



304

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

**INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.**

Bogotá D. C, septiembre 11 de 2019

**PROCEDENCIA PRUEBA PERICIAL ART 226. C.G.P**

1. El presente informe es realizado por el investigador **ROGER KEVIN PALACIO DEVIA** identificado con número de cédula 1.069.177.742 de Ricaurte, Cundinamarca.
2. Con domicilio en la ciudad de Bogotá, con dirección de notificación Calle 100 #70g-54 Bogotá D.C y teléfono de contacto 3112217157.
3. Manifiesto que mi profesión es investigador judicial, dado que me forme académicamente como técnico en investigación judicial en la **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALISTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca en el año 2013. Se anexan soportes académicos.

Formación académica: seminario “Manejo de lugar de los hechos en investigación de accidentes de tránsito con una duración de 50 horas, dictado por la **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca.

Formación académica: seminario balístico Forense; **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca con duración: 60 horas.

**TÉCNICO DE SEGUROS.** Diplomado que acredita la capacidad técnica en seguros de la circular 050 de la superintendencia financiera.



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

Estudiante de sexto semestre de la facultad de derecho la **UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA.**

Estudiante de **DIPLOMATURA DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO** y uso de Software reconstructor analítico de colisiones de tránsito terrestre RACTT 5.0, del **CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES – CEIRAT.**

4. Manifiesto que no cuento con lista de publicaciones.
5. Me he desempeñado como perito de accidentes de tránsito en cuatro procesos penales, de los cuales uno es en el juzgado **PRIMERO PENAL MUNICIPAL DE CONOCIMIENTO** de la ciudad de Bogotá, uno **JUZGADO SEGUNDO PENAL MUNICIPAL** y **EN EL JUZGADO SEGUNDO PENAL DEL CIRCUITO** de la ciudad de Yopal, Casanare, dos en el **JUZGADO PRMISCOU DEL CINCUITO DE MONTERREY**, y en una ocasión en un proceso civil del **JUZGADO TREINTA Y CINCO CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ,**

Asimismo, me desempeñe como investigador de campo en la empresa **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS** donde realizaba labores de recolección de elementos materiales de prueba o evidencia física en las investigaciones asignadas, mediante la implementación de las técnicas de la criminalística, con el objeto de brindar un apoyo técnico encaminado al esclarecimiento de los hechos en accidentes de tránsito, durante un periodo de un año y ocho meses, donde realice un aproximado de **DOSCIENTAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

De igual forma me desempeñe como en el área de la docencia en la **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca, desde hace dos años donde oriento las asignaturas de **INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y FOTOGRAFÍA JUDICIAL.**



306

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

Asimismo, me desempeñé como investigador de campo en la empresa **INVERTEJ S.A** donde realizó investigaciones de accidentes de tránsito para las compañías de transporte afiliadas a este servicio, habiendo realizado un total de quince investigaciones de accidentes de tránsito.

Finalmente me desempeñé como gerente y director operativo de la empresa **OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S**, con una trayectoria de dos años y seis meses, donde he realizado investigaciones y reconstrucciones de siniestros viales para las compañías de seguros **ALLIANZ SEGUROS, EQUIDAD SEGUROS y HDI SEGUROS**, para un total de treinta investigaciones realizadas.

Para un total aproximado de doscientas setenta tres (273) **INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, a lo largo de mi experiencia como perito de investigación de accidentes de tránsito.

6. No he sido designado en proceso anteriores o en curso por la misma parte.
7. No me encuentro incurso en ninguna de las causales contenidas en el artículo 50, en lo pertinente.
8. **DECLARO** que los métodos realizados en el presente dictamen son similares a los métodos utilizados en cada una de mis investigaciones de accidentes de tránsito en los que se servido como perito.
9. **DECLARO** que los métodos realizados en el presente dictamen son similares a los métodos utilizados en las investigaciones de accidentes de tránsito en Colombia, tales como los métodos de fijación topográfica y registro fotográfico utilizados por las autoridades competentes que desarrollan este tipo de investigaciones.



307

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

10. Los documentos e información utilizados para este informe son:

- Copia del **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO 251325**, suscrito por el policía de tránsito **MEJIA CARDONA JORGE**, identificado con cédula de ciudadanía 9.472.855 con placa policial 088516 y **CARDONA BARRIOS**, identificado con cédula de ciudadanía 9.977.685, con placa policial 109732.
- Tres fotografías del momento del siniestro aportadas por la señora **LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO**, identificada con cédula de ciudadanía 1.069.748.880.
- Informe de investigador de campo (fotógrafo) con número único de investigación 768346000187201602010.
- Versión de los hechos del señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151, conductor del Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519.

**OBJETO DEL INFORME TÉCNICO**

Me permito rendir informe técnico de investigación de accidente de tránsito, cuyo objetivo es presentar el análisis de los hechos materia de investigación conocidos bajo el del **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO 251325**, suscrito por el policía de tránsito **MEJIA CARDONA JORGE**, identificado con cédula de ciudadanía 9.472.855 con placa policial 088516 y **CARDONA BARRIOS**, identificado con cédula de ciudadanía 9.977.685, con placa policial 109732, que trata de evento de tránsito con fecha de ocurrencia el día 29 de septiembre del año 2016, en el



308

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

kilómetro 91+850 metros de la vía Cali – Andalucía, donde resultaron involucrados los siguientes vehículos

**VEHÍCULO No 1:** Tractocamión de placas WXX136, marca Kenworth, color azul, modelo 2007, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**, quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía 14.251.694.

**VEHÍCULO No 2:** Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519, conducido por el señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151.

**Descripción clara y precisa de la forma, técnica e instrumentos utilizados en la actividad pericial a que se refiere este Informe:**

Con el fin de adelantar actividades investigativas, y que conlleven a un análisis de los elementos materia de prueba – evidencia física que obran dentro del proceso investigación, la técnica que se utilizó para lograr el estudio y análisis de la información fue por medio documental, donde se estudiaron los folios aportados, encontrándome con la siguiente relación:

- Copia del **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO 251325**, suscrito por el policía de tránsito **MEJIA CARDONA JORGE**, identificado con cédula de ciudadanía 9.472.855 con placa policial 088516 y **CARDONA BARRIOS**, identificado con cédula de ciudadanía 9.977.685, con placa policial 109732.
- Tres fotografías del momento del siniestro aportadas por la señora **LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO**, identificada con cédula de ciudadanía 1.069.748.880.



389

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

- Informe de investigador de campo (fotógrafo) con número único de investigación 768346000187201602010.
- Versión de los hechos del señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151, conductor del Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519.

La información plasmada en el parte policial será evaluada y analizada, con el fin de rendir concepto pericial en forma útil, pertinente y conducente, dado que se adelantará una serie de actividades investigativas que permiten hacer descubrimientos y realizar una serie de conclusiones a la investigación.

**Los instrumentos utilizados en esta investigación son:**

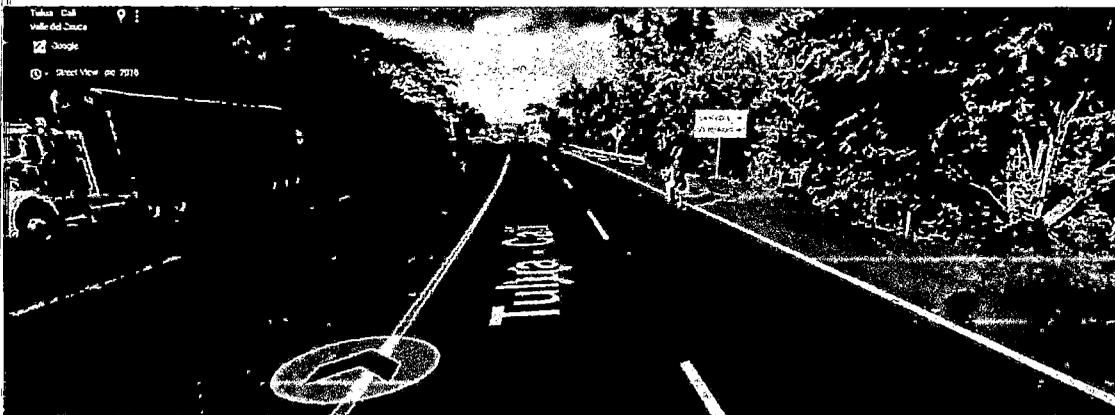
- Cámara fotográfica digital Marca Sony, modelo DSC-WX300. Equipo que se encuentra en perfecto estado.
- Metro laser marca BOSCH, referencia DI333, mide distancias con un haz de luz láser hasta 80 metros, y posee medidor de inclinación de la pendiente respecto a la horizontal, haciendo el cálculo en forma precisa y de manera digital.
- Dron Marca DJI modelo SPARK con cámara incorporada de 12 Mgpix, capacidad de vuelo de 500 metros de altura velocidad 50 km/h.
- Software de dibujo y diseño Vista FX, herramienta que permite plasmar en forma digital y precisa, las diferentes acotaciones tomadas del lugar de los hechos, para lograr representar en forma más real las dimensiones de un sitio o lugar.



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

**DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA ANTES MENCIONADA.**

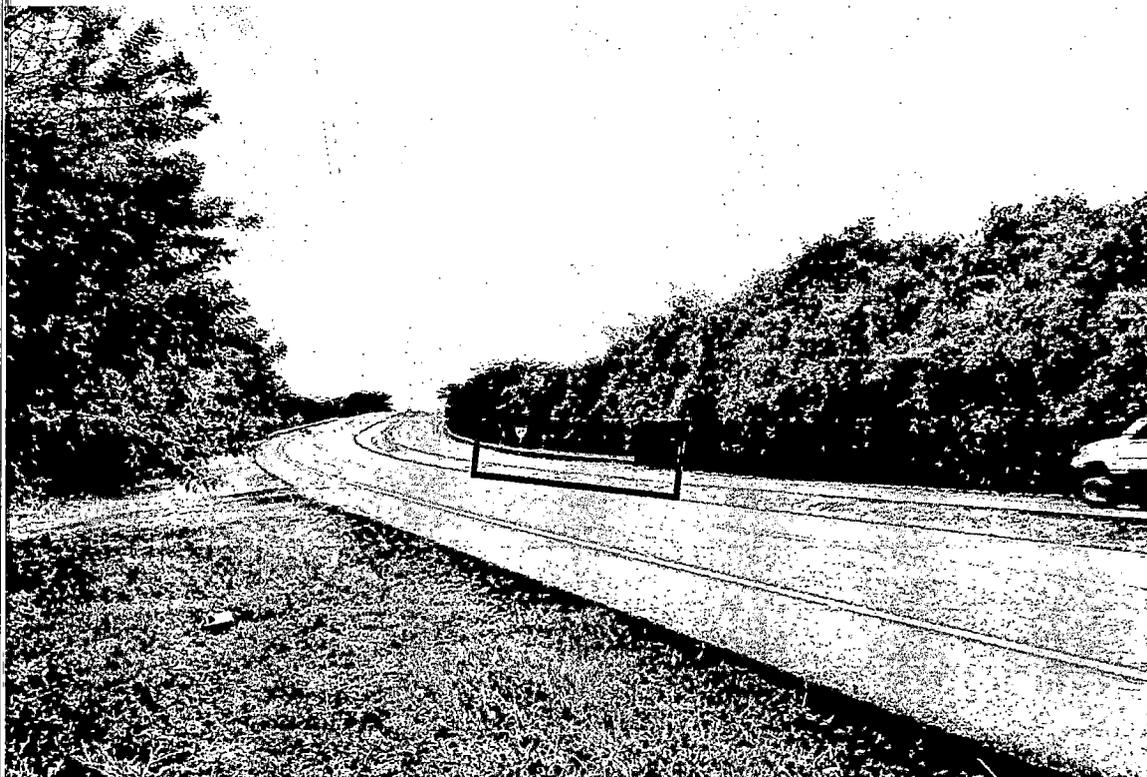
El jueves 01 de septiembre de 2019, siendo las 08:00 horas, se hace presencia en el kilómetro 91+850 metros de la vía Cali – Andalucía, donde se realiza inspección al lugar de los hechos, por lo tanto, se efectúa una fijación fotográfica y topográfica, donde se registra la vía implicada en el evento, su señalización vial y demás elementos propios del inventario vial.





