celular 315-4504579, Correo electrónico aacardona@gmail.com

La citación al Ingeniero Jairo Arturo Quebrada Romero, se podrá enviar a la carrera Calle 44 No 29B-28. Conjunto Mirador de Villavento, manzana 2 casa 6, Dosquebradas Risaralda, celular 314-2420693, correo electrónico jairoing88@gmail.com

DICTAMEN DE PARTE:

ANUNCIO DICTAMEN DE PARTE DE CONFORMIDAD CON LOS ARTICULOS 226 y 227 DEL C.G.P. y s.s.

Designo perito físico forense en reconstrucción de accidentes de tránsito, en virtud de tratarse el tema de prueba de un tema científico y técnico relacionado con dicha especialidad a fin de verificar los hechos atinentes a la imputación que se le formula por su actuación y resultado en los hechos materia de investigación a mi representado, demandado dentro de este proceso. El cual será introducido y sustentado por el Ingeniero Mauricio vega, perito físico forense.

El perito responderá cuestionario luego de realizar el estudio y reconstrucción del accidente materia de la investigación.

Lo anterior dado que el término dispuesto para contestar la demanda resulta insuficiente para aportar los Dictámenes, me permito anunciarlo y le solicito al señor Juez conceda un plazo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 227 C.G.P.



Jacqueline Romero Estrada
Firma de abogados S.A.S

Realizo dicha solicitud de conformidad con el artículo 227 del C.G.P.

La citación al Ingeniero Mauricio Vega se podrá enviar a la carrera 38 A No 16-52 de la Ciudad de Cali celular 312-2596131, correo electrónico fifolaboratorio@gmail.com

Así mismo respetuosamente solicito al señor Juez se me permita intervenir en las audiencias en que se recepcionaran los testimonios solicitados por las partes, en cumplimiento de los principios constitucionales de defensa, debido proceso y contradicción.

LA CUANTIA

Me opongo a ella por ser improcedente y falta de sustento legal y probatorio

COMPETENCIA – PROCEDIMIENTO

Es usted señor Juez competente por los factores de la competencia que se enuncian y el procedimiento que se ha impulsado, por el lugar donde ocurrieron los hechos.

NOTIFICACIONES

A mi poderdante y las demás partes reconocidas en el proceso se le puede notificar cualquier decisión en las direcciones ya conocidas en autos.

Las notificaciones personales las recibiré en su despacho o en mi oficina de Abogada ubicada en la Calle 29 No 27-40 Oficina 604 edificio Banco de Bogotá de la ciudad de Palmira. Teléfono 2859637 Cel 317-6921134. Correo electrónico firmadeabogadosjr@gmail.com

Del Señor Juez;

Atentamente,

JACQUELINE ROMERO ESTRADA
C.C. No. 31.167.229 de Palmira Valle
T.P. No. 89930 del C.S. de la J.