

RV: RESPUESTA REQUERIMIENTO PROCESO 1101-33-43-61-2022-00251-00

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Miércoles 21/06/2023 14:32

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>

CC: Esteban Martínez Abogado <gerencia@poderjuridico.com>

 3 archivos adjuntos (4 MB)

Poder Jurídico Patrullero Álvarez Nicolás ; RAT 31164.pdf; CONTESTA DEMANDA 2022-0251.pdf;

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

**Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN**

CAMS

De: Gerencia Poder Jurídico <gerencia@poderjuridico.com>

Enviado: miércoles, 21 de junio de 2023 13:47

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: drolandogarcia@gmail.com <drolandogarcia@gmail.com>; Carlos Eduardo Galvez Acosta <carlos.galvez.acosta@gmail.com>; dependiente@poderjuridico.com <dependiente@poderjuridico.com>

Asunto: RESPUESTA REQUERIMIENTO PROCESO 1101-33-43-61-2022-00251-00

Señores:

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E. S. D.

Referencia: RADICADO No. 11001-33-43-061-2022-00251-00

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

DEMANDANTE: PATRICIA CARO GOMEZ y OTROS

DEMANDADO: NACION POLICIA NACIONAL Y OTROS

LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79 598.727 de Bogotá y con tarjeta profesional No. 141.113 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderado especial de **NICOLAS ALVAREZ PULIDO**, con domicilio en Bogotá conforme al poder adjunto, doy respuesta al requerimiento del despacho en los siguientes términos:

El poder otorgado por mi representado al suscrito si fue remitido en oportunidad como dan cuenta los correos que anteceden, no obstante nuevamente me permito adjuntar el correo electrónico que contiene el correspondiente poder remitido por el correo electrónico del señor NICOLAS ALVAREZ, en un todo de acuerdo a lo establecido por el artículo 5 de la ley 2213 de 2023.

De la misma manera debemos manifestar que el informe pericial aportado fue adjunto conforme lo prueban los correos que anteceden, sin embargo también procedemos a remitirlo en debida forma.

En conclusión adjuntamos a la presente y como respuesta a su requerimiento:

- 1-) Correo electrónico donde el Patrullero Alvarez Nicolas nos remite el archivo PDF que contiene el correspondiente poder.
- 2-) Archivo PDF que contiene el informe pericial solicitado como prueba en la correspondiente contestación de la demanda
- 3-) Archivo PDF que contiene la contestación de la demanda.

Agradezco el acuse de recibo de este correo junto con los anexos.

Atentamente,

ESTEBAN MARTINEZ PAEZ
ABOGADO

Anexo lo enunciado

De: Gerencia Poder Juridico <gerencia@poderjuridico.com>

Enviado el: viernes, 24 de febrero de 2023 04:46 p.m.

Para: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

CC: 'jadmin66bt@cendoj.ramajudicial.gov.co' <jadmin66bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; 'drolandogarcia@gmail.com' <drolandogarcia@gmail.com>; CARLOS EDUARDO GÁLVEZ ACOSTA (carlos.galvez.acosta@gmail.com) <carlos.galvez.acosta@gmail.com>; 'dependiente@poderjuridico.com' <dependiente@poderjuridico.com>

Asunto: RE: CONTESTACION DEMANDA 2022-00251-00

Adjunto poder por que no lo dejo remitir

De: Gerencia Poder Juridico <gerencia@poderjuridico.com>
Enviado el: viernes, 24 de febrero de 2023 04:38 p.m.
Para: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co
CC: 'jadmin66bt@cendoj.ramajudicial.gov.co' <jadmin66bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; 'drolandogarcia@gmail.com' <drolandogarcia@gmail.com>; CARLOS EDUARDO GÁLVEZ ACOSTA (carlos.galvez.acosta@gmail.com) <carlos.galvez.acosta@gmail.com>; 'dependiente@poderjuridico.com' <dependiente@poderjuridico.com>
Asunto: CONTESTACION DEMANDA 2022-00251-00
Importancia: Alta

Señores:

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTA
E. S. D.

Referencia: RADICADO No. 11001-33-43-061-2022-00251-00

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

DEMANDANTE: PATRICIA CARO GOMEZ y OTROS

DEMANDADO: NACION POLICIA NACIONAL Y OTROS

LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79 598.727 de Bogotá y con tarjeta profesional No. 141.113 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderado especial de **NICOLAS ALVAREZ PULIDO**, con domicilio en Bogotá conforme al poder adjunto^[1], procedo a dar CONTESTACION LA DEMANDA en los términos de los archivos PDF que se adjuntan:

1-CONTESTACION DEMANDA

2-CORREO PODER

3-INFORME PERICIAL

Agradezco el acuse de recibo de este correo junto con los anexos.

Atentamente,

ESTEBAN MARTINEZ PAEZ
ABOGADO

Anexo lo enunciado

[\[1\]](#) Le 2213 de 2022 **ARTÍCULO 5o. PODERES.** Los poderes especiales para cualquier actuación judicial se podrán conferir mediante mensaje de datos, sin firma manuscrita o digital, con la sola antefirma, se presumirán auténticos y no requerirán de ninguna presentación personal o reconocimiento

Señores:

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTA
E. S. D.

Referencia: RADICADO No. 11001-33-43-061-2022-00251-00

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA

DEMANDANTE: PATRICIA CARO GOMEZ y OTROS

DEMANDADO: NACION POLICIA NACIONAL Y OTROS

LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79 598.727 de Bogotá y con tarjeta profesional No. 141.113 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderado especial de **NICOLAS ALVAREZ PULIDO**, con domicilio en Bogotá conforme al poder adjunto¹, procedo a dar CONTESTACION LA DEMANDA en los siguientes términos:

1. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA:

NICOLAS ALVAREZ PULIDO se **opone a todas y cada una** de las pretensiones declarativas de la demanda como quiera que las mismas además de ser completamente imprecisas, discordantes y discrepantes entre sí, carecen de fundamentos legítimos de hecho y de derecho pues, primero, no existe legitimación en la causa que permita vincularlo a este medio de control de reparación directa conforme se expondrá en el acápite de excepciones, y además, tampoco existe responsabilidad alguna en los hechos que motivan la acción, demostrándose claramente desde la ocurrencia del accidente de tránsito que se presenta un hecho o culpa exclusiva de la víctima que rompe el nexo causal, que conlleva a la imposibilidad de atribuir cualquier factor de responsabilidad administrativa tanto al señor NICOLAS ALVAREZ PULIDO como a las demás entidades demandadas.

Con respecto a las pretensiones económicas, los perjuicios reclamados carecen de fuente de la prestación reclamada por lo que los mismos resultan improcedentes.

Destáquese además que los límites de perjuicios morales establecidos por el Consejo de Estado en las correspondientes sentencias de unificación, SON LIMITES MAXIMOS, no definitivos, y dicho rubro debe ir acompañado de medios probatorios que puedan sustentar tal causación de perjuicio, conforme a la regla procesal de la carga de la prueba (artículo 167 C.G.P)

¹ Le 2213 de 2022 **ARTÍCULO 5o. PODERES**. Los poderes especiales para cualquier actuación judicial se podrán conferir mediante mensaje de datos, sin firma manuscrita o digital, con la sola antefirma, se presumirán auténticos y no requerirán de ninguna presentación personal o reconocimiento

2. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA DEMANDA DE REPARACION DIRECTA

HECHO PRIMERO: **NO ES CIERTO**. De ninguna manera el señor NICOLAS ALVAREZ causo el accidente de tránsito que funda la demanda. Lamentablemente lo que sucede es que la señora MONICA PATRICIA BOLAÑOS quien al parecer en su calidad de habitante de la calle y estado de embriaguez o drogas se lanza a la parte posterior de la buseta, sin que el conductor de dicha buseta de la policía Nacional la hubiese percibir.

HECHO SEGUNDO: Contiene varios hechos. Que para la fecha de los hechos el conductor era el señor Nicolas Alvarez es cierto. Pero no le consta de ninguna manera que dicho rodante figure como propietario la entidad BOGOTA D.C., ni que estuviera a cargo Policía Nacional por alguna figura jurídica, motivo por el cual dichas afirmaciones deben probarse en debida forma

HECHO TERCERO: **NO ES CIERTO**. No es cierto que el señor NICOLAS ALVAREZ PULIDO atropellara a la peatón y mucho menos cierto que la haya arrastrado, es no es verdad y limita con la temeridad. Se precisa que en el lugar que ocurrió el accidente Barrio San Bernardo Zona de tolerancia reconocida en la ciudad de Bogota y lamentablemente lo que sucede es que la señora MONICA PATRICIA BOLAÑOS quien al parecer en su calidad de habitante de la calle y estado de embriaguez o drogas se lanza a la parte posterior de la buseta, sin que el conductor de dicha buseta de la policia Nacional la hubiese podido percibir.

HECHO CUARTO: **NO ES CIERTO** como esta planteado el hecho. El señor NICOLAS ALVAREZ PULIDO se encontraba estacionado en la esquina del sector, cuando es requerido por sus superiores inicia su marcha, y lo que sucede es que la señora MONICA PATRICIA BOLAÑOS quien al parecer en su calidad de habitante de la calle y estado de embriaguez o drogas se lanza a la parte posterior de la buseta, sin que el conductor de dicha buseta de la policía Nacional la hubiese percibir, por eso continua su marcha y posteriormente le indican lo que había sucedido prestando toda la colaboración a las autoridades que conocieron los hechos, basado esencialmente en su completa inocencia con lo acontecido.