**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
**(National Bureau Of Investigation)**

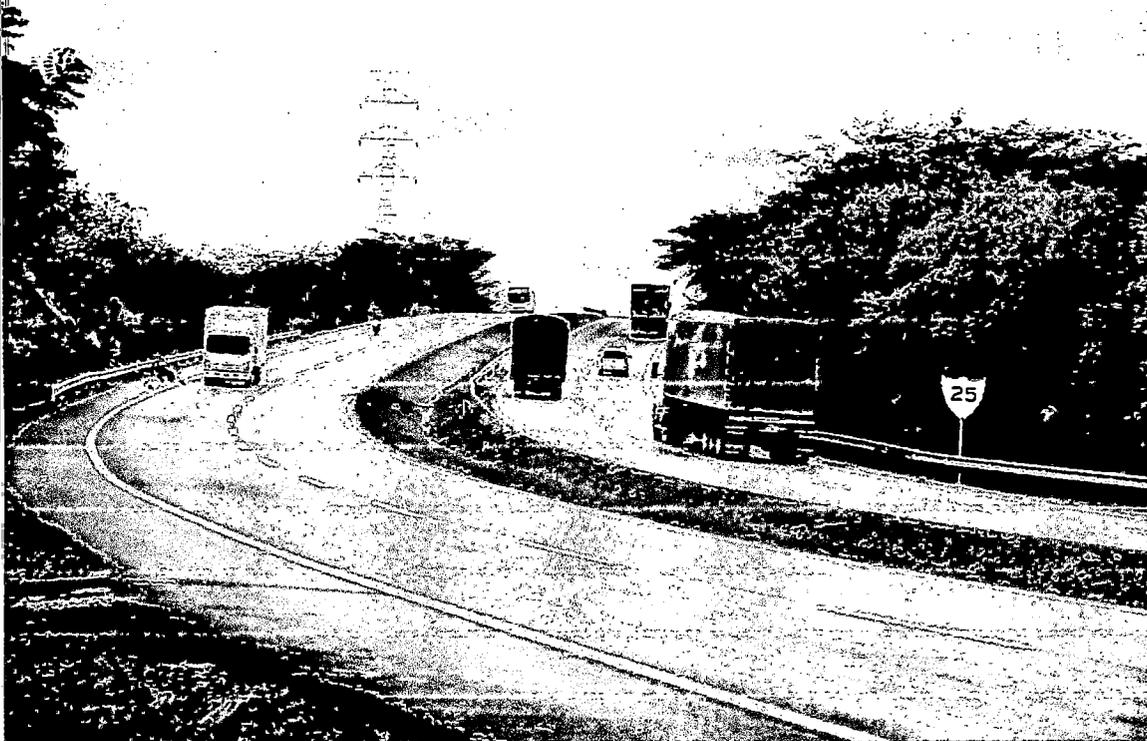
*El anterior registro fotográfico corresponde al lugar de los hechos, tomado de Google Maps, donde se puede evidenciar que las condiciones de la vía no han variado desde el momento del suceso hasta la fecha de inspección.*



**FOTOGRAFIA 01 - Panorámica:** Se observa una vía curva compuesta con dos calzadas, sin embargo, la calzada en la que sucede el evento es en sentido Andalucía – Cali, (cuadro rojo), la cual cuenta con dos carriles en un solo sentido de circulación, también cuenta con berma, con línea separadora de carril. No cuenta con señalización de velocidad máxima permitida.



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*



**FOTOGRAFIA 02 - Panorámica:** Se observa lugar de los hechos vista en sentido Andalucía – Cali, donde no se observan señales verticales que establezcan límites de velocidad. En rectángulo rojo se muestra el lugar preciso del accidente de tránsito.



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*



**FOTOGRAFIA 03 – General:** Se observa lugar de los hechos vista en sentido Andalucía – Cali, donde no se observan señales verticales que establezcan límites de velocidad. En rectángulo rojo se muestra el lugar preciso del accidente de tránsito.

**VEHÍCULOS INVOLUCRADOS**

**Producto del accidente resulta un vehículo implicado:**

<b>CARACTERISTICAS</b>	<b>VEHICULO No 1</b>
<b>CLASE</b>	<b>TRACTOCAMIÓN</b>



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

<b>MARCA</b>	Kenworth
<b>LINEA</b>	
<b>MODELO</b>	2007
<b>COLOR</b>	Azul
<b>PLACAS</b>	WXK136
<b>SERVICIO</b>	PÚBLICO
<b>PROPIETARIO</b>	<b>DIAZ GODOY CARLOS GONZALO</b> identificado con cédula 11.372.590.
<b>CONDUCTOR</b>	<b>LUIS ALFONSO BERMUDEZ</b> , quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía 14.251.694.

**CONSULTA RUNT DE VEHÍCULO No 1.**

Datos Técnicos del Vehículo			
CAPACIDAD DE CARGA:	35000 KILO	PESO BRUTO VEHICULAR:	32000
CAPACIDAD DE PASAJEROS:	0	CAPACIDAD PASAJEROS SENTADOS:	2
NÚMERO DE EJES:	2		



35

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

PLACA DEL VEHICULO:	WXK136	ESTADO DEL VEHICULO:	ACTIVO
NRO. DE LICENCIA DE TRANSITO:	10011032479	CLASE DE VEHICULO:	TRACTOCAMION
TIPO DE SERVICIO:	Público		
<b>Información general del vehículo</b>			
MARCA:	KENWORTH	LÍNEA:	T800B
MODELO:	2007	COLOR:	AZUL
NÚMERO DE SERIE:	210822	NÚMERO DE MOTOR:	79234696
NÚMERO DE CHASIS:	210822	NÚMERO DE VIN:	
CILINDRAJE:	8000	TIPO DE CARROCERÍA:	SRS
TIPO COMBUSTIBLE:	DIESEL	FECHA DE MATRICULA INICIAL (DD/MM/AAAA):	01/06/2007
AUTORIDAD DE TRANSITO:	INST TTOYTTE CHARALA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGUO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGRABACIÓN MOTOR (SI/NO):	NO	NRO. REGRABACIÓN MOTOR:	
REGRABACIÓN CHASIS (SI/NO):	NO	NRO. REGRABACIÓN CHASIS:	
REGRABACIÓN SERIE (SI/NO):	NO	NRO. REGRABACIÓN SERIE:	

CARACTERISTICAS	VEHICULO No 2
CLASE	TREN CAÑERO
MARCA	Kenworth
LÍNEA	T800
MODELO	2010
COLOR	VERDE
PLACAS	VKK-519
SERVICIO	PÚBLICO
PROPIETARIO	LEASING DE OCCIDENTE S.A NIT 860503370 para el momento de los hechos. Actualmente el propietario es INGENIO LA CABAÑA.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.  
(National Bureau Of Investigation)

<b>CONDUCTOR</b>	<b>ROMERO OTALORA NESTOR, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151.</b>
------------------	---

PLACA DEL VEHÍCULO:	VKK519	ESTADO DEL VEHÍCULO:	ACTIVO
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	10012800991	TIPO DE SERVICIO:	Público
TIPO DE SERVICIO:	Público	CLASE DE VEHÍCULO:	TRACTOCAMION
<b>🚗 Información general del vehículo</b>			
MARCA:	KENWORTH	LÍNEA:	T800
MODELO:	2010	COLOR:	VERDE
NÚMERO DE SERIE:	3WKDD40XXAF270240	NÚMERO DE MOTOR:	79390103
NÚMERO DE CHASIS:	3WKDD40XXAF270240	NÚMERO DE VIN:	3WKDD40XXAF270240
CILINDRAJE:	15000	TIPO DE CARROCERÍA:	SRS
TIPO COMBUSTIBLE:	DIESEL	FECHA DE MATRICULA INICIAL (DD/MM/AAAA):	<input type="checkbox"/> 15/06/2010
AUTORIDAD DE TRÁNSITO:	STRIA TTO MCPAL PUERTO TEJADA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGUO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGRABACIÓN MOTOR (SI/NO):	NO	NRO. REGRABACIÓN MOTOR:	
REGRABACIÓN CHASIS (SI/NO):	NO	NRO. REGRABACIÓN CHASIS:	

<b>🚗 Datos Técnicos del Vehículo</b>			
CAPACIDAD DE CARGA:	35	PESO BRUTO VEHICULAR:	52000
CAPACIDAD DE PASAJEROS:		CAPACIDAD PASAJEROS SENTADOS:	2
NÚMERO DE EJES:	3		



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

**DESCRIPCIÓN DE DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS**

De acuerdo con el análisis técnico del realizado y teniendo como base el **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO 251325**, suscrito por el policía de tránsito **MEJIA CARDONA JORGE**, identificado con cédula de ciudadanía 9.472.855 con placa policial 088516 y **CARDONA BARRIOS**, identificado con cédula de ciudadanía 9.977.685, con placa policial 109732 y el Informe de investigador de campo (fotógrafo) con número único de investigación 768346000187201602010, se describen los daños que presentaron los rodantes.

**VEHÍCULO No 1:** Tractocamión de placas WXX136, marca Kenworth, color azul, modelo 2007, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**, quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía 14.251.694, presento deformación en la zona frontal izquierda, deformación en el costado lateral izquierdo, sección delantera. Adicionalmente anexamos fotografía aportada por la señora **LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO**, identificada con cédula de ciudadanía 1.069.748.880.





**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*



**VEHÍCULO No 2:** Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519, conducido por el señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151, presenta daños en la parte trasera del vagón No 4 o ultimo vagón.