HECHO QUINTO: Es parcialmente cierto. Es cierto que la Fiscalía conoce estos hechos, y ellos es así por mandato constitucional. Y por la misma técnica de investigación el señor ALVAREZ figura como indiciado, pero a la fecha NO EXISTE NINGUNA CONDENA QUE LO DETERMINE COMO RESPONSABLE DE DICHO EVENTO, pese a que ya se agoto todo el programa metodológico de investigación.

HECHO SEXTO: Contiene varios hechos. Se resalta en principio QUE NO ES CIERTO QUE EXISTIERAN HUELLAS O EVIDENCIAS DE ARRASTRE, eso se confirma con el mismo informe de policia. Los demás hechos deben probarse en el ejercicio del debido proceso que le asiste al señor ALVAREZ.

HECHO SEPTIMO AL HECHO NOVENO: No le pueden constar al demandado NICOLAS ALVAREZ PULIDO, esos hechos corresponden a la esfera intima de la fallecida, por ende deben necesariamente y para este medio de control, probarse con los medios probatorios adecuados.

HECHOS DECIMO Y DECIMO PRIMERO: No le consta esta situación al señor ALVAREZ por ende debe probarse, pues no participo de ninguna manera en la presentación de esa reclamación y mucho menos en su respuesta.

3. FUNDAMENTACION FACTICA Y JURIDICA DE LA DEFENSA

Se centra en dos puntos importantes a saber; Primero a que no existe legitimación en la causa del demandando NICOLAS ALVAREZ PULIDO en este medio del control, pues el mismo está diseñado para que se declare la responsabilidad administrativa de las entidades estatales y precisamente bajo la cláusula de responsabilidad administrativa determinar si es atribuible el daño que se reclama. No es una acción personal. Como segundo punto e importante, se determina que no existe nexo causal que permita establecer factor de atribución de responsabilidad administrativa en contra de los demandados, como quiera que se presenta un hecho exclusivo de la peatón, que rompe el nexo causal e impide cualquier obligación indemnizatoria a su favor, amen a la imposibilidad de la parte actora de cumplir con la carga probatoria de demostrar suficientemente los elementos de dicha responsabilidad. Lo anterior sin desconocer también la falta de legitimación de alguno de los demandantes que impiden la prosperidad de sus pretensiones.

4.EXCEPCIONES AL MEDIO DE CONTROL PROPUESTO

4.1 FALTA DE LEGITIMACION POR ACTIVA

En la presente demanda la señora Patricia Caro Gomez se atribuye representación legal de los menores hijos de la fallecida MONICA LORENA CASTIBLANCO BOLAÑOS Y SARA LUNA CASTIBLANCO BOLAÑOS. Se precisa que la señora PATRIA CARO GOMEZ es la abuela de estos menores y que en los registros civiles de estos menores aparece como padre MANUEL ANTONIO CASTIBLANCO VARGAS sin que existe nota marginal alguna sobre la perdida de patria potestad de los menores ni su representación legal.

Es así entonces que no puede existir representación legal de la abuela de estos menores pues legalmente no tiene ningún sustento, por ende estos menores carecen de legitimación en la causa por activa para actuar en este proceso judicial.

4.2 FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA.

La presente excepción se fundamenta en que el señor NICOLAS ALVAREZ PULIDO carece de legitimación en la causa por pasiva para ser parte de este medio de control y por ende debe excluirse de la acción, y veamos por que:

El artículo 90 de la Constitución Nacional establece que:

“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.”

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.

A su turno el artículo 140 del CPACA establece que :

ARTÍCULO 140. REPARACIÓN DIRECTA. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma

Se establece para el caso que el medio de control está dirigido a obtener la reparación del daño causado en el marco del artículo 90 de la Constitución Nacional, por las ENTIDADES PUBLICAS y en caso tal, conforme a reglón seguido lo indica la misma norma en cita, en el evento de ser condenado el Estado al pago de ese daño causado por conductas gravemente dolosas o gravemente culposas de un agente suyo deberá repetir contra éste.

Se destaca entonces que no existe fundamento alguno para que se vincule de manera directa al señor NICOLAS ALVAREZ PULIDO a este medio de control, pues la controversia conforme a lo expuesto normativamente, le compete a quien considere se le presentó un daño por una actuación o omisión de la entidad estatal.

Ya en caso que la entidad sea condenada y encuentre que la conducta del señor PAREDES fue dolosa o gravemente culposa tendrá que enfrentar esa acción de repetición lo que está lejos de suceder pues ninguna calificación de esas conductas se encuentra presente en el hecho que funda la demanda.

Por lo anterior no existe falta de legitimación en la causa por pasiva en cabeza del demandado NICOLAS ALVAREZ PULIDO por ende y en el marco del saneamiento del proceso esta excepción puede declararse probada.

4.3 INEXISTENCIA DE OBLIGACION POR HECHO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA EN EL HECHO DEMANDADO QUE DESTROZA EL NEXO CAUSAL DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA QUE SE DEMANDA.

La Jurisprudencia Administrativa ha sido clara sobre este tema y ha sostenido que :

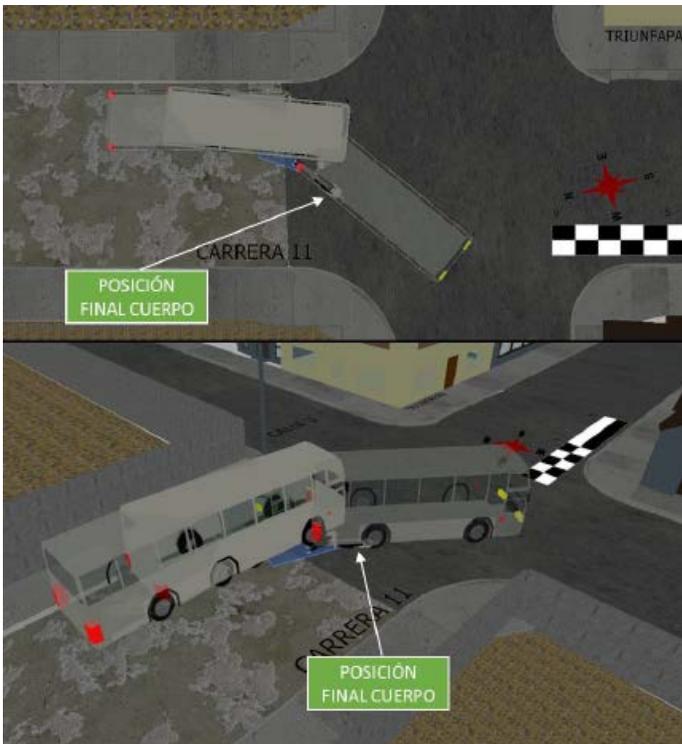
“El régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto es el objetivo con base en el título de imputación de riesgo excepcional puesto que se trató de un daño sufrido mientras se ejecutaba una actividad peligrosa como lo es la conducción de vehículos automotores; no obstante, la parte demandada puede exonerarse de responsabilidad patrimonial mediante la demostración de una causa extraña, esto es, fuerza mayor, **el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima, que rompan el nexo o vínculo causal entre el daño y el hecho o la omisión de la entidad pública demandada.** (...) La Sala concluye que la **víctima** participó de manera eficiente y determinante en la causación del daño por lo que se encuentra configurada la causal eximente de responsabilidad de hecho exclusivo de la **víctima**, razón por la cual se confirmará la sentencia dictada el 16 de agosto de 2012 por la Sala no. 10 de Decisión de Descongestión del Tribunal Administrativo de Boyacá que denegó las súplicas de la demanda.²

Acorde con las precisiones jurisprudenciales y las consideraciones legales propias del tema demandado, se tiene que uno de los factores exonerantes de responsabilidad civil que destroza el nexo causal entre el hecho dañoso o resultado y el accionante, es la culpa o hecho exclusivo de la víctima, la cual aplica plenamente en este proceso, toda vez que se encuentra demostrado acorde con las pruebas obrantes en el expediente y especialmente con el mismo el informe de accidente elaborado por la autoridad y la prueba pericial elaborada por la entidad FISICA FORENSE IRS VIAL LTDA adjunta como pericial a esta contestación, se tienen que claramente que la peatón se lanza o la lanzan lo cierto es que cae por debajo del bus en la parte de atrás. Así lo concluyo el perito:

*“5. . Basados en el análisis de la información objetiva suministrada se establece que la circunstancias² asociadas a la ocurrencia del accidente de tránsito obedecen al factor humano, al presentarse con igual posibilidad de ocurrencia, la ausencia de reconocimiento de la presencia de la persona en la calzada por parte del conductor del vehículo No.1 durante el proceso de conducción o para iniciar la marcha, **o al presentarse por parte de la peatón la pérdida de estabilidad propia del cuerpo (o por***

² Sentencia 18 nov 21 rad 15001-23-31-000-2003-00844-01(49484) C.E. SubB, C.P. FREDY IBARRA MARTINEZ

influencia de terceros) durante el cruce de la calzada, o al no reconocer la presencia del bus y la maniobra por este realizada



Ahora bien, esto necesariamente conlleva a argumentar que la peatón no cumplió con la normatividad de tránsito aplicable y veamos:

El artículo 55 del Código Nacional de Tránsito enseña:

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (...)

(...)

ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

ARTÍCULO 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES. <Artículo modificado por el artículo 8 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. **Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.**
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación **deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:**

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o **transitorios.**

Las personas que se encuentren **bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.**

(...)

Vemos entonces como el comportamiento desplegado por la peatón originó el accidente de tránsito y configuró la causal eximente de responsabilidad de hecho o culpa exclusiva en favor de los demandados, y por ende se presentó un rompimiento del nexo causal entre el hecho desplegado por el conductor del vehículo de placas OKZ782, que era movilizarse por su vía, acatando las normas de tránsito y de conformidad con lo estipulado por la Ley 769 de 2002, , lo que nos permite afirmar que no hay lugar para atender positivamente solicitud alguna frente a los perjuicios que se hubiesen podido derivar en la ocurrencia del accidente, por cuanto no existe responsabilidad en cabeza del conductor del vehículo de placa OKZ782 y muchos menos de las demás entidades demandadas, al haber sido, lamentablemente la única causa eficiente del accidente, la caída lateral de la peatón en la parte posterior de la buseta.

Así las cosas, resulta evidente que en el comportamiento de la víctima, esto es peatón emergen la concreción de este eventos o requisitos que constituyen su hecho exclusivo generador; i) Cae e invade el carril por donde transitaba el bus oficial que se constituyen en causal exclusiva del hecho dañoso que funda la demanda. ii) que la peatón es ajena totalmente a la entidad demandada y no tenía ningún vínculo con la misma y de ninguna manera estaba ejerciendo alguna actividad pública en su nombre. iii) La maniobra de la víctima, al caerse e invadir el carril por transitaba el camión se constituyen en hechos irresistibles e imprevisibles para el conductor del camión oficial, por ende, no existe nexo causal que permita constituir factor de atribución de responsabilidad a las entidades demandadas.

4.4 INEXISTENCIA DE OBLIGACION POR EXONERACION DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR PRESENTARSE CASO FORTUITO.

El Caso Fortuito es definible como "un hecho imprevisible e incalculable que sobreviene de sorpresa en el comportamiento de un hombre, con fuerza suficiente para provocar un resultado que aun con las precauciones ordinarias no podía evitarse." (MAGGIORE, Giuseppe " Prolegomeni al Concetto di Colpevolezza" P.103")

La excepción alegada esta llamada a prosperar, teniendo en cuenta que esa maniobra que realizo la peatón al caerse en la parte posterior del buseton de placas OKZ782, se produce de manera de manera intempestiva, situación completamente imprevisible, e inevitable para el conductor del camión, pues lejos de pensarse que una peatón iba a realizar tal maniobra, configurándose así un claro caso fortuito en el hecho que hoy se demanda, pues no podría prever de ninguna manera dicho evento imprudente.

Es de resaltar que al probarse el caso fortuito, acorde con el régimen de responsabilidad civil extracontractual, este se convierte en un factor exonerante de culpabilidad civil, motivo por el cual tiene capacidad eficaz de quebrar el nexo causal existente entre el hecho dañoso y la conducta desplegada por el actor, por lo que la excepción titulada deberá prosperar y en consecuencia, desestimar de manera definitiva las pretensiones del demandante.

4.5 INEXISTENCIA DE ELEMENTOS QUE ESTRUCTUREN EL LUCRO CESANTE.

En efecto no existe presupuestos correspondientes que determinen la base del supuesto ingreso del demandante, y demás elementos que determinen o fundamenten la pretensión de lucro cesante.

Recordemos que el daño como elemento principal de la responsabilidad civil extracontractual debe ser cierto, por ende las especulaciones cuantitativas y cualitativas no son de recibo para su existencia, y en efecto es lo que sucede con este rubro y demás perjuicios que pretenden en este medio de control.

Esto hace, que en virtud del marco señalado por el artículo 167 del CGP, no se acrediten los elementos del lucro cesante pretendido y por ende la excepción prospera.

4.4 ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA POR COBRO DE LO NO DEBIDO

Se desprende como corolario de lo anterior que de no encontrarse probado en legal forma el perjuicio reclamado por los demandantes, el dar curso positivo a esta demanda y aprobar las pretensiones generaría un enriquecimiento sin causa a favor de la parte actora, utilizándose esta acción como una fuente de dicho enriquecimiento que de ninguna manera el despacho judicial debe permitir.

Se reitera que NO EXISTE en el proceso ninguna prueba documental ni mucho menos prueba pericial que logre identificar con claridad cuáles fueron los perjuicios sufridos por los demandantes.

4.6 OFICIOSA EN ARAS DE GARANTIZAR EL DERECHO SUSTANCIAL.

Solicitamos respetuosamente al Juzgado 66 Administrativo del Circuito de Bogota , que en caso de encontrar hechos que constituyan una excepción que conduzca a rechazar todas o parte de las pretensiones de la demanda la declare de manera oficiosa conforme lo establece el artículo 282 del CGP.

5. SOLICITUDES PROBATORIAS

A) PRUEBA PERICIAL RECONSTRUCCIÓN ANALITICA.

De conformidad con lo establecido por el artículo 227 del CGP, remito a la presente informe de reconstrucción de accidente de tránsito elaborado por la entidad IRS VIAL LTDA compuesto 32 folios y suscrito por los Físicos Forenses ALEJANDRO RICO LEON y DIEGO MANUEL LOPEZ, en la que se encuentra la dinámica del accidente y la determinación de la causa eficiente de la producción del mismo. Lo que soporta y prueba las excepciones presentadas en la contestación de la demanda.

C) INTERROGATORIO DE PARTE

Se cite y haga comparecer a los demandantes, al domicilio ya indicado en la demanda, para que en la fecha y hora señalada por el despacho se absuelva el cuestionario que de manera verbal o escrita presentare.

D). TESTIMONIO TECNICO

Solicito respetuosamente al despacho que se cite a la señora Patrullera de la Policía Nacional SONIA BLANCO ANGARITA portadora de la placa policial 094262 identificada con la cedula de ciudadanía No. 1.057.546.644 quien elaboro el informe de accidente de tránsito para que nos explique la forma como elaboro

dicho informe y que información, evidencias encontró en la escena de los hechos frente a lo consignado en dicho documento. Esta funcionaria la pueden notificar a través de la direccional de recursos humanos de la Policía Nacional carrera 59 No 26-21 CAN segundo piso de Bogotá PBX3159000.

E). REQUERIMIENTOS:

1. Solicito respetuosamente al despacho que se requiera a la Fiscalía 33 Seccional al correo rocio.cardozo@fiscalia.gov.co de Bogota para que dentro del radicado 110016000028202002789 remita al juzgado el informe de necropsia completo practicado al cadáver de MONICA LORENA CASTIBLANCO BOLAÑOS y especialmente se remita el informe de la prueba de cromatografía de gases para la detención de sustancias alcohólicas alucinantes o similares, que haya emitido el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Esto con el fin de fundamentar las excepciones propuestas en la demanda.

2. Solicito respetuosamente al despacho que se requiera mediante oficio al Instituto de Bienestar Familiar al correo notificaciones.judiciales@icbf.gov.co para que manifieste expresamente si los jóvenes GABRIELA SOFIA BOLAÑOS CARO, DIEGO ALEJANDRO REYES BOLAÑOS y los menores SARA LUNA CASTIBLANCO BOLAÑOS y CARLOS RODOLFO BOLAÑOS hijos de la señora MONICA LORENA CASTIBLANCO BOLAÑOS fueron o han sido sujeto de medidas de protección por parte de dicho instituto y en caso positivo indicar las fechas y los conceptos de tales medidas. Esto con el fin de confirmar el origen o factor de conexidad o de fuente real de los perjuicios que se reclaman en esta demanda.

3. Solicito respetuosamente al despacho que se requiera a la Secretaria de Integración Social de la Alcaldía de Bogota si dentro de su programa de habitante de calle se encuentran registros de la señora MONICA LORENA CASTIBLANCO BOLAÑOS, lo anterior para determinar el fundamento de las excepciones propuestas y del perjuicio reclamado.

Se advierte al despacho que no se requiere dicha prueba mediante derecho de petición previo dado que como se evidencia son solicitudes que implican derechos personalísimos e íntimos que solamente podrán ser entregados mediante requerimiento de una autoridad judicial. Igualmente sucede con las solicitadas del proceso penal pues se trata de una indagación preliminar penal por lo que goza de la reserva sumarial y no se entregan documentos si no a las víctimas y al acusado hasta después de la audiencia de acusación.

6. ANEXOS

- Poder.
- Lo relacionado en el acápite de pruebas

7. NOTIFICACIONES

Para los efectos de notificaciones les informamos las siguientes:

NICOLAS ALVAREZ PULIDO Policía Nacional carrera 59 No 26-21 CAN segundo piso de Bogotá PBX3159000 correo electrónico decun.evilleta@policia.gov.co

Para el suscrito en la Avenida Carrera 40No. 21-31 Oficina 401 Bogotá D.C. Celular 3115396553 y correo electrónico gerencia@poderjuridico.com

Atentamente,



LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ
C.C.79.598.727 de Bogotá
TP No.141.113 del C.S de la J.