**ELEMENTOS MATERIA DE PRUEBA (EMP) Y EVIDENCIA FISICA (EF)**

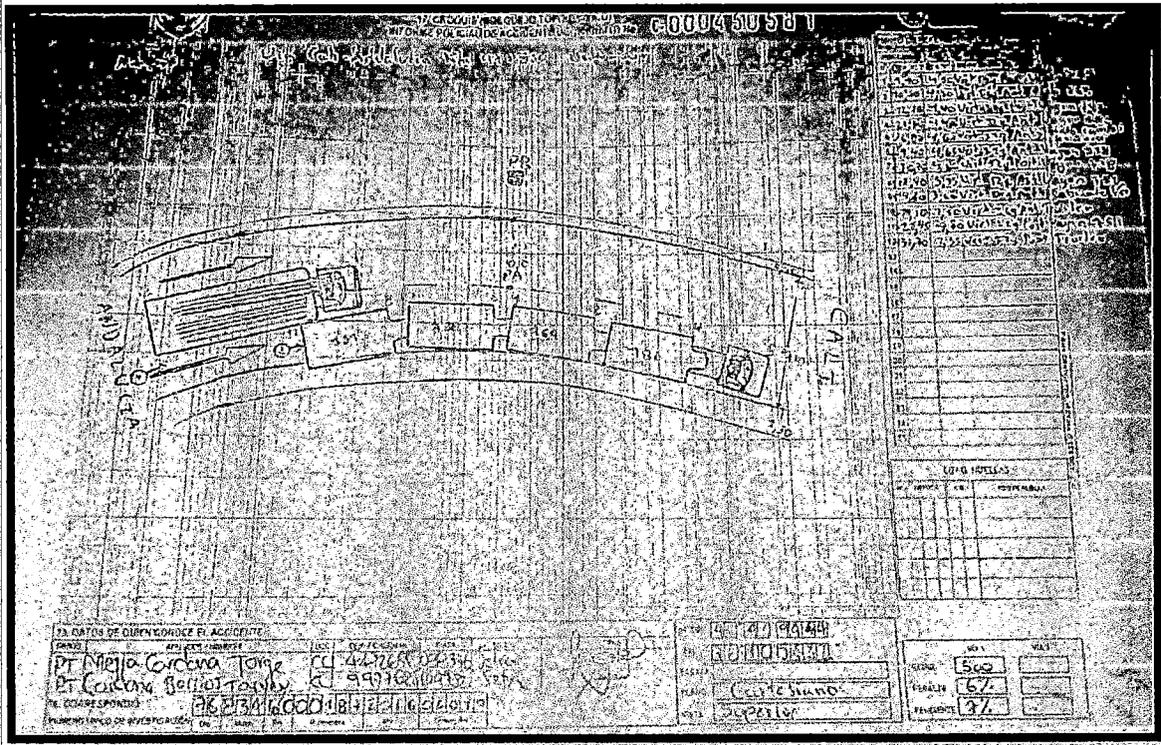
De conformidad con el **INFORME POLICIAL DE ACCIDENDE DE TRÁNSITO 251325**, suscrito por el policía de tránsito **MEJIA CARDONA JORGE**, identificado con cédula de ciudadanía 9.472.855 con placa policial 088516 y **CARDONA BARRIOS**, identificado con cédula de ciudadanía 9.977.685, con placa policial 109732, se observan los siguientes elementos materiales probatorios y evidencia física:



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

**EMP 01** Tractocamión de placas WXX136, marca Kenworth, color azul, modelo 2007, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**, quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía 14.251.694

**EMP 02** Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519, conducido por el señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151.



*Bosquejo topográfico realizado por el agente de tránsito.*



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.  
(National Bureau Of Investigation)

CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN EL ACCIDENTE

**VEHÍCULO No 1:** Tractocamión de placas WXX136, marca Kenworth, color azul, modelo 2007, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**, quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía 14.251.694, quien falleció a causa del accidente. El conductor en mención contaba con licencia de conducción de categoría C3 y B3 activa para el momento de los hechos y adicionalmente no contaba con registro de comparendos por infracciones de tránsito.

NOMBRE COMPLETO:	LUIS ALFONSO BERMUDEZ				
DOCUMENTO:	C.C. 14251694	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA		
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8626857		
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	03/01/2012				
<input checked="" type="checkbox"/> Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expte Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
14251694	STRIA TTEy MOV CUNDIZIPAQUIRA	05/01/2016	ACTIVA		Ver Detalle
Categorías de la licencia Nro: 14251694					
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua		
C3	05/01/2016	05/01/2018			
B3	05/01/2016	05/01/2025			
8755185	SDM - BOGOTA D.C.	03/01/2012	INACTIVA		Ver Detalle

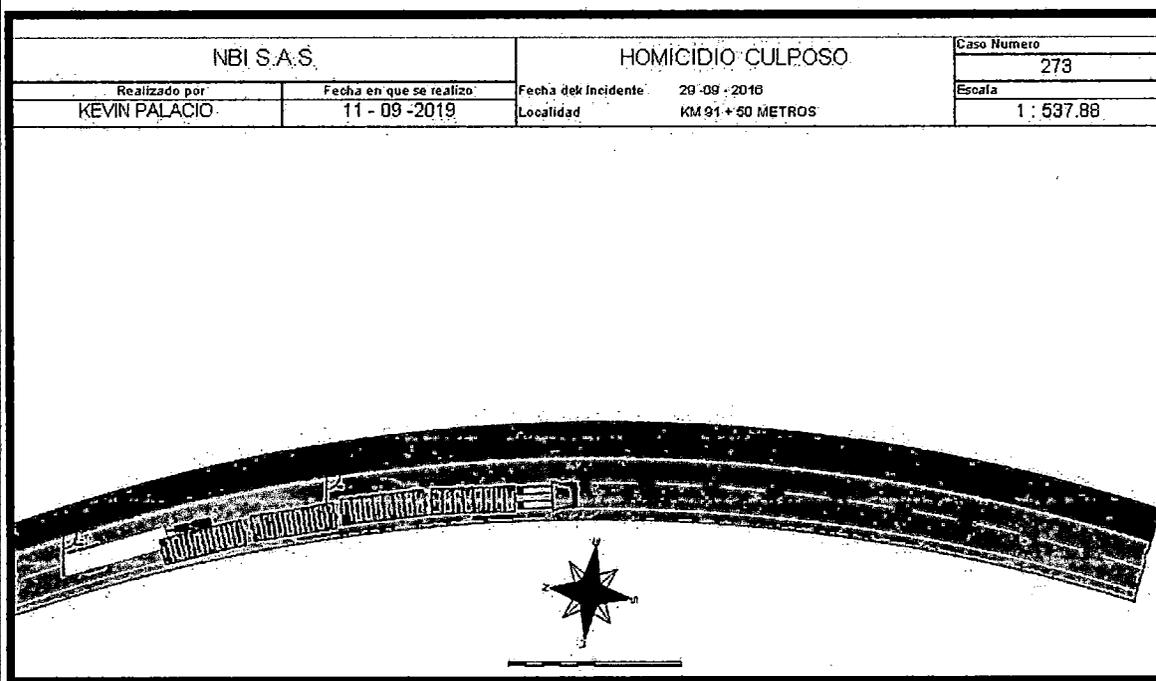
**VEHÍCULO No 02** Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519, conducido por el señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151, quien contaba con licencia de conducción C3, A2 y B3, vigente para el momento de los hechos, adicionalmente no registra comparendos por infracciones de tránsito.



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

NOMBRE COMPLETO:	NESTOR ROMERO OTALORA		
DOCUMENTO:	C.C. 10554151	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	3761764
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	14/01/2011		

**PLANO TOPOGRÁFICO SOFTWARE VISTA FX 2**



Una vez realizado el plano topográfico del lugar de los hechos, haciendo uso de un Dron Marca DJI modelo SPARK con cámara incorporada de 12 MgpX, capacidad de vuelo de 500 metros de altura, con el cual procedimos a realizar un registro fotográfico plano y posteriormente escalamos la fotografía en nuestro software de dibujo y diseño Vista FX, herramienta que permite plasmar en

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Avenida Jiménez #9-43 Oficina 402 Bogotá. Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



327

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

forma digital y precisa, las diferentes acotaciones tomadas del lugar de los hechos, para lograr representar en forma más real las dimensiones de un sitio o lugar, es posible establecer que el método de fijación topográfica coordenadas cartesianas empleado por el agente de tránsito en el bosquejo topográfico del **INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO 251325**, no es posible utilizarlo en una vía curva, toda vez que este método precisa realizar fijación topográfica a partir de un punto de referencia a un segundo punto formando un ángulo de 90° grados, por lo que sería difícil fijar a 90° grados sin contar con eje guía (x o y).

**Sistema de coordenadas Cartesianas:** Dos líneas rectas que se corten en ángulo recto constituyen un sistema de ejes de coordenadas rectangulares, conocido también como sistema de coordenadas Cartesianas; nombre que se le da en honor al matemático francés Descartes, iniciador de la geometría analítica. Ref. Facultad de ciencias jurídicas y sociales Universidad RAFAEL LANDIVAR y según el **MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, hay unos pasos, los cuales el agente de tránsito tuvo en cuenta en el momento del diligenciamiento del método de fijación topográfica

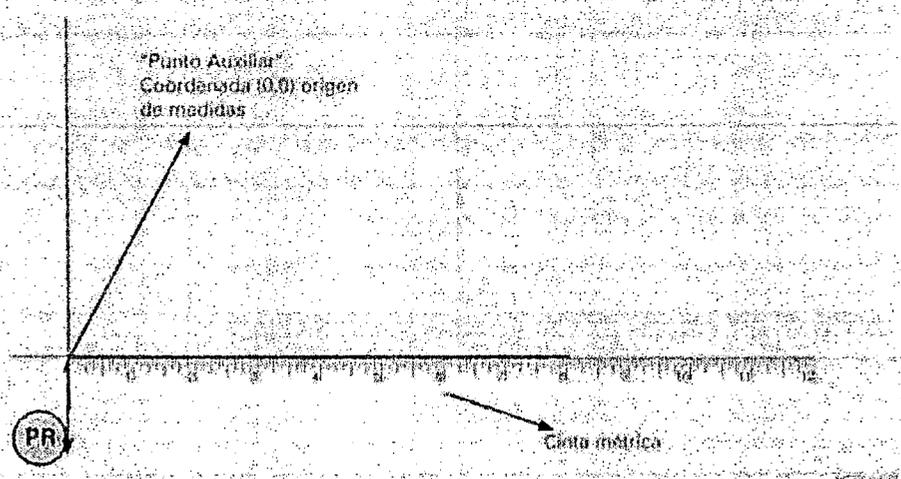
**Ángulo recto:** es aquel que mide 90 (sexagesimales).

Por lo tanto, es contraproducente realizar una fijación de ángulos de 90° en un tipo de vía curva, tal como lo establece el paso 1 y 2 del **MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**. Ver imagen

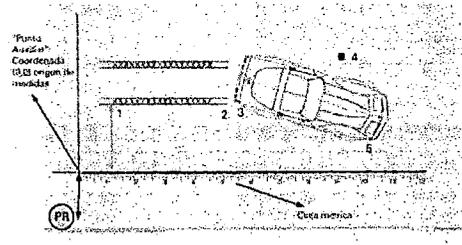


# OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI. (National Bureau Of Investigation)

**Primer Paso:** Ubicado el punto cero o punto auxiliar, se debe colocar sobre la línea base o eje "X" una cinta métrica de 10, 30, 50 o 100 metros según la extensión de los elementos involucrados en el accidente, haciendo coincidir su medida cero "0", con dicho punto auxiliar.