Señores
PROCURADURIA 127 JUDICIAL II PARA ASUNTOS
ADMINISTRATIVOS Y JUZGADOS ADMINISTRATIVOS DEL
CIRCUITO DE BOGOTA
Ciudad

Referencia: Radicado Procuraduría : SIGDEA E-2021-491932

Radicado Juzgado :
Medio Control : REPARACION DIRECTA
Accionante : PATRICIA CARO GOMEZ y otros

NICOLAS ALVAREZ PULIDO mayor de edad, domiciliado en Villeta Cundinamarca, identificado con la cedula de ciudadanía No. 80.162.448 de Bogota por medio del presente otorgo poder especial, amplio y suficiente al abogado LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ, mayor de edad y abogado en ejercicio, identificado con la cedula de ciudadanía 79.598.727 de Bogotá titular de la tarjeta profesional número 141.113 del Consejo Superior de la Judicatura, para que me represente en la audiencia de conciliación de la referencia en la Procuraduría y en caso de derivarse alguna acción administrativa en mi contra por los mismos hechos que en mi nombre y representación se notifique, conteste la demanda y me represente en todas las diligencias o audiencias públicas que se deriven dentro de ese proceso.

Para los efectos y en ejercicio dentro del presente mandato el abogado **LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ** queda ampliamente facultado, para recibir, interponer recursos, transigir, recibir, conciliar, desistir, sustituir, reasumir, renunciar a términos y en general, para todo aquello inherente al presente mandato siempre en defensa de mi legítimo derecho e interés en esta proceso, para lo cual igualmente se encuentra especialmente facultado para interponer acción de tutela en mi nombre por violación de los derechos fundamentales a la defensa y debido proceso por vías de hecho contenidas en cualquier decisión judicial que se puedan derivar o emitir dentro de este proceso.

Atentamente,


NICOLAS ALVAREZ PULIDO
C.C. 80.162.448

LUIS ESTEBAN MARTINEZ PAEZ
C. C. No. 79.598.727 de Bogotá
T. P. No. 141.113 C.S.J

Poder Jurídico Patrullero Álvarez Nicolás [Descargar](#) [Guardar en OneDrive](#) [Ocultar correo](#)

Poder Jurídico Patrullero Álvarez Nicolás

DE DECUN EVILLETA <decun.evilleta@policia.gov.co> ...
Para: Esteban Martínez Abogado Vie 14/01/2022 17:20

 CamScanner 01-14-2022 17:20... 676 KB [▼](#)

Obtener [Outlook para iOS](#)

[← Responder](#) [→ Reenviar](#)

RESPU
PROC
2022-
2 ar
C

INFORME TÉCNICO - PERICIAL
DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE
TRÁNSITO
R. A. T[®] 2



VEHÍCULO No. 1: BUS, CHEVROLET NQR, modelo 2017, color blanco/verde, placa OKZ 782.

INFORME No. 210631164

Bogotá D.C., noviembre 5 de 2021

R.A.T[®] es una marca registrada por IRSVIAL S.A.S, Resolución 39860 del 29/11/2007, SIC

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA	4
2.1	FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:	4
2.2	LA VÍA:	8
2.3	VEHÍCULOS:	12
2.4	MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:	15
2.5	VICTIMAS:	17
2.6	VERSIONES:	17
3.	POSICIÓN RELATIVA AL MOMENTO DEL ATROPELLO	20
4.	DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS INVOLUCRADOS	21
5.	SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO	23
6.	ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD	25
7.	HALLAZGOS	27
8.	CONCLUSIONES:	29
9.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

1. INTRODUCCIÓN

Los procedimientos de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizan técnicas y metodologías desarrolladas y probadas científicamente con el fin de determinar la dinámica del accidente que permitan identificar las causas del siniestro.

El análisis de las evidencias es la piedra angular de la investigación; su recolección y descripción conforman el punto de partida del análisis retrospectivo del accidente.

CLASE DE ACCIDENTE: ATROPELLO

➤ Documentación recibida:

Todo el proceso de la investigación y reconstrucción analítica del siniestro, se basa en la información considerada por el grupo técnico de IRSVIAL, que fue suministrada y recolectada empleando los procedimientos técnicos de fijación fotográfica, planimétrica, y técnicas analíticas de reconstrucción de accidentes basadas en las leyes de la física, biomecánica, ingeniería automotriz, medicina forense, como se indica a continuación:

- a) Informe policial de accidente de tránsito IPAT.
- b) 02 fotografías del lugar de los hechos.
- c) Formatos FPJ-3, 10, 11 (fotógrafo a B/N) y 14 de policía judicial de tránsito.

2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y reconstrucción del accidente se describe y se analiza a continuación con el fin de determinar de manera retrospectiva la secuencia del accidente y sus causas.

2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:

De acuerdo al reporte del accidente de tránsito el siniestro ocurrió el 30 de octubre de 2020 a las 19:30 horas en la carrera 11 con calle 3, Bogotá.



Imagen No.1: En esta imagen se aprecia la ubicación geográfica del lugar de los hechos. (fuente Google Maps).

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO N° A001183646

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS

9. VEHÍCULOS

10. TIPO DE ACCIDENTE

11. LUGAR DE IMPACTO

12. VÍCTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES

13. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

14. ANEXOS

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

16. CORRESPONDIENTE

17. OBSERVACIONES

18. OBSERVACIONES

19. OBSERVACIONES

20. OBSERVACIONES

21. OBSERVACIONES

22. OBSERVACIONES

23. OBSERVACIONES

24. OBSERVACIONES

25. OBSERVACIONES

26. OBSERVACIONES

27. OBSERVACIONES

28. OBSERVACIONES

29. OBSERVACIONES

30. OBSERVACIONES

31. OBSERVACIONES

32. OBSERVACIONES

33. OBSERVACIONES

34. OBSERVACIONES

35. OBSERVACIONES

36. OBSERVACIONES

37. OBSERVACIONES

38. OBSERVACIONES

39. OBSERVACIONES

40. OBSERVACIONES

41. OBSERVACIONES

42. OBSERVACIONES

43. OBSERVACIONES

44. OBSERVACIONES

45. OBSERVACIONES

46. OBSERVACIONES

47. OBSERVACIONES

48. OBSERVACIONES

49. OBSERVACIONES

50. OBSERVACIONES

51. OBSERVACIONES

52. OBSERVACIONES

53. OBSERVACIONES

54. OBSERVACIONES

55. OBSERVACIONES

56. OBSERVACIONES

57. OBSERVACIONES

58. OBSERVACIONES

59. OBSERVACIONES

60. OBSERVACIONES

61. OBSERVACIONES

62. OBSERVACIONES

63. OBSERVACIONES

64. OBSERVACIONES

65. OBSERVACIONES

66. OBSERVACIONES

67. OBSERVACIONES

68. OBSERVACIONES

69. OBSERVACIONES

70. OBSERVACIONES

71. OBSERVACIONES

72. OBSERVACIONES

73. OBSERVACIONES

74. OBSERVACIONES

75. OBSERVACIONES

76. OBSERVACIONES

77. OBSERVACIONES

78. OBSERVACIONES

79. OBSERVACIONES

80. OBSERVACIONES

81. OBSERVACIONES

82. OBSERVACIONES

83. OBSERVACIONES

84. OBSERVACIONES

85. OBSERVACIONES

86. OBSERVACIONES

87. OBSERVACIONES

88. OBSERVACIONES

89. OBSERVACIONES

90. OBSERVACIONES

91. OBSERVACIONES

92. OBSERVACIONES

93. OBSERVACIONES

94. OBSERVACIONES

95. OBSERVACIONES

96. OBSERVACIONES

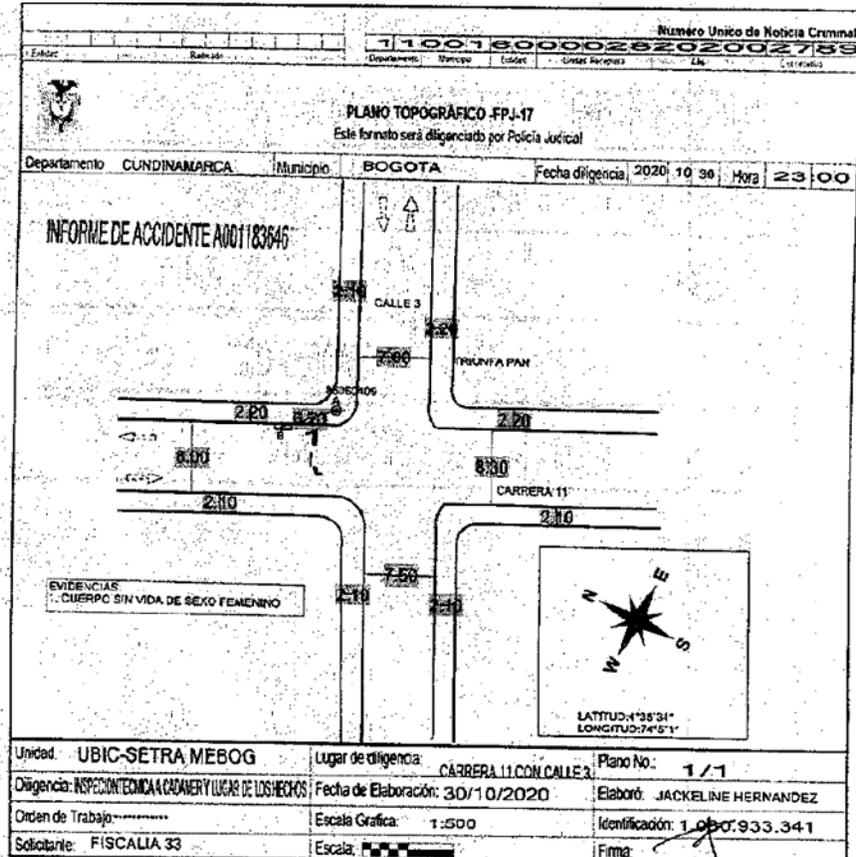
97. OBSERVACIONES

98. OBSERVACIONES

99. OBSERVACIONES

100. OBSERVACIONES

Imagen No.3: En esta imagen se muestra la página No.2 del informe policial de accidente de tránsito IPAT.



PUNTO DE REFERENCIA A POSTE DE ENERGIA No 86060409	
PUNTO DE REFERENCIA B TAPA DE ALCANTARRILLA SIN NUMERO	
NUMERO	IDENTIFICACION DEL PUNTO
1	CABEZA DEL OCCISO
2	PIES DEL OCCISO

Imagen No.4: En esta imagen se muestra la página No.3 del informe policial de accidente de tránsito IPAT.

2.2 LA VÍA:

Las condiciones y características de la vía donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No.1 y 2 así como en la tabla No.1.



Fotografía No.1: compuesta por registros strretview con fecha 2019 sobre la calle 3 en ambos sentidos, donde se observan las características generales de la intersección



Fotografía No.2: compuesta por registros streetview con fecha 2019 sobre la carrera 11 en ambos sentidos, donde se observan las características generales de la intersección .



Fotografía No.3 PANORAMICA: fotografía tomada hacia el oriente sobre la calle 3 en aproximación a la carrera 11, donde se observan las características generales con fecha junio 2021; por condiciones de seguridad no fue posible hacer la inspección completa al lugar en 3 intentos realizados.

En la siguiente tabla se describen las características de la vía.

CARACTERÍSTICAS	Calle 3	Carrera 11
ÁREA, SECTOR	<i>Intersección urbana, residencial</i>	
GEOMETRICAS	<i>Recta, plana</i>	
UTILIZACIÓN	<i>Doble sentido</i>	
CALZADAS	<i>Una</i>	
CARRILES	<i>Uno por sentido</i>	
MATERIAL	<i>Concreto</i>	
ESTADO	<i>huecos</i>	
CONDICIONES Y TIEMPO	<i>Seca, normal</i>	
ILUMINACIÓN	<i>Artificial presente, buena</i>	
CONTROLES Y SEÑALES	<i>Paso peatonal; SR-28 (prohibido parquear)</i>	<i>SR-01 Pere.</i>

TABLA No. 1

2.3 VEHÍCULOS:

Las características técnico mecánicas de los vehículos, son consideradas en el presente análisis. Sin embargo, el aspecto más importante a observar radica en la ubicación de los daños sobre su estructura; variables que permitirán identificar la severidad del impacto y la posición relativa al momento del impacto.

La severidad del impacto está determinada por la magnitud del daño (dimensiones transversales, longitudinales y de profundidad), su ubicación (lo cual determina la rigidez de la estructura deformada) y el elemento que sirve de esfuerzo para producir el daño.

VEHÍCULO No. 1: BUS, CHEVROLET NQR, modelo 2017, color blanco/verde, placa OKZ 782.



Imagen No.5: En esta imagen se observa el vehículo involucrado en el siniestro motivo de investigación.

CONDUCTOR		NICOLAS ÁLVAREZ PULIDO	
IDENTIFICACIÓN		CC 80.162.448	
EDAD		37 años	
LICENCIA		B2 activa	

CARACTERÍSTICAS		VEHÍCULO No. 1	
SERVICIO		Oficial	
OCUPANTES		0	
DIMENSIONES		Largo 7,9m Ancho 2,4m Alto 3,0m Distancia Ejes 4,4m	
PESO TOTAL		4000 - 4500kg	

TABLA No. 2

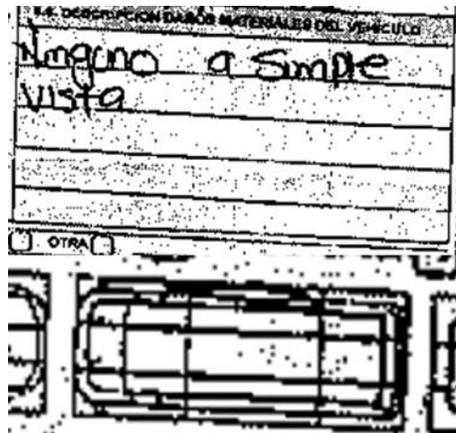


Imagen No.6: En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia a ausencia de daños y no hay referencia a lugar de impacto.

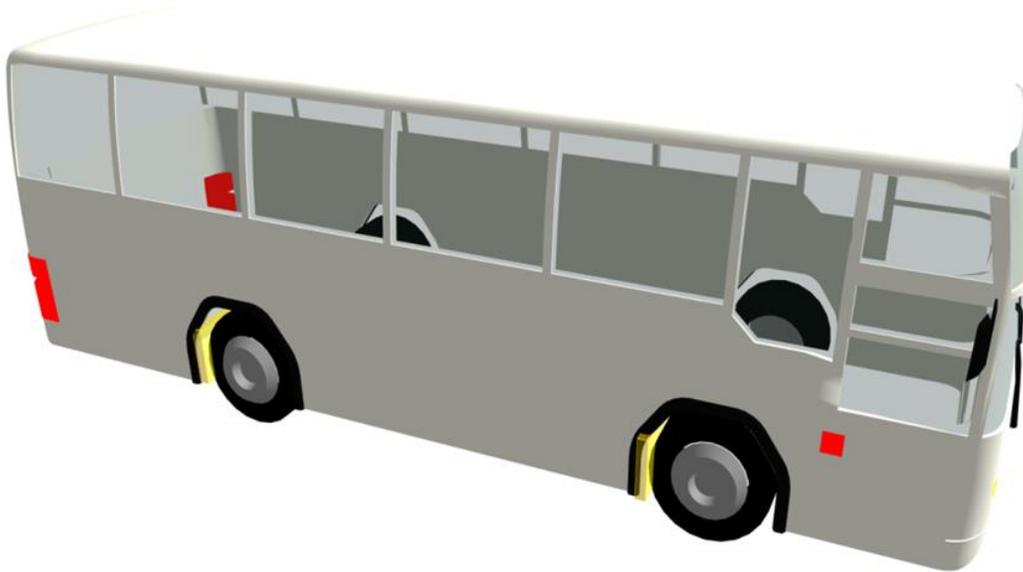


Imagen No.7: En esta imagen basada en los reportes se resalta la zona de rastros en el rodante.



Imagen No.8: compuesta por registros de inspección judicial al vehículo en las instalaciones de SETRA-Bogotá donde se identificaron manchas de color rojo, al parecer sangre en los guardabarros anterior y posterior del lado derecho.

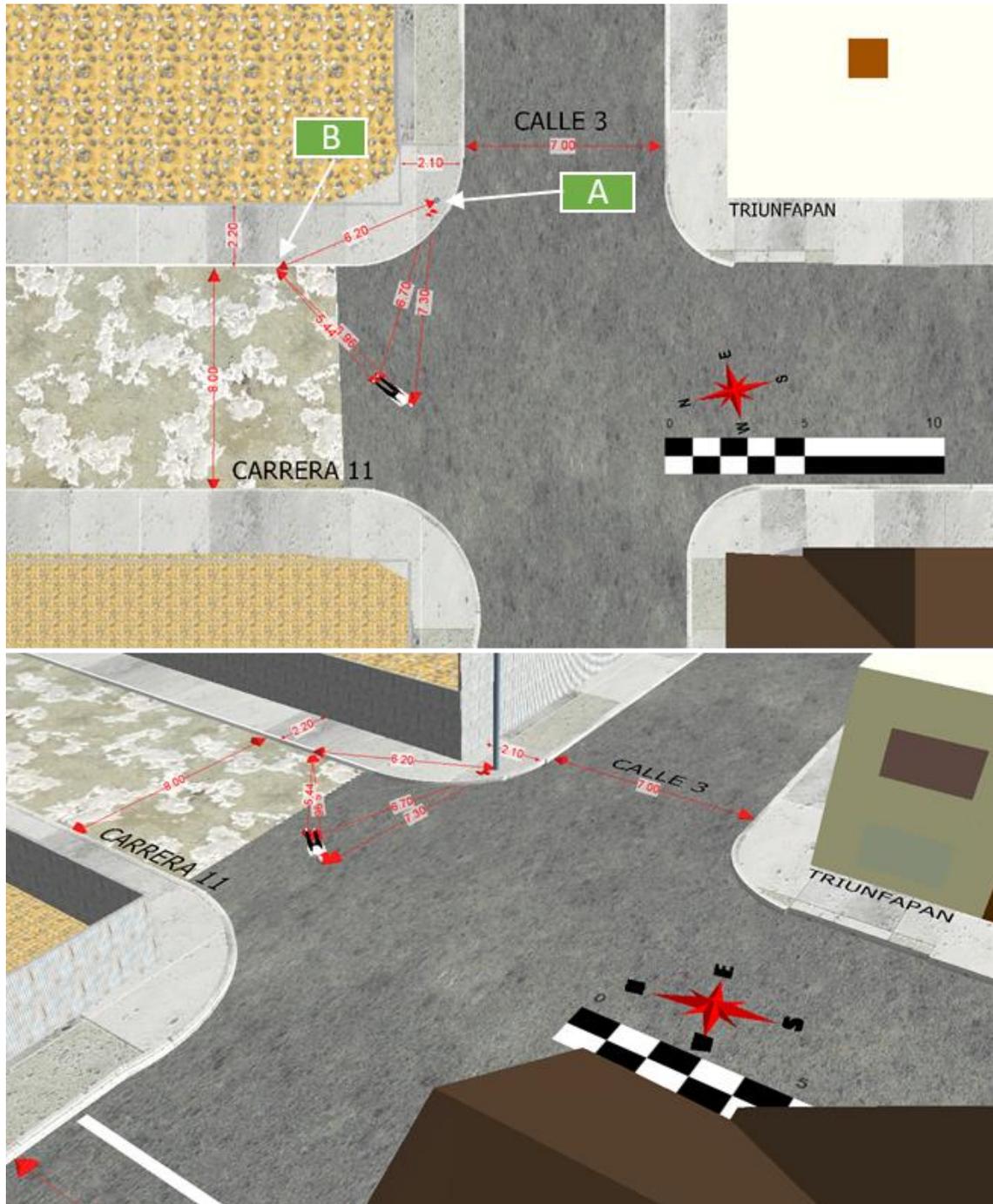


Imagen No.10: Imagen compuesta de vista en planta de la elaboración a escala en el software EdgeFx, del Bosquejo elaborado para el evento.