**Paso Dos:** Identificar ordenadamente, cada uno los puntos de medidas a acotar en la vía (ruedas, vértices o ejes de vehículos, ocultos, etc.) asignándoles un número de identificación (1, 2, 3, 4, etc.), ubiéndolos sobre el eje "X" al frente de cada punto de medida en ángulo de noventa grados (90°).



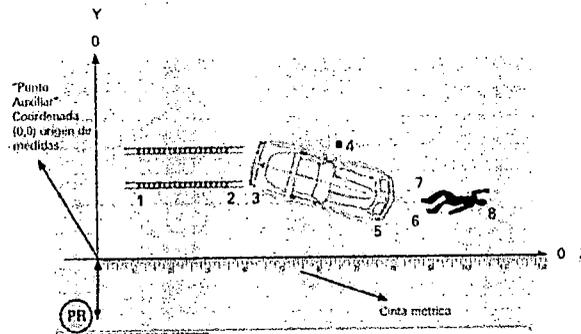


OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.  
(National Bureau Of Investigation)

**Paso Tres:** Observar el valor de medida existente en la cinta métrica estirada en el piso, la cual se registrará en la "tabla de medidas" casilla "X" o "A", y procede a tomar el valor de la medida del eje "Y" y registrarla en la casilla "Y" o "B", siguiendo con su respectiva descripción en la casilla de "identificación del punto", formando así una coordenada cartesiana que permita ubicar, posteriormente, en un análisis o reconstrucción, de forma exacta el punto acotado.

**Paso Cuatro:** De igual forma, se procede con los demás puntos de medida, los cuales deben estar identificados numéricamente y ascendientemente en forma ordenada, registrándolos en ese mismo orden en la "Tabla de Medidas". Para los del eje "X" se tomará el valor registrado directamente en la cinta métrica estirada en el piso, en realidad la acción de medición se basará, en la práctica, sólo a las cotas tomadas en el eje "Y", lo que reducirá el tiempo utilizado para la toma de medidas y mejorará la exactitud de las mismas.

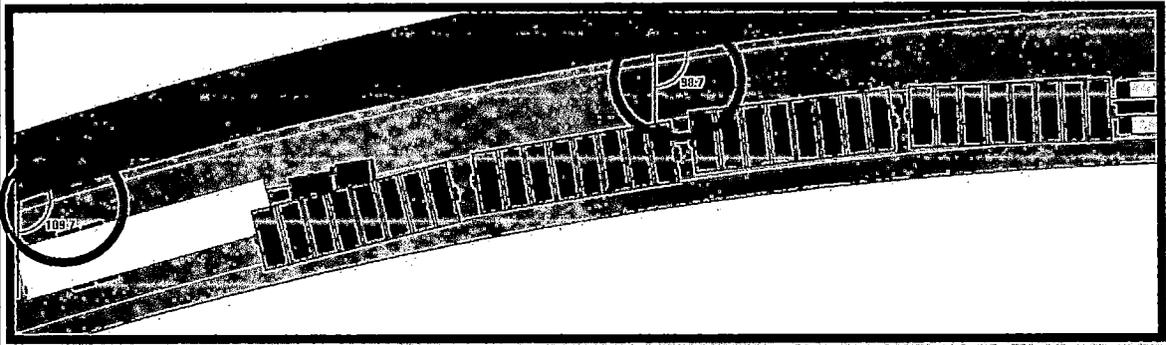
MODELO DE CRÓQUIS (COORDENADAS CARTESIANAS)



Así las cosas, se puede establecer según la fijación topográfica realizada por el agente de tránsito con respecto a las condiciones y características la vía (curva) no es posible utilizar el método de fijación topográfica coordenadas cartesianas, toda vez que no se puede obtener ángulos rectos de  $90^\circ$ , tal como lo probamos en la siguiente imagen donde se observan medidas de ángulos de  $109^\circ$  y  $98.7^\circ$ , y esto cambia notablemente la posición final exacta de los vehículos.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.  
(National Bureau Of Investigation)



Procedemos a establecer los cálculos de velocidad con el Software RACTT, Reconstructor analítico de colisiones de tránsito terrestre

**RUTINA DE CÓMPUTOS PARA ANÁLISIS DE COLISIONES**

Detalle de los modelos y valores de sus variables adoptados para la estimación de energías y velocidades

**1. Energía de deformación residual (McHenry) - 6 medidas**

Energía de deformación del vehículo tracto camión

$$Ed = \frac{w}{5} \left[ 5 \cdot G + \frac{A}{2} \cdot (c1 + 2 \cdot c2 + 2 \cdot c3 + 2c4 + 2 \cdot c5 + c6) + \frac{B}{6} \cdot (c1^2 + 2 \cdot c2^2 + 2 \cdot c3^2 + 2c4^2 + 2 \cdot c5^2 + c6^2 + c1 \cdot c2 + c2 \cdot c3 + c3 \cdot c4 + c4 \cdot c5 + c5 \cdot c6) \right] \cdot [1 + \tan^2(\theta)]$$

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[A] Coeficiente de rigidez A en Newton / centímetros	Coeficiente de rigidez	Coeficiente de rigidez	[N/cm]



326

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

[B] Coeficiente de rigidez B en Newton / centímetros cuadrados	Coeficiente de rigidez	Coeficiente de rigidez	[N/cm <sup>2</sup> ]
[G] Fuerza disipada por unidad de ancho sin deformación permanente en Newton	Fuerza	Newton	[N]
[θ] Ángulo de impacto en grados sexagesimales	Ángulo	Grado sexagesimal	[°]
[c1] Primera medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
[c2] Segunda medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
[c3] Tercera medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
[c4] Cuarta medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
[c5] Quinta medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
[c6] Sexta medida de deformación corregida en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Avenida Jiménez #9-43 Oficina 402 Bogotá. Teléfono:  
3112217157. E-mail: [info@nbi.com.co](mailto:info@nbi.com.co) – sitio web: [www.nbi.com.co](http://www.nbi.com.co)



327

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

[w] Ancho de deformación residual en centímetros	Distancia	Distancia	[cm]
--	-----------	-----------	------

**Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[A] Coeficiente de rigidez A en Newton / centímetros	639.74	[N/cm]
[B] Coeficiente de rigidez B en Newton / centímetros cuadrados	94.67	[N/cm <sup>2</sup> ]
[G] Fuerza disipada por unidad de ancho sin deformación permanente en Newton	2161.65	[N]
[θ] Ángulo de impacto en grados sexagesimales	0	[°]
[c1] Primera medida de deformación corregida en centímetros	200	[cm]
[c2] Segunda medida de deformación corregida en centímetros	190	[cm]
[c3] Tercera medida de deformación corregida en centímetros	185	[cm]



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

[c4] Cuarta medida de deformación corregida en centímetros	180	[cm]
[c5] Quinta medida de deformación corregida en centímetros	160	[cm]
[c6] Sexta medida de deformación corregida en centímetros	140	[cm]
[w] Ancho de deformación residual en centímetros	160	[cm]

**Resultado: 2577385.7 [J]**

**2. EBS**

Velocidad aproximada de circulación.

$$EBS = \sqrt{\left(\frac{M}{Mr}\right)} \cdot \sqrt{2 \cdot \frac{Ed}{M}}$$

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[M] Masa estándar del vehículo en kilogramos	Masa	Masa	[kg]
[Mr] Masa real del vehículo en kilogramos	Masa	Masa	[kg]



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

[Ed] Energía de deformación calculada en Joule	Energía	Joule	[J]
--	---------	-------	-----

**Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[M] Masa estándar del vehículo en kilogramos	35000	[kg]
[Mr] Masa real del vehículo en kilogramos	32000	[kg]
[Ed] Energía de deformación calculada en Joule	2577385.7	[J]

**Resultado: 45.69 [km/hr]**

Teniendo como base un aproximado de la profundidad de las deformaciones que presente el vehículo tipo tracto camión, es posible establecer una velocidad aproximada de circulación de 45 kilómetros por hora.

El resultado de deformación obtenido anteriormente es posible que se presente con un objeto fijo o en el caso materia de investigación con un vehículo de grandes dimensiones.

Adicionalmente al realizar informe de evitabilidad del accidente de tránsito con base en la velocidad de circulación que es de 45 km/h y la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, la cual es de 60km/h, es posible establecer que con base en el Software RACTT, que el evento era inevitable tanto

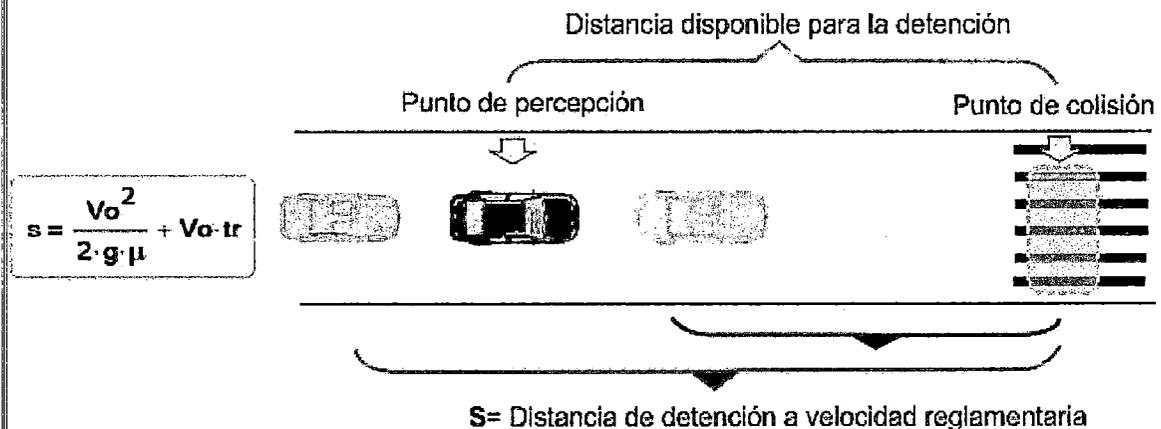


**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
(National Bureau Of Investigation)

si estaba estacionado o en movimiento a velocidades bajas, lo que se puede probar con base en lo sustentando anteriormente, así como la maniobra de evitabilidad que realizó el conductor del vehículo tracto camión. Cuando el resulta es negativo, se precisa que es un evento inevitable, y dentro del cálculo fisico se obtuvo un resultado de -1.89.

**3. Evitabilidad**

Evitabilidad de evento conforme velocidad legal y velocidad de circulación.