2.5 VICTIMAS:

Producto del accidente se reporta una persona fallecida:

No.	NOMBRES	DATOS
1	MONICA PATRICIA BOLAÑOS CARO	C.C 52.909.189, 38 años, peatón, presentó explosión de bóveda craneana con exposición de masa encefálica; presenta vestigios de tierra en glúteos y piernas, chaqueta con desgaste por arrastre.

TABLA No. 3

➤ DILIGENCIAS ADELANTADAS

- visita al lugar de los hechos para elaboración de registro fotográfico y topográfico, truncados parcialmente por condiciones de seguridad en el sector.

2.6 VERSIONES:

- Sr. Nicolás Álvarez conductor del vehículo No.1:

“...¿Me regala un relato de los hechos de ese día? **RESPUESTA:** Es una parte de tolerancia donde venden droga, esa persona era habitante de calle, esa persona llevaba más o menos como 15 años en ese sector, tenía hijos 2 o 3, se los quito el bienestar familiar, a esa muchacha la abandonó totalmente la familia, después hizo una reclamación el hermano allá llego en un aspecto a solicitar el expediente, yo no digo que porque era habitante de calle tenía que pasar eso. Yo arranque empezando que la vía es destapada yo arranque normal

me hubieran avisado que había cogido una persona con el bus yo paro, pero yo paro y a mí me rompen el bus y me matan me queman el bus porque después de esa vaina eso todos los habitantes se revotaron toco llamar al Smart y todo, a mí me aviso una persona testigo que fue el que me dijo usted atropello o cogió con la pacha del bus una persona que estaba debajo o se la tiraron, si no que desafortunadamente 3 cámaras y no enfocan nada, pero lo que a mí me han dicho los comerciantes que tienen panadería, fama a raíz que usted le cogió un revolver a una persona de allá de ese sector y no se quiso comprar con plata. Ella estaba desde temprano bebiendo y drogada y que supuestamente me la tiraron cuando yo arranqué en el punto ciego del bus fue en la parte trasera, puse a funcionar el bus porque iba para un servicio en el parque nacional todo lo hice legalmente la prueba de alcoholemia me salió negativa. **PREGUNTA:** ¿Usted iba solo o acompañado? **RESPUESTA:** Solo porque en ese servicio es así no hay personal, cuando yo me subí verifique mis dos espejos no vi nada arranque como son buses grandes no era de día estaba oscuro. **PREGUNTA:** ¿Cuál era la iluminación en la vía? **RESPUESTA:** La de tránsito puso iluminación media, había buena iluminación, pero hay partes donde es oscuro y la vía estaba con huecos. **PREGUNTA:** ¿Cuáles eran las condiciones climáticas? **RESPUESTA:** Estaba de noche, pero seco, eso allá es el Bronx eso es la segunda olla más grande de Bogotá todo eso lo demolieron porque van hacer edificios es expendio de drogas. Yo estaba hay porque el bus da impacto salían muchos heridos con armas blancas mi servicio era ahí. En la vía ahí mucho desnivel no es pavimentado. **PREGUNTA:** ¿Cuándo le hicieron la inspección al vehículo había algún tipo de rastro? **RESPUESTA:** Si había rastro de sangre. **PREGUNTA:** ¿De cuánto es la capacidad del vehículo? **RESPUESTA:** 22 personas, ese bus se utiliza para plan social gente que está en alto grado de exaltación para trasladarlos a la UPJ son buses para cumplir con todos los protocolos de llevar personas, en la parte de adelante tiene una jaula que son 12 personas. **PREGUNTA:** ¿Ese día desde que horas había iniciado turno? **RESPUESTA:** Desde las siete de mañana y salía a las diez y media once de la noche, ese día esa persona estaba de cumpleaños y me dijeron que estaba amanecida y consumiendo ella consumía bazuco, mucha gente dice que la dejaron recostada al lado del bus, otros dicen que fueron dos tipos que llegaron y cuando yo arranqué la tiraron **PREGUNTA:** ¿El vehículo se encontraba estaciona sobre la calle 3 o la carrera 11?

RESPUESTA: Yo recuerdo que eso era la 11 con tercera, estaba sobre la carrera 11, la 11 cuando estaba estacionado y cuando puse el carro en marcha qué me ordenaron trasladarme para para el parque Nacional era la tercera, estaba sobre la 11 y cogí la tercera. **PREGUNTA:** ¿Usted salió de la carrera 11, para dónde se dirigió? **RESPUESTA:** Yo estaba sobre la 11 baje por toda la tercera a coger la Caracas y llegar a eso es como la 32 con Caracas a subir el parque Nacional y ahí hacerle presencia a un señor capitán que estaba comprometido el bus. **PREGUNTA:** ¿Usted se dirigió por la calle 3 al occidente? **RESPUESTA:** Si, no sé si será el occidente yo baje hasta la Caracas. **PREGUNTA:** ¿Usted que maniobra realizo para dar marcha, dio reversa o solo avanzo? **RESPUESTA:** No señora, yo cuando salí, el carro estaba prendido tenía las balizas puestas porque como es un punto crítico, porque para mi la orden es que después de las 06:00 de la tarde toca tener bajadas las balizas, ya que es una parte bastante complicada, entonces lo que yo hice fue subirme, me informan por radio vía celular, me subo al vehículo, verifico los 2 espejos, no había absolutamente nada ninguna persona ni nada, pongo la direccional que voy a voltear y lentamente cojo el vehículo y arrancho, simplemente arranqué, giré para coger la 3 y ya arranqué no me dijeron nada ni nada, entonces a mano derecha verifiqué los espejos que no hubiera nada alrededor del bus, lo que uno siempre hace que uno arranque y verifica que no haya ningún carro adelante ni a los lados ni nada ni una moto ni una persona ni nada, yo nunca le di hacia atrás ni nada yo siempre le di fue hacia adelante, yo estaba sobre la 11 giré a coger la 3ra a mano derecha.”

3. POSICIÓN RELATIVA AL MOMENTO DEL ATROPELLO.

Teniendo en cuenta los vestigios en el vehículo, lesiones, labores investigativas y posición final del cuerpo, se propone una posición relativa probable de los involucrados al momento del contacto:



Imagen No.11: posición relativa probable de los involucrados al momento del contacto/sobrepaso, y el área donde se presentó. El área azul de 3,0 x 1,0 m, indica que el contacto se presenta en cualquier punto de esta, la cual se encuentra ubicada en sobre la carrera 11.

4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS INVOLUCRADOS.

Uno de los aspectos principales de la investigación y la reconstrucción está vinculado con la determinación objetiva de la velocidad de circulación de los vehículos, momentos previos al accidente, el lugar de la vía donde ocurre el impacto y la posición relativa de los involucrados en ese instante, así como la secuencia de movimiento después del impacto. La valoración de estos interrogantes permitirá conocer la o las causas que desencadenaron el hecho.

Conceptos básicos: teóricos-físicos.

La deducción analítica de la velocidad de circulación del vehículo y la secuencia del accidente se basa en la utilización de un **MODELO FÍSICO** basado de las leyes de la física tales como leyes de conservación, leyes de cinemática y dinámica, que tengan en cuenta las principales variables que intervienen en el siniestro, e involucre los parámetros que determinan la ocurrencia del mismo, además se tuvo en cuenta las siguientes condiciones:

- El área de contacto y posición relativa se localizó y planteó teniendo en cuenta la posición final del cuerpo, reporte de estigios de arrastre, vestigios en las llantas del lado derecho del vehículo.
- Posterior al sobrepaso el cuerpo presenta las lesiones de severidad y el vehículo al parecer continúa su avance al no haber reporte de posición final ni huellas u otros rastros asociados
- Un proceso de frenada de emergencia se calcula teniendo en cuenta un tiempo de reacción del conductor entre uno coma cinco (1,5 s) y dos (2,0 s) segundos, la desaceleración del vehículo durante la frenada es uniforme con un *coeficiente de desaceleración efectivo* mínimo de 0,55 y máximo de 0,65 para el vehículo No.1.

NOTA: *Los resultados del análisis y los cálculos aquí hechos dependen en su totalidad de la información recibida; sin embargo los rangos usados para los diferentes parámetros se han escogido de manera que incluyan lo que en realidad sucedió.*

4.1 VELOCIDAD LIMITE EN CURVA PARA INICIAR PROCESO DE DERRAPE.

$$V_c = 3.6\sqrt{\mu g R}$$

V: Velocidad entre 26 y 30 km/h.

μ : Coeficiente de rozamiento efectivo entre 0,5 y 0,6.

g: Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s²

R: Radio de curvatura de la vía entre 19 y 12m asociado a la trayectoria que se plantea en la posición relativas probable para salir de la carrera 11 y tomar la calle3.

4.2 TIEMPO NECESARIO PARA PASAR DEL BORDE DE VÍA HASTA EL ÁREA DE IMPACTO.

$$t = \frac{\Delta D}{\Delta V_p} \quad (2)$$

t: tiempo transcurrido entre 2,8 y 3,6 s

V_p : Velocidad de peatón caminando entre 1,2 y 1,5 m/s

D: Distancia recorrida entre 3,8 y 4,8 m. circulando occidente a oriente sobre la carrera 11

4.3 DISTANCIA QUE REQUIERE UN VEHÍCULO PARA DETENERSE Y QUE SE DESPLAZA A UNA VELOCIDAD V_v .

$$D_T = \frac{V_v^2}{2\mu g} + t_r V_v \quad (2)$$

D_T : Distancia total recorrida.

V_v : Velocidad del vehículo.

t_r : Tiempo de reacción de una persona atenta.

μ : Coeficiente de rozamiento entre las llantas del vehículo y el piso

5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea una secuencia posible para el accidente en donde al momento del contacto/sobrepaso el vehículo No.1 Bus se desplazaba sobre la carrera 11 para tomar la calle 3 hacia la avenida caracas a una velocidad que no llega a superar los veintiséis (**26 km/h**) a treinta (**30 km/h**) kilómetros por hora.

A raíz del sobrepaso probable tanto con llanta delantera como trasera del lado derecho, se genera un arrastre y las lesiones de severidad en el cuerpo de la peatón, el cual seguidamente alcanza su posición final registrada; paralelamente el vehículo continúa el desplazamiento posible hacia la avenida caracas (hacia el occidente).

** con la evidencia registrada no es posible establecer si la caída del cuerpo a la superficie obedece a un contacto con la zona frontal del bus o a una pérdida de estabilidad propia del cuerpo o a maniobras de terceros.*

*** la trayectoria planteada del bus obedece los vestigios registrados y posición final del cuerpo sobre la calzada, es posible otro tipo de secuencias como el desplazamiento del bus sentido sur norte sobre la carrera 11 o un giro abierto desde la calle 3 para tomar la carrera 11 hacia el norte, pero no hay a la fecha algún indicio de esas situaciones.*

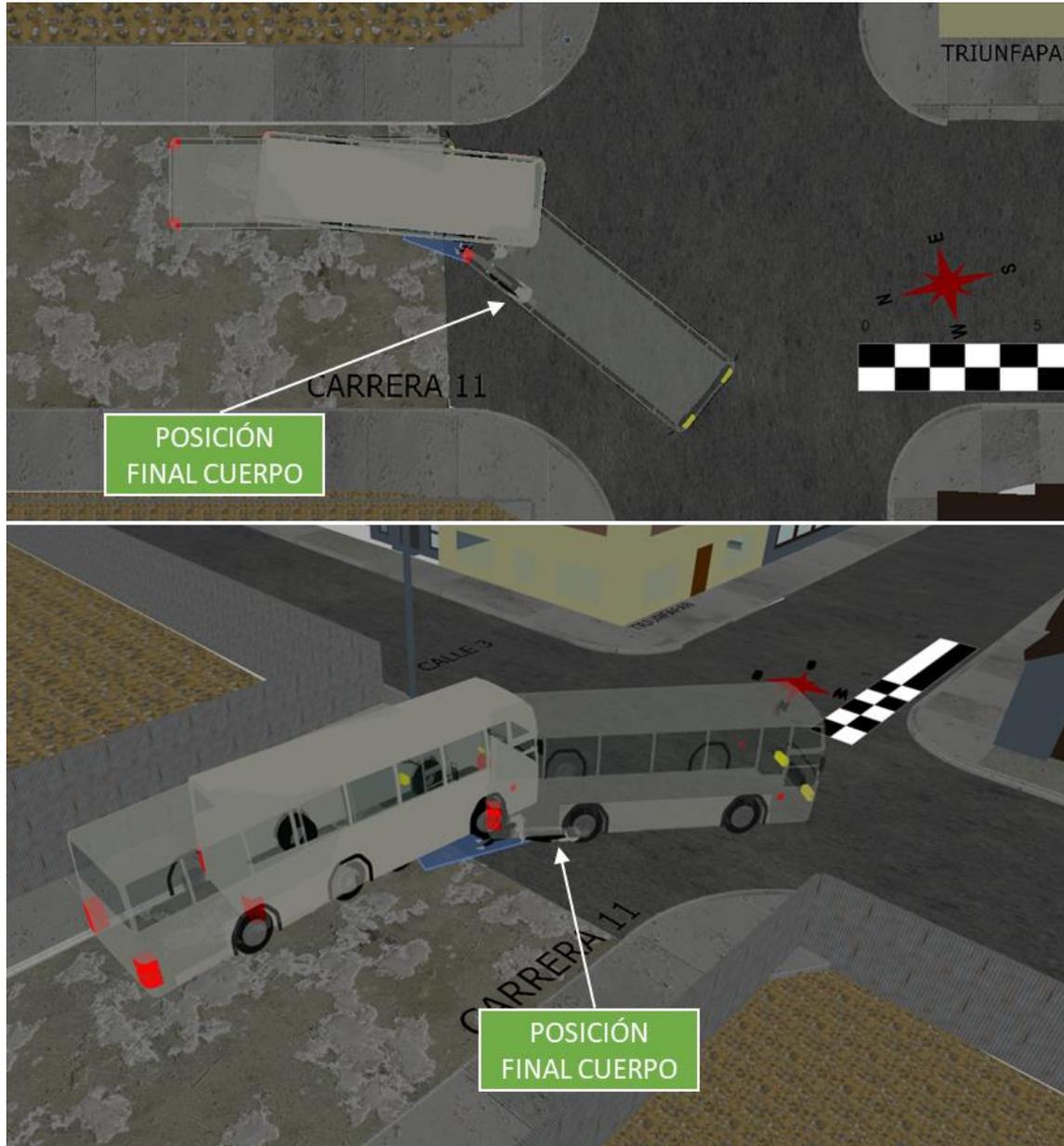


Imagen No.12: representación de la posible secuencia del evento tomando como referencia la posición final y contacto con llantas derechas del vehículo.

6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD.

En la generación de todo accidente, se vinculan causas relacionadas con la APTITUD y ACTITUD de los usuarios, con el estado de la vía y vehículo.

Por evitabilidad se entiende el análisis realizado a la secuencia del accidente, en las condiciones específicas del mismo, que permita determinar si el conductor del vehículo durante su proceso de conducción una vez percibido el riesgo, podían o no realizar maniobras FÍSICAMENTE posibles que le permitieran evitarlo, teniendo en cuenta las normas establecidas, la visibilidad, tiempos de reacción, estado de los vehículos, etc. Cuando un conductor percibe un riesgo, inician una serie de eventos, procesos, que se desarrollan con el único fin de evitar el peligro o hacerlo menos grave, estos procesos dependen de aspectos dinámicos, anímicos, conductuales, siendo los más usados las maniobras evasivas hacia izquierda o derecha así como el proceso de frenada de emergencia.

Para analizar la EVITABILIDAD del accidente se describe a continuación un proceso normal de maniobra de emergencia, el cual es aproximadamente como sigue: El conductor observa el peligro, a partir de este instante transcurren aproximadamente entre uno coma cinco (1,5) y dos (2,0 s) segundos¹, en aplicar los frenos o realizar alguna maniobra, por ejemplo girar; si se elige por la frenada, al actuar los frenos, las llantas disminuyen su velocidad de giro, y si se pisa fuertemente el pedal se pueden bloquear las llantas, por lo que el vehículo finalmente se desplaza un trayecto frenando con llantas a punto de bloquearse o deslizando antes de detenerse totalmente, en este último caso es posible que quede marcada una huella de frenada, si se elige la maniobra de giro el vehículo se desviará en la trayectoria que el conductor le dé a la dirección, y dependiendo del ángulo el vehículo solamente cambiará de dirección sin derrapar lateralmente.

¹ Tiempo de reacción normal para un conductor atento en condiciones ambientales normales diurnas.

En los anteriores procesos se involucran dos distancias recorridas por el vehículo, primero la distancia que recorre el vehículo durante el tiempo de reacción del conductor, llamada distancia de reacción **dR**, y segundo la distancia que recorre el vehículo durante la frenada **dF**, la distancia total de parada **dT**, es la suma de las dos, es decir, **dT = dR + dF**; Es importante anotar que cuando se bloquean las llantas se pierde maniobrabilidad en la conducción.

El hecho que analiza la evitabilidad del accidente radica en determinar en qué lugar se encontraba cada participante cuando podía percibir al otro como riesgo, y así realizar las maniobras tendientes a evitar el contacto entre ellos, maniobras como frenar o girar. En el presente siniestro no se identifican vestigios asociados a maniobras de emergencia o de reacción ante un riesgo, paralelamente la posibilidad de que el cuerpo perdiera estabilidad o estuviese caído sobre la vía reducen la posibilidad de ser reconocido por el conductor con antelación.