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]



331

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
---	-----------	-------------------------------	-----

**Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	45.69	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	0.1	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	0.7	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	60	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	20	[m]

**Resultado Distancia necesaria para detenerse: 13 [m]**

**Resultado Distancia detención a velocidad legal: 21.89 [m]**

**Resultado Distancia disponible para detención: 20 [m]**

**Resultado Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero): -1.89 [m]**

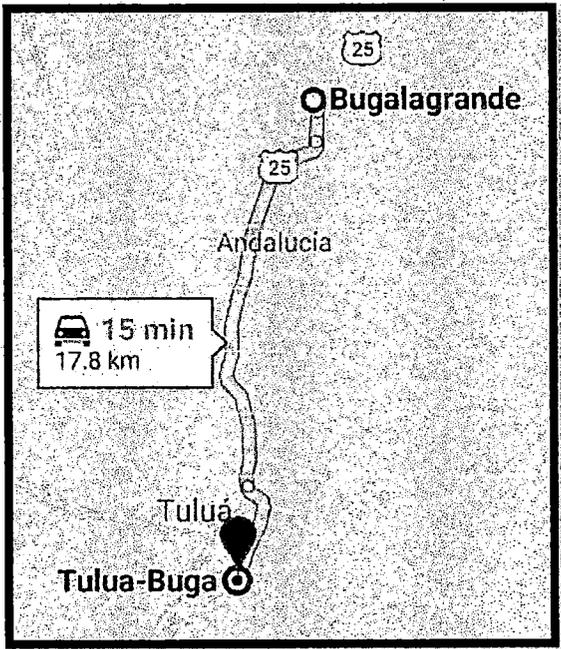
De igual forma, teniendo en cuenta la versión de los hechos del señor **ROMERO OTALORA NESTOR**, identificado con cédula de ciudadanía 10.554.151, conductor del Tren cañero con cuatro vagones de placas YKK-519, quien manifiesta puntualmente que el día 29 de septiembre de 2019 a

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Avenida Jiménez #9-43 Oficina 402 Bogotá. Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



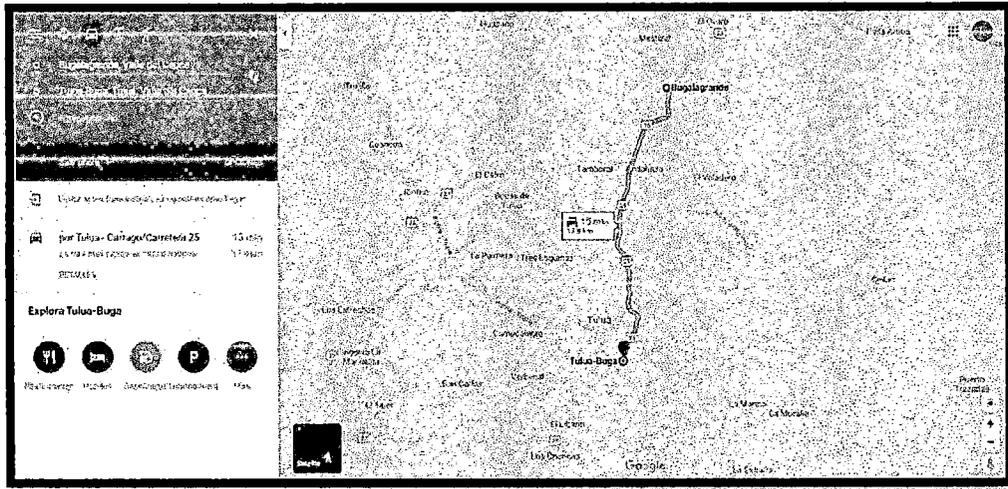
**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

eso de las 04:00 a.m. salió desde bugalagrande, cargado de caña de azúcar hasta el ingenio la cabaña y sobre las 04:30 horas, es decir, media hora después de recorrido, se presentó el impacto, manifestando que circulaba a una velocidad entre los 10 y 7 kilómetros por hora, lo que es incoherente respecto a las distancias y tiempos de desplazamiento, toda vez que según registro de Google maps la distancia que hay desde bugalagrande hasta el punto del accidente de tránsito es de 17.8 kilómetros, es decir, que si el vehículo transitó a 10 kilómetros por hora, según versión del mismo conductor debió tardar alrededor de un hora y cuarenta y cinco minutos en recorrer los 17.8 kilómetros, lo que no es coherente con lo manifestado. Hipotéticamente el vehículo debió circular a aproximadamente 30 kilómetros por hora para recorrer los 17.8 kilómetros en 30 minutos, es decir, que un vehículo que lo colisione por alcance no debería presentar una deformación como la anteriormente expuesta en los cálculos físicos, lo que nos permite establecer que posiblemente el tren cañero estaba estacionado sobre la vía, ya que las distancias, tiempos y velocidades no concuerdan con la narrado por el conductor **ROMER OTALORA NESTOR.**





**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*



Registro tomado de Google Maps, desde bugalagrande hasta el sitio del accidente.

De conformidad el artículo 14 de la resolución 0338000 de 2005, Por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas, extra dimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte, el vehículo no debía transitar en horas nocturnas, así como debía llevar dos vehículos acompañantes tal como se indica en la ley citada.

**ARTÍCULO 14º.** Condiciones de seguridad. En la realización del transporte de carga indivisible, extrapesada o extra dimensionada no consideradas en el artículo 6º de la presente Resolución, se deberá cumplir con las siguientes condiciones de seguridad, so pena de la cancelación inmediata del permiso correspondiente y sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar:

- a) Los equipos que se autoricen para transitar en las vías rurales deberán circular con la presencia de un vehículo acompañante (tipo utilitario) que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre



384

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
*(National Bureau Of Investigation)*

treinta (30) y cincuenta (50) metros de éste, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en sentido contrario sobre los posibles peligros que pueden presentarse en el caso de vías urbanas se deberá operar además con otro vehículo acompañante que transitará detrás del vehículo de carga los cuales deberán transitar a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga. Adicionalmente en ambos casos se exigirá el acompañamiento durante todo el recorrido de un grupo de personas con conocimientos técnicos específicos en tránsito y seguridad vial debidamente certificados por entidad educativa del nivel superior o tecnológico, conformado como mínimo por dos (2) miembros motorizados de una empresa privada de seguridad vial o del departamento de ingeniería de la empresa transportadora de la carga, provistos del equipo accesorio especificado en el literal h) del artículo 11º de la presente Resolución, que adviertan a los usuarios de la vía sobre los posibles riesgos que se pueden tener por la circulación de la carga a través de la carretera o calle y orienten el tránsito.

- b) Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no podrán cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por dicha vía, evitar las congestiones y los accidentes de tránsito. Estos equipos deberán movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro.
- c) Los permisos que se expidan de acuerdo con lo estipulado en el presente artículo no autorizarán el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente) en las vías rurales.
- d) Para todos los casos, se deberá dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro a los equipos de carga y a los vehículos acompañantes, durante la circulación, de acuerdo con las siguientes características:

Dimensiones: 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura.



335

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
**(National Bureau Of Investigation)**

Colores: Fondo amarillo y letras y orla negras.

Texto: "Peligro Carga Extralarga". "Peligro Carga Extra-ancha" o "Peligro Carga Extralarga y Extra-ancha". Según sea el caso. Las letras de este texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

Número de avisos: Dos (2) avisos por cada vehículo de carga que estarán colocados uno en la parte delantera y otro en la parte trasera de éste. Los vehículos acompañantes también llevarán un aviso en su parte delantera o trasera según éste transite adelante o detrás del vehículo de carga, con el mismo texto y en un tamaño que podrá reducirse hasta en un 30% con respecto al exigido para el vehículo de carga.

Material: Los avisos serán fabricados en lámina galvanizada u otro material similar que garantice su estabilidad. Su decoración se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739—Láminas retrorreflectivas para el control del tránsito.

Señales luminosas de peligro: El vehículo que realice el transporte de la carga y los vehículos acompañantes deberán contar con señales luminosas de peligro, de acuerdo con la definición establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, diferentes a las reglamentarias, tales como: Tipo vaso o tipo cilindro cuyo lente sea de color amarillo y tenga unas dimensiones mínimas de 10 centímetros de diámetro por 10 centímetros de altura.

- e) Para el otorgamiento de permisos de carga indivisible, extrapesada, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante deberá medir las deflexiones de la superficie del pavimento, mediante la utilización de equipos convencionales y en los puentes las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el INVIAS. Si los resultados de esta medición indican



**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
**(National Bureau Of Investigation)**

deformaciones que superen las admisibles o que no sean recuperables o que sean desfavorables para la estabilidad del pavimento o de las estructuras de los puentes, el transporte de la carga se suspenderá en forma inmediata sin perjuicio de la operación normal para el resto del tránsito y la poseedora del permiso procederá a estudiar un sistema o alternativa diferente de transporte.

Cuando por causa del transporte se detecte un colapso parcial o total de las estructuras de los puentes, la empresa a quien se le otorgó el permiso deberá realizar los reforzamientos necesarios de tal manera que las estructuras queden en condiciones aptas para continuar su uso.

- f) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera acometer trabajos sobre la infraestructura vial a utilizar, la autoridad competente encargada de la administración de la red vial impartirá el visto bueno previo a tales trabajos, así como el recibo a satisfacción de los mismos. Una vez vencido el permiso otorgado para el transporte, las obras que se realicen podrán hacer parte del mejoramiento de las especificaciones de la vía, para lo cual las mejoras pasarán a ser propiedad de la Nación-Instituto Nacional de Vías, Nación-Instituto Nacional de Concesiones o del respectivo Ente Territorial, sin que estas entidades deban hacer compensación alguna por tal concepto.
- g) Cualquier daño o perjuicio que se ocasione a la infraestructura vial de propiedad de la Nación-Instituto Nacional de Vías, Nación-Instituto Nacional de Concesiones, de los Entes Territoriales o de terceros, por razón u ocasión del permiso concedido, deberá ser subsanado por el beneficiario del permiso en el término fijado por la autoridad competente encargada de la administración de dicha infraestructura, sin que se supere un término mayor de treinta (30) días.
- h) No deberá interrumpirse el tránsito en los sectores de vías a utilizar por el beneficiario del permiso, por causas imputables a dicha autorización. En el caso de resultar indispensable la suspensión del tránsito



856

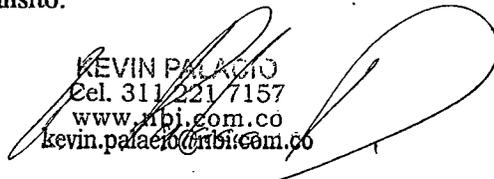
**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.**  
**(National Bureau Of Investigation)**

con el objeto de adecuar las vías a utilizar o de reparar las que hubiesen resultado afectadas, debe solicitarse autorización para el cierre de la vía, previa y oportunamente a la autoridad nacional, departamental, metropolitana, distrital o municipal encargada de la administración de la red vial y una vez obtenida ésta, el beneficiario del permiso, con la debida anticipación, dará a conocer a los usuarios de la vía la información sobre el cierre de ésta por los medios de comunicación más usuales de tales usuarios. Los gastos que ello ocasione serán por cuenta de la persona o empresa a quien se le haya concedido el permiso.

**ANEXOS**

Al presente informe se anexa un DVD, con 15 fotografías del lugar de los hechos, un plano topográfico, así como los soportes académicos y hoja de vida del perito que firma el mismo.

El presente se firma a los 11 días del mes de septiembre de 2019, en calidad de perito reconstructor de accidentes de tránsito.