El tiempo que se puede estimar si el peatón estuviese circulando de occidente a oriente sobre la calzada es superior al de reacción de un conductor, sin embargo no es posible compararlo con el tiempo requerido por un conductor para detenerse, al no tener un valor de velocidad de circulación probable del vehículo. Solo se cuenta con un referente de velocidad asociado a una posible ruta del vehículo que puede estar asociado a proceso de aceleración, lo que amplía las incertidumbres en el proceso de análisis de evitabilidad por proceso cinemáticos.

7. HALLAZGOS

- a) Los resultados del análisis hecho son compatibles con la evidencia recopilada y suministrada para análisis. .
- b) La construcción del bosquejo en 3D se basa en el reporte de la autoridad de tránsito y en el registro de rastros y evidencias diagramado y referenciado en el bosquejo del IPAT, complementado con la inspección al lugar de los hechos y registros streetview
- c) En el IPAT se plantea como hipótesis de ocurrencia de los hechos la 157 (*"Otra: hechos materia de investigación"*).
- d) No se cuenta con evidencia técnica que permita establecer la influencia de terceros en el desarrollo del evento.
- e) Con registros de álbum fotográfico del día a color sería posible ampliar los resultados del presente informe.
- f) No se identifican daños ni rastros compatibles con impactos violentos entre la estructura del vehículo y la persona; solamente se tiene como referencia los vestigios de fluidos en los guardabarros, los cuales en correlación con las lesiones, son compatibles con un sobrepaso y aplastamiento, estando el cuerpo ya tendido sobre la superficie.
- g) La ausencia del vehículo en posición final en el lugar de los hechos amplía la incertidumbre asociada y restringe en gran medida la aplicación de modelos de cálculo asociados a posiciones finales y distancias recorridas.
- h) No se cuenta con evidencia que permita establecer el evento que llevó el cuerpo a caer la superficie de la vía, si un contacto con el bus o por propia cuenta o por terceros.
- i) No se registran ni identifican huellas asociadas a trayectoria del vehículo, a frenado, aceleraciones u otras, que reduzcan la incertidumbre asociada al evento.
- j) No se identifican rastros o vestigios que sugieran maniobras súbitas o inadecuadas realizadas por el vehículo No.1.
- k) Se requiere poder contar con reporte de toxicología forense para analizar la posible influencia de intoxicaciones en el desarrollo del evento.

- l) Bajo las condiciones establecidas no es posible establecer condiciones de evitabilidad por proceso cinemático de los cuerpos.
- m) La reacción del conductor depende de la capacidad de identificar o de reconocer el riesgo potencial, si este riesgo no es visible por las dimensiones del vehículo, ubicación del cuerpo, como visual del conductor enfocado en otra situación de la vía o maniobra y estado propio de la vía (huecos resaltos, ruidos externos).
- n) Es relevante poder contar con los resultados de pruebas biológicas sobre la naturaleza de los rastros de fluido identificados en el vehículo, en aras de validar que si sean humanos y que pertenezcan a la occisa.
- o) Se identifica que el vehículo por sus dimensiones, colores y posible uso de luces estroboscópicas, es un objeto de fácil identificación y reconocimiento por los demás usuarios de la vía.
- p) El área de impacto posee un amplio rango debido a la ausencia de rastros o vestigios reportados asociados al contacto primario entre los involucrados, y se basa en la compatibilidad con la posición final del cuerpo, vestigios en el cuerpo y labores investigativas. Este margen de incertidumbre se traslada a los resultados de los cálculos, sin embargo, esta incertidumbre no indica desconocimiento o error, sino el resultado que mejor se ajusta desde la perspectiva forense.
- q) Las versiones sobre el evento que fueron plasmadas en el presente informe, hacen parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo, pero no se constituyen como elementos objetivos de juicio, ni herramientas para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente
- r) Es relevante mencionar que en la medida que sea suministrada para análisis información técnica y objetiva sobre el evento tal como fotografías digitales o a color del día de los hechos, experticia técnica a vehículo, necropsia, toxicología forense, biología o gene es posible ratificar, ampliar los resultados del presente informe y reducir los rangos de variables utilizadas.

8. CONCLUSIONES:

1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea una secuencia posible para el accidente en donde al momento del contacto/sobrepaso el vehículo No.1 Bus se desplazaba sobre la carrera 11 para tomar la calle 3 hacia la avenida caracas a una velocidad que no llega a superar los veintiséis (26 km/h) a treinta (30 km/h) kilómetros por hora.

A raíz del sobrepaso probable tanto con llanta delantera como trasera del lado derecho, se genera un arrastre y las lesiones de severidad en el cuerpo de la peatón, el cual seguidamente alcanza su posición final registrada; paralelamente el vehículo continúa el desplazamiento posible hacia la avenida caracas (hacia el occidente).

*** la trayectoria planteada del bus obedece los vestigios registrados y posición final del cuerpo sobre la calzada, es posible otro tipo de secuencias como el desplazamiento del bus sentido sur norte sobre la carrera 11 o un giro abierto desde la calle 3 para tomar la carrera 11 hacia el norte, pero no hay a la fecha algún indicio de esas situaciones.*

2. Respecto del factor vía no se identifican elementos relacionados con la causa generadora del accidente.

3. Respecto del factor vehículo no se identifican en los reportes ni en el análisis elementos relacionados con la causa generadora del evento.

4. La incertidumbre generada por la ausencia de evidencias técnicas y registros objetivos, no permiten establecer la dinámica más probable del evento, una sin un amplio margen de incertidumbre asociada, aparte de la planteada en cuanto a un contacto entre el cuerpo sobre la vía y las llantas derechas del vehículo.

5. Basados en el análisis de la información objetiva suministrada se establece que la circunstancias² asociadas a la ocurrencia del accidente de tránsito obedecen al factor humano, al presentarse con igual posibilidad de ocurrencia, la ausencia de reconocimiento de la presencia de la persona en la calzada por parte del conductor del vehículo No.1 durante el proceso de conducción o para iniciar la marcha, o al presentarse por parte de la peatón la pérdida de estabilidad propia del cuerpo (o por influencia de terceros) durante el cruce de la calzada, o al no reconocer la presencia del bus y la maniobra por este realizada (*Hallazgo f, h, m*).

Nota Importante: Para la introducción de este informe pericial en un proceso penal y/o civil como elemento material probatorio y su sustentación en audiencia por parte de los peritos firmantes, es necesaria la comunicación a la dirección forense de IRSVIAL LTDA para su autorización.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

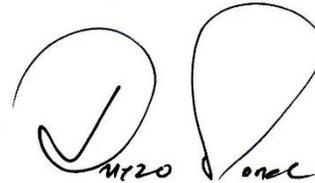
1. Investigation Traffic Accident Manual. University Northwestern Institute Traffic. Stannard Baker & Lynn Fike.
2. "Motor Vehicle Accident Reconstruction and Cause Analysis, Rudolf Limpert, Fifth Edition, 1999, Lexis Publishing.
3. "Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).
4. Simms et Al. "Confidence Limits For Impact Speed Estimation From Pedestrian Projection Distance" IJCRASH 2004 Vol9 No2 Woodhead publishing ltd.

² CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.

5. "Pedestrian/cyclist Traffic Crash Reconstruction", Mike R and Tony B., first edition, IPTM.
6. Diego M López, Técnica de distancia de lanzamiento empleada en la reconstrucción de colisiones vehículo – Peatón, Revista INML y CF, Vol. 18 No.1, 2004, 21 – 27.
7. Cuantificación de la probabilidad o chance de evitabilidad en un accidente de tránsito cuando se supera la velocidad límite en un tramo vial, Alejandro Rico León, Diego López Morales, Revista Escuela Colombiana de Ingeniería, No.102, 2016, 37-41.



Alejandro Rico León
Físico Forense



Diego M López Morales
Físico Forense

NOTA: Cada uno de los peritos forenses que firman el presente informe técnico pericial de reconstrucción de accidentes de tránsito, autoriza expresamente al otro individualmente a comparecer ante los estrados judiciales para sustentar en audiencia de juicio oral el contenido del mismo.

Alejandro Rico León

- Reconstructor de accidentes acreditado por **ACTAR-USA** con el número **3352**.
- Perito Forense Avanzado certificado en hechos de tránsito OIAV-DEKRA.
- Físico Universidad de los Andes.
- Especialista en Investigación Criminal DINA-E-PONAL
- Especialista en Reconstrucción de Accidentes de Tráfico Universitat de Valencia.
- Perito, investigador-Reconstructor Gabinete de Física Forense del Grupo de Criminalística de la Policía de Tránsito de Bogotá 2009 - 2014.
- Investigador y reconstructor de aproximadamente 1100 accidentes de tránsito.
- Autor de artículos científicos sobre reconstrucción de accidentes.
- Docente Universitario en temas de investigación y reconstrucción de A/T.
- Presentador y asistente en World Reconstruction Exposition 2016.
- Miembro NAPARS(National Association of Professional Accident Reconstruction Specialist)

Ms Diego Manuel López Morales

- Físico y Magíster en ciencias Físico Matemáticas.
- Físico Forense Investigador y Reconstructor de accidentes de tránsito.
- Físico Forense - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 1994 - 2005.
- Centro Internacional Forense FCI, ex director Forense FCI. 2005 – 2007.
- Reconstructor de más de 3100 accidentes de tránsito.
- Perito experto en las cortes de Colombia.
- Docente Universitario, autor de artículos sobre accidentología y seguridad vial.
- Certificado como **PERITO FORENSE AVANZADO** en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA ISO/IEC 17024 -2012**. PFT 0010
- Miembro NAPARS(National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).