   
KEVIN PALACIO  
Cel. 311/221/7157  
www.nbi.com.co  
kevin.palacio@nbi.com.co

**ROGER KEVIN PALACIO DEVIA**

**GERENTE GENERAL**

**OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES NBI S.A.S**

C.C 1.069.177.742 de Ricaurte, Cundinamarca



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

Señor

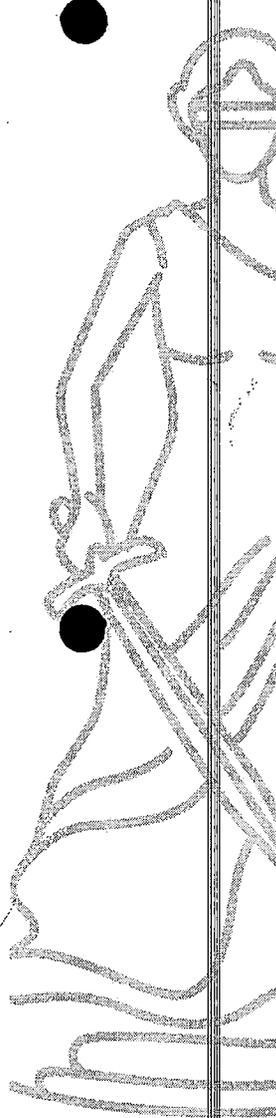
**JUEZ DIECISIETE (16) CIVIL DEL CIRCUITO**

Bogotá, D.C.

E.S.D.

**RAD. N° 11 00 131 03 016 2018 - 00149 00**

**REF.: VERBAL de LUZ MARINA LOZANO Y OTROS**  
Contra **LEASING DE OCCIDENTE S.A., Y OTROS**



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**, abogado en ejercicio, domiciliado profesionalmente en Fusagasugá, identificado con C.C. N° 79'297.528 expedida en Bogotá y T.P. N° 81.295 del Consejo Superior de la Judicatura, sus veces, 2. **INGENIO LA CABAÑA S.A.**, con N.I.T. 891501133-4, con domicilio en Guachené, Cauca, representada conforme al poder otorgado por las señoras **LUZ MARINA LOZANO ORTIZ**, domiciliada en Fusagasugá, Cundinamarca, identificada con C.C. N° 39'626.530 expedida en Fusagasugá, Cundinamarca **CLAUDIA MILENA BERMUDEZ LOZANO**, domiciliada en Fusagasugá, Cundinamarca, identificada con la C.C. N° 1'061.754.158 expedida en Fusagasugá, Cundinamarca, **LADY MARIANA LOZANO ORTIZ**, domiciliada en Fusagasugá, Cundinamarca, identificada con la C.C. N° 1'069.748.880, expedida en Fusagasugá, Cundinamarca y **JHEYSON ALFONSO BERMUDEZ ALVAREZ**, domiciliado en Fusagasugá, Cundinamarca, identificado con la C.C. N° 1'061.739.294, expedida en Fusagasugá, Cundinamarca, con todo respeto manifiesto al señor Juez, que promuevo proceso **VERBAL** en ejercicio de la acción de **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL** en contra de las sociedades 1. **LEASING DE OCCIDENTE S.A COMPAÑIA DE FINANCIAMIENTO**, con N.I.T. 860503370-1, con domicilio en Bogotá D.C., representada por **JOSÉ GERARDO CASTRO SILVA**, o quien haga legalmente por su Gerente **JUAN CRISTOBAL RENJIFO ROMERO**, 3. **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, con N.I.T. 890903407-9, con domicilio en Medellín, Antioquia, representada legalmente por su Gerente **JUAN CAMILO ARROYAVE CARDENAS** y del señor 4. **NESTOR ROMERO OTALORA**, identificado con la C.C. No. 10'554.151, domiciliado en Cali - Vallé o quien haga sus veces, demanda que baso y fundamento en los siguientes:



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

338

## I. HECHOS

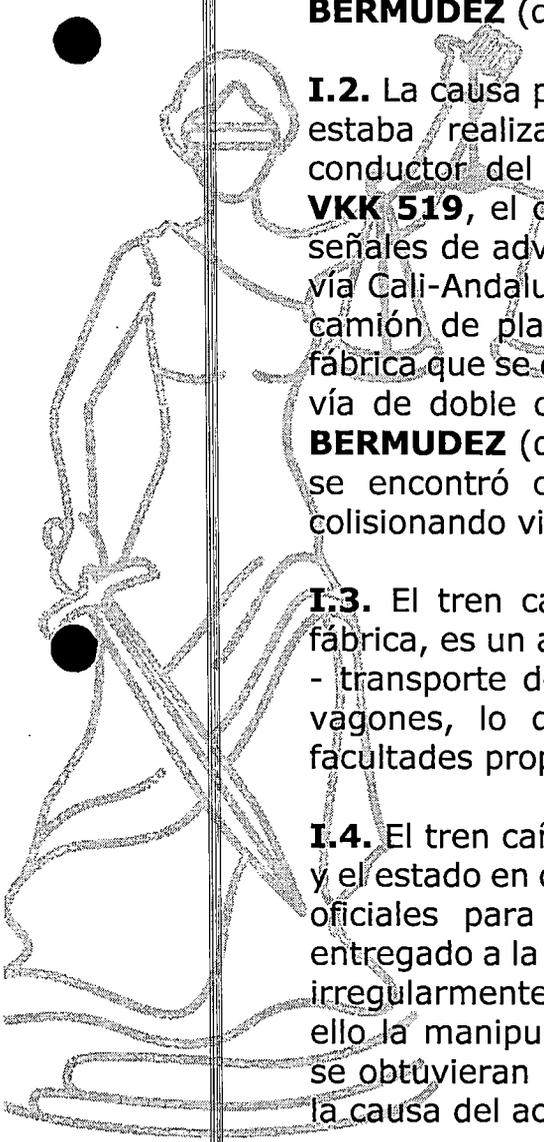
**I.1.** El día (29) de septiembre de 2016, aproximadamente a las 4:45 a.m., en el kilómetro 91 + 850 metros en la vía nacional Cali-Andalucía, el vehículo tracto camión de placas **WXK-136**, marca **KENWORT T800**, modelo 2007, color azul, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.), colisionó violentamente con el vehículo tren cañero (cuatro vagones), de placas **VKK 519**, marca KENWORTH, modelo 2010, servicio público, color verde, conducido por el señor **NESTOR OTALORA ROMERO**, perdiendo la vida de manera instantánea el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.).

**I.2.** La causa principal del accidente fue la actividad peligrosa que estaba realizando el señor **NESTOR OTALORA ROMERO**, conductor del vehículo tren cañero (cuatro vagones) de placas **VKK 519**, el cual además se estaba se encontraba varado y sin señales de advertencia, en una curva del Km 91 + 850 mts en la vía Cali-Andalucía, lo que originó la colisión con el vehículo tracto camión de placas **WXK 136**, el cual es un vehículo original de fábrica que se desplazaba a la velocidad normal y permitida en una vía de doble calzada, conducido por el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.), quien de manera intempestiva y sin aviso se encontró con el tren cañero estacionado en plena curva, colisionando violentamente con el mismo.

**I.3.** El tren cañero de placas **VKK 519**, no es un vehículo de fábrica, es un automotor acondicionado para el trabajo que realiza - transporte de caña de azúcar - al que se le agregaron cuatro vagones, lo que le resta movilidad, versatilidad y todas las facultades propias de un vehículo original de fábrica.

**I.4.** El tren cañero de placas **VKK 519**, debido a sus dimensiones y el estado en que se encontraba no fue llevado a los parqueaderos oficiales para el trámite legal correspondiente, sino que fue entregado a la demandada **INGENIO LA CABAÑA S.A.**, y ubicado irregularmente en las instalaciones de la empresa, permitiendo con ello la manipulación de la evidencia probatoria e impidiendo que se obtuvieran más elementos de juicio para efectos de establecer la causa del accidente.

**I.5.** La investigación penal por el accidente acaecido está siendo adelantada por la Fiscalía 09 Seccional de Tuluá - Valle, bajo el radicado No. 7683460001870 **2016 0 2010**, donde es indiciado el señor **NESTOR ROMERO OTALORA** por el delito de homicidio





**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

culposo en la humanidad del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.).

**I.6.** Previo al accidente, el señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.) gozaba de buena salud, era laboralmente productivo, tenía 42 años de edad, y no padecía ninguna enfermedad que lo aquejara o que le impidiera realizar sus actividades normales por sí mismo, laboraba como conductor de tractocamión, actividad que le garantizaba un ingreso mensual de **TRES MILLONES DE PESOS (\$3'000.000.00)**, M/cte.

**I.7.** A causa de la muerte del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**, su esposa **LUZ MARINA LOZANO ORTIZ**, y sus hijos, **CLAUDIA MILENA BERMUDEZ LOZANO**, **LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO** y su hijastro **JHEYSON ALFONSO BERMUDEZ ALVAREZ** ha sufrido enormes perjuicios pues en vida del finado, él era quien aportaba lo necesario para el sustento familiar.

**I.8** Con el hecho descrito y la muerte trágica del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.) en el accidente de tránsito mencionado, se ha ocasionado a mis representados graves daños a los bienes tutelados por el estado, tanto materiales, lucro cesante, pasado y futuro, como morales y daño a la vida de relación, los cuales deberán ser indemnizados integralmente por las personas que civilmente están obligadas a reparar el daño de conformidad con la Ley sustancial, y en cuantía que comprenda el pleno resarcimiento del mismo y la compensación del que no es posible reparar.

**I.9.** Se demanda al señor **NESTOR ROMERO OTALORA**, conductor del rodante cuya imprudencia generó el accidente de tránsito; a la sociedad **LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO** en su calidad de propietario, a la sociedad **INGENIO LA CABAÑA S.A.**, en calidad de poseedor, todos ellos como guardianes que de ellos presúmase tener del vehículo de placas **VKK 519** causante del accidente referido y a la sociedad **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, por ser la compañía a la cual estaba asegurado el mencionado vehículo, para que respondan civil y solidariamente por los daños y perjuicios materiales, morales y daño a la vida de relación de los que son beneficiarios los aquí demandantes.

**I.10.** No se acudió previamente a la audiencia de conciliación extrajudicial de que trata la ley 640 de 2001, toda vez que se están solicitando medidas cautelares.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

340

## II. PRETENSIONES

**PRIMERA:** Declarar que la parte demandada, conformada por el señor **NESTOR ROMERO OTALORA** y las sociedades **INGENIO LA CABAÑA S.A., LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO** y **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, son civil y solidariamente responsables de todos los daños y perjuicios de orden material y moral causados a los demandantes **LUZ MARINA LOZANO ORTIZ, CLAUDIA MILENA BERMUDEZ LOZANO, LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO** y **JHEYSON ALFONSO BERMUDEZ ALVAREZ**, con ocasión a la trágica muerte del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.), en el accidente de tránsito a que hacen referencia los hechos expuestos en esta demanda.

**SEGUNDA:** Como consecuencia de lo anterior, condenar a los demandados a pagar de manera solidaria a los demandantes, las siguientes sumas de dinero:

**PARA: LUZ MARINA LOZANO ORTIZ** (Cónyuge Supérstite)

**A.** La suma de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES DE PESOS (\$ 456.000.000.00)** M/cte., por concepto de **PERJUICIOS MATERIALES.**

**B.** La suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **PERJUICIOS MORALES.**

**C.** La suma **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **DAÑO A LA VIDA DE RELACION.**

**PARA: CLAUDIA MILENA BERMUDEZ LOZANO** (hija)

**D.** La suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **PERJUICIOS MORALES.**

**E.** La suma **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **DAÑO A LA VIDA DE RELACION.**

**PARA: LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO** (hija)



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

**F.** La suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **PERJUICIOS MORALES**.

**G.** La suma **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **DAÑO A LA VIDA DE RELACION**.

**PARA: JHEYSON ALFONSO BERMUDEZ ALVAREZ (hijo)**

**H.** La suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **PERJUICIOS MORALES**.

**I.** La suma **CIEN MILLONES DE PESOS (\$100'000.000.00)** M/cte., por concepto de **DAÑO A LA VIDA DE RELACION**.

**TERCERA.** Se condene en costas a la parte demandada.

### **III. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Esta demanda tiene como asidero jurídico los artículos 1613 al 1617, 2341 a 2359, 2491, del Código Civil Colombiano, 26, 82, 83, 84, 88, 90, 368 y ss., del Código General del Proceso y demás normas concordantes que regulan la materia.

### **IV. PROCEDIMIENTO**

A ésta demanda debe dársele el trámite previsto por el Libro Tercero, Sección Primera, Título I, Capítulo I del Código General del Proceso, Proceso VERBAL de Mayor Cuantía.

### **V. CUANTIA - ESTIMACION RAZONADA**

Estimo, bajo juramento, la cuantía del presente proceso en la suma de **MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES DE**



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 📍  
Fusagasugá- Cundinamarca

**PESOS (\$ 1.256'000.000.00) M/cte.**, valor de los perjuicios sufridos por mis procurados, por las siguientes razones:

En palabras del profesor Tamayo Jaramillo, la responsabilidad es: *"la obligación patrimonial de asumir las consecuencias patrimoniales de un hecho dañoso"*, siendo una obligación por cuanto *"determina la necesidad jurídica de atender a las consecuencias"*<sup>1</sup>

Amparados en el principio general del derecho, reconocido ampliamente por la ley<sup>2</sup> y la jurisprudencia nacional, que predica que la indemnización debe dejar "indemne" a las víctimas del daño injusto<sup>3</sup>, esto es, que se debe procurar una reparación integral del detrimento que dicho daño ha causado en el patrimonio material y espiritual de las víctimas, presentamos enseguida las consideraciones de hecho y de derecho que precisan el alcance de la indemnización reclamada.

### **LIQUIDACION DE PERJUICIOS**

Los perjuicios están conformados por el daño emergente y el lucro cesante. El primero de éstos, a su vez, está conformado por el detrimento patrimonial, por el perjuicio moral ocasionado, es decir, abarca, no sólo los daños materiales o económicos sino también los daños extrapatrimoniales o morales y el daño fisiológico, que le provocó, al demandante, de manera directa, un daño patrimonial<sup>4</sup>; así mismo, de conformidad con la jurisprudencia

<sup>1</sup> **MARTINEZ RAVE**, Gilberto. La Responsabilidad Civil Extracontractual. Editorial Temis SA. Pág. 22

<sup>2</sup> El art. 16 de la Ley 446/98 reza así: " Valoración de los daños: Dentro de cualquier proceso que se surta ante la administración de justicia, al valoración de los daños irrogados a las personas y a las cosas, atenderá los principios de reparación integral y equidad y observará los criterios técnicos actuariales".

<sup>3</sup> Véase entre otras Consejo de Estado, sección tercera, sentencia mayo 6 de 1993, expediente 7428, MP. Julio Cesar Uribe Acosta.

<sup>4</sup> De acuerdo con la doctrina, el "Daño es toda desventaja que experimentamos en nuestros bienes jurídicos (patrimonio, cuerpo, vida, salud, honor, crédito, bienestar, capacidad de admisión, etcétera)" que "(...) frente a la amplitud que tiene la fórmula en el Derecho abarca desde un bien jurídico meramente material como el patrimonio, hasta un bien eminentemente moral como el honor; el lenguaje corriente la suele utilizar para referirse principalmente al daño patrimonial o material. En lenguaje jurídico, como ya hemos dicho, no es tan exclusivista, y ha ampliado la significación de los daños y perjuicios hasta hacerle abarcar también los daños a bienes morales, o asimismo bienes mixtos como la vida (porque ésta tiene un aspecto moral y material), haciendo surgir entonces la obligación de reparar daños más allá de la esfera económica" (OMEBA, Enciclopedia Jurídica, T. V Ed. Driskill S.A. 1986, p. 600-601).



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá - Cundinamarca

343

vigente, también forma parte, del daño emergente, la pérdida de la capacidad adquisitiva de la moneda<sup>5</sup>. Mientras que el segundo - lucro cesante -, está determinado por la ganancia dejada de obtener como consecuencia del daño<sup>6</sup>, es decir el dividendo dejado de percibir si no se hubiese producido el daño.

La muerte del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** le generó perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales a mis representados, así:

## I. PERJUICIOS PATRIMONIALES

También llamados perjuicios materiales se subdividen a su vez en Daño Emergente y Lucro Cesante, de conformidad con lo establecido en el artículo 1614 del Código Civil.

"Art. 1614.- Entiéndese por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento; y por lucro cesante, la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento."

Existe Daño emergente cuando un bien económico (dinero, cosas, servicios) salió o saldrá del patrimonio de la víctima; por su parte hay Lucro Cesante cuando un bien económico que debía ingresar en el curso normal de los acontecimientos, no ingresó ni ingresará en el patrimonio de la víctima.

### I.1. DAÑO EMERGENTE

<sup>5</sup> "En los países que, por virtud de los altos y constantes índices de inflación, ven sometida su moneda a una permanente y notoria desvalorización, nadie discute hoy día que dicho fenómeno es, en sí mismo, un perjuicio cuya indemnización es jurídicamente de recibo, cuando a ello hubiere lugar. Dicho perjuicio, también ha sido expuesto, encaja dentro de la noción de daño emergente. Ello es lo que sucede en Colombia y en tal sentido se ha orientado la jurisprudencia de la Corte durante la última década cuando ha abordado problemas concernientes al resarcimiento de daños (...)" (CSJ, Cas. Civil, Sent. dic. 14/92. M.P. Héctor Marín Naranjo).

<sup>6</sup> "La indemnización de daños y perjuicios comprende no sólo el valor de la pérdida que haya sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor" " (...) en esta pareja que forma el séquito habitual de la indemnización se señala que la reparación de los daños se refiere a la pérdida injustamente padecida; mientras los perjuicios que deben resarcirse se relacionan especialmente con la ganancia impedida, con el lucro cesante" (CABANELLAS, Op. Cit. P.233).



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

344

Estimo, bajo juramento, el valor del **DAÑO EMERGENTE** sufrido por mi procurada **LUZ MARINA LOZANO ORTIZ** en la suma de **DIEZ MILLONES DE PESOS (\$ 10'000.000.00)** M/cte., debido a las erogaciones que han tenido que asumir por concepto gastos de transporte para sus continuos desplazamientos, costo de documentos necesarios para la demanda, honorarios profesionales para la asistencia legal de un abogado para la defensa de sus intereses ante distintas autoridades, entre otros.

## I.2. LUCRO CESANTE:

La muerte de la víctima directa puede generar **LUCRO CESANTE** a terceras personas toda vez que se suprime de repente la ayuda periódica que la víctima proporcionaba a aquellas con el producto de sus ingresos. Este **LUCRO CESANTE** puede ser **PASADO** y **FUTURO**, el primero que va desde el momento del accidente hasta la fecha de la presentación de la demanda, del dictamen o de la sentencia, mientras el segundo va desde allí hasta el momento en que hubiera terminado la vida probable de la víctima directa. Para su fijación se requiere analizar diversos factores, el monto de los ingresos de la víctima, su ocupación habitual y su edad así como el tiempo durante el cual se dejó de percibir la renta y el tiempo que dejará de recogerla.

### Ingreso Base de Liquidación

Como base para liquidar tanto el LUCRO CESANTE PASADO, como el LUCRO CESANTE FUTURO, se toma el ingreso mensual de la víctima tomando como parámetro el ingreso mensual que percibía la víctima directa al momento de su trágico fallecimiento el cual destinaba los gastos del hogar, deduciendo el porcentaje de sus gastos personales.<sup>7</sup>

Ingreso mensual: \$ 3'000.000.00

Deducción del ingreso mensual por concepto de los gastos personales del causante:

\$ 3'000.000.00 - 25% ingreso mes = \$ **2.250.000.00**

<sup>7</sup> CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil, Sentencia de Octubre 7 de 1999.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

345

Siendo este el ingreso base de liquidación, con el cual procederemos a efectuar el avalúo respectivo de los perjuicios sufridos:

### **I.2.A. LUCRO CESANTE PASADO**

La formula aplicable es la siguiente:

$$VA = LCM * Sns$$

Donde:

VA: Valor Actual del Lucro Cesante Pasado Total

LCM: Lucro cesante mensual actualizado

Sn: Valor acumulado de la renta periódica de un peso que se paga "n" veces a una tasa de interés "i"

i: Tasa de interés del 0.5 % mensual o 6% anual

n: Número de meses correspondiente al período de liquidación, en este caso desde el día 29 de septiembre de 2016 (fecha del accidente) hasta la fecha de la presentación de la demanda, abril de 2018, es decir: 19 meses.

Para desarrollar la formula utilizaremos la tabla financiera respectiva, tomado el salario mínimo legal que recoge la pérdida del poder adquisitivo del dinero:

LCM: \$ 2.250.000.00

Factor para 10 meses: 19.8757

$$VA = \$ 2'250.000.00 \times 19.8757 = \$ 44'720.325.00$$

### **I.2.B. LUCRO CESANTE FUTURO**

La fórmula utilizada para establecer el lucro cesante futuro tiene por bases, de una parte el monto indemnizable actualizado, y de otra, la deducción de los intereses por el anticipo de capital expresado mediante un índice fijado en exacta correspondencia



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

con el número de meses de duración del perjuicio conforme a esa unidad de tiempo. La multiplicación de los dos indicados factores, arroja el monto buscado.

Desde luego, así como el responsable puede ser obligado al pagar anticipadamente un capital equivalente al lucro cesante futuro, también es cierto que el demandado tiene derecho a que la víctima o indemnizado le pague el costo financiero generado por el hecho de anticipar el pago de ese capital. El razonamiento es simple, ya que si el responsable tan solo pagara la indemnización a medida que el perjuicio permaneciera, podría mientras tanto colocar el capital a producir un interés, que inclusive, le serviría para ir pagando mensualmente la indemnización. Este planteamiento ha hecho que en todos los pagos de un capital anticipado se descuenta previamente el costo del interés puro lucrativo.

La fórmula aplicable es la siguiente:

$$VALCF = LCMA * An$$

Monto indemnizable actualizado: \$ 2'250.000.00

Donde:

VALF: Valor Actual del Lucro Cesante Futuro Total

LCM: Lucro cesante mensual actualizado

$$An: \frac{(1 + i)^n - 1}{I(1.i)^n}$$

n: Número de meses de indemnización futura, correspondiente en este caso al periodo comprendido desde la fecha de presentación de la demanda hasta la terminación de la vida probable de la víctima directa, atendiendo que contaba con 40 años, a quien le quedarían 38 años<sup>8</sup>, es decir: 456 meses.

i: Tasa de interés del 0.5 % mensual o 6% anual.

Para desarrollar la fórmula utilizaremos la tabla financiera respectiva:

LCM: \$ 2.250.000.00

Factor para 456 meses: 182,9998

$$VA = \$ 2'250.000.00 \times 182,9998 = \$ 411'749.550.00$$

<sup>8</sup> **TABLA DE MORTALIDAD** de rentistas experiencia ISS, sexo masculino, esperanza de vida.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

Tenemos entonces:

LUCRO CESANTE PASADO: \$ 44'720.325.00

LUCRO CESANTE FUTURO 411'749.550.00

**TOTAL LUCRO CESANTE: \$ 456.469.875.00**

### **PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES**

Fuera de los bienes patrimoniales, los individuos poseen otros de carácter extrapatrimonial, que son garantizados por la Constitución y por las leyes civiles.

Entre esos bienes extrapatrimoniales podemos contar la tranquilidad, la libertad, la honra, la buena imagen y el buen nombre, la integridad personal y la vida, la intimidad, la familia, los afectos, etc. La lesión a cualquiera de estos bienes constituye un perjuicio que debe ser reparado<sup>9</sup>. Por lo tanto, no es menester en puro derecho que en una de estas lesiones produzca desmedro patrimonial o afectivo de la víctima, para que pueda hablarse de daño reparable. El hecho mismo de la lesión al bien, es constitutivo del daño. Se trata de daños independientes ontológica y lógicamente hablando, lo que significa que, en teoría, se pueden presentar con o sin la presencia de otros daños.

Hechas estas aclaraciones, la función siguiente consiste en determinar la intensidad de los daños extrapatrimoniales y la forma de evaluarlos. La dificultad o imposibilidad de ello, no hace desaparecer la esencia del perjuicio.

Por otra parte a menudo se considera que todos los daños extrapatrimoniales son morales<sup>10</sup>; sin embargo es preciso conservar esta última denominación únicamente para los

<sup>9</sup> ADRIANO DE CUPIS, C.S. de J., cas. Civ., 22 agosto 1924, "G.J.", t XXXI, pág. 83; MARTY Y RAYNAUD, ob. Cit., num. 381; SANTOS BRIZ, ob. Cit., págs. 140 y ss.

<sup>10</sup> JEAN CARBONNIER, pág. 89; RENE SAVATIER, pg. 525, y C.S. de J., Sala de Neg., 13 diciembre 1943, "G.J.", T. LVI, pág. 67. Igualmente, JOSSERAND, T. II vol. I, y ALESSANDRI RODRIGUEZ, núm. 145.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

perjuicios que afectan los sentimientos íntimos de la víctima, o los provenientes del dolor físico producido por una lesión.<sup>11</sup>

La jurisprudencia y la doctrina<sup>12</sup> extranjeras consagran la indemnización de varios perjuicios extrapatrimoniales, entre ellos el daño moral subjetivo. Causado por dolores físicos o síquicos; asimismo se indemniza el perjuicio al buen nombre, y principalmente el perjuicio a la integridad personal, denominado por la doctrina italiana "daño de relación" y por la francesa *prejudice d'agrément*; nosotros preferimos denominarlo perjuicio fisiológico.

En un luminoso fallo de 21 de julio de 1922<sup>13</sup>, la Honorable Corte Suprema de Justicia sentó las premisas suficientes y necesarias para estructurar toda una teoría de los perjuicios extrapatrimoniales. En ella no solo se los clasificó, sino que se planteó lo relativo a la carga de la prueba de los mismos, la prueba de los mismos, y la forma de indemnizarlos. Expresamente, el fallo acepta la existencia de varios perjuicios extrapatrimoniales, todos ellos indemnizables, uno de los cuales es el denominado *perjuicio moral subjetivo* o de afección.

En los últimos años, se ha abierto paso la indemnización del perjuicio fisiológico, como una especie de daño diferente del moral subjetivo. Inclusive, desde hace muchos años, y en algunos casos aislados, bajo el ropaje del daño moral objetivado se ha indemnizado el daño fisiológico.

En cuanto a la justificación de la indemnización del perjuicio extrapatrimonial, tenemos que la vicisitud más importante proviene del argumento según el cual este daño no es indemnizable, puesto que no hay reparación equivalente posible, ya que el dinero no serviría para reemplazar un bien que no tiene valor pecuniario.<sup>14</sup>

Precisamente previendo la dificultad de volver las cosas al estado idéntico en que se encontraban antes de ocurrir el daño, la ley, la doctrina y la jurisprudencia han adoptado la indemnización por

<sup>11</sup> ADRIANO DE CUPIS, ob. Cit., núm. 10; EDUARDO BONASI BENUCCI, *La responsabilidad civil*, Barcelona, Bosch, Casa Editorial, 1958, núm. 19; SANTOS BRITZ, Ob. Cit., págs. 140 y ss.

<sup>12</sup> JOSSERAND, ob. Cit., t II, vol. I, núm. 442; MARTY Y RAYNAUD, ob. Cit., núm. 381; SANTOS BRITZ, ob. Cit., pág. 145; JEAN CARBONNIER, ob. Cit., núm. 225.

<sup>13</sup> JOSSERAND, ob. Cit., t II, vol. I, núm. 442; MARTY Y RAYNAUD, ob. Cit., núm. 381; SANTOS BRITZ, ob. Cit., pág. 145; JEAN CARBONNIER, ob. Cit., núm. 89; RENE SAVATIER, ob. Cit., núm. 225.

<sup>14</sup> MARTY Y RAYNAUD, ob. Cit., pág. 382.

348



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

349

equivalencia, acudiendo para ello a dinero, cosas o reparaciones que, en la medida de lo posible, hacen desaparecer los efectos nocivos padecidos por la víctima. Casi siempre, pues, la reparación es incompleta y aproximada, tratando de brindar a la víctima bienes que le reporten satisfacciones similares a las producidas antes por el bien afectado. La imposibilidad de reparación exacta no impide pues que el daño sea indemnizado.

Por otro lado, el artículo 2341 del Código Civil ordena que todo perjuicio causado a un tercero sea reparado; es decir la ley no distingue entre perjuicio patrimonial y extrapatrimonial. Por lo tanto, no cabe duda de que dentro de las indemnizaciones legales está comprendida la de los últimos.

La indemnización por perjuicios extrapatrimoniales consiste en tratar de restituir el bien lesionado y en brindar a la víctima una satisfacción que compense y suprima la pena producida por el hecho dañoso. En esa forma, no estamos equiparando los sentimientos o valores económicos, sino que estamos cambiando un sentimiento por otro. Ahora, lo importante es entender que esa satisfacción no siempre se alcanza con dinero, por lo cual es necesario analizar cuáles son las formas apropiadas para lograr el objetivo, y así poder establecer los métodos que permiten reparar el perjuicio extrapatrimonial.

Si por cualquier motivo es imposible restituirle a la víctima el bien extrapatrimonial que le ha sido lesionado, surge entonces la posibilidad de brindarle una satisfacción económica, que, en parte, compense el daño causado; es el juez, en cada caso concreto, quien determina la forma de conseguirlo.

### ***Daño moral subjetivo***

La indemnización por perjuicios morales subjetivos, llamada también *pretium doloris*, busca remediar en parte no solo las angustias y depresiones producidas por el hecho lesivo, sino también el dolor físico que en un momento determinado pueda sufrir la víctima de un accidente<sup>15y16</sup>.

El juez prudencialmente y utilizando para ello la equidad, ordena la forma de reparación que considere más adecuada o condena a una suma de dinero determinada, como reparación de ese dolor físico o psíquico sufrido.

<sup>15</sup> JEAN CARBONNIER, ob. Cit., núm. 89; MAX LE ROY, ob. Cit., núm. 96; ALEX WEIL y FRANÇOIS TERRE. O. cit., núm. 610.

<sup>16</sup> Ibidem.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

Lo que acontece es que por la naturaleza de la misma del daño moral, este no puede demostrarse con pruebas directas, sino utilizando las indirectas del indicio. En ese sentido cabría decir que el vínculo de parentesco es un buen indicio para inferir, por demostración indirecta la existencia del daño moral; ante la ausencia de pruebas adicionales, que demuestren la intensidad del perjuicio, solo cabra ordenar la reparación simbólica, mediante el otorgamiento de una suma mínima.

### **Perjuicio fisiológico ('préjudice d' agrément')**

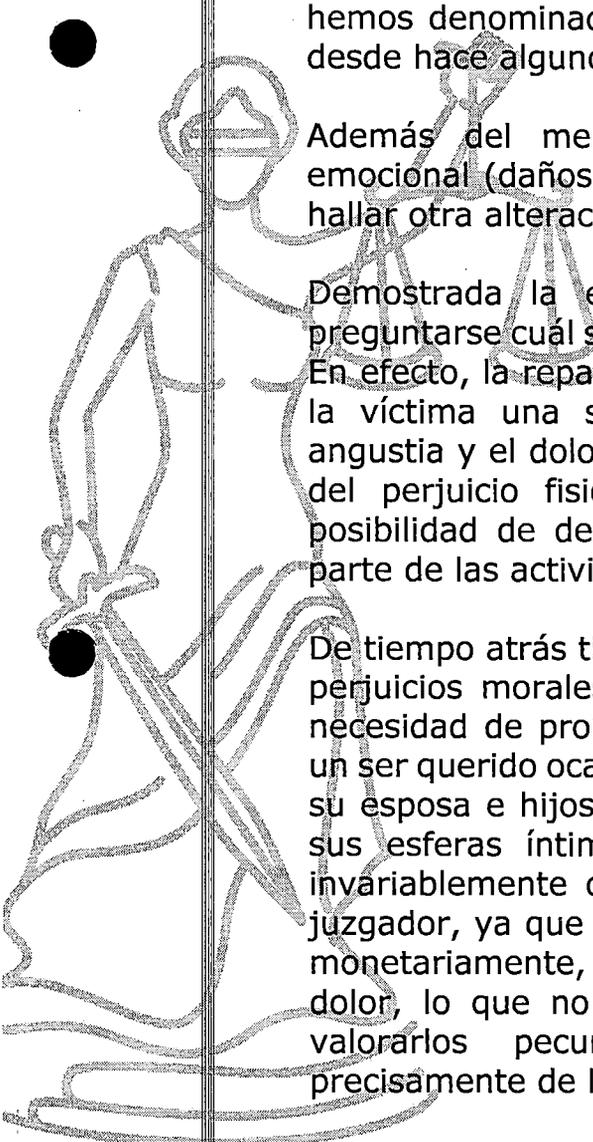
Al lado de los perjuicios morales subjetivos hallamos otra serie de perjuicios extrapatrimoniales cuya entidad depende del bien patrimonial afectado. Sin embargo merece especial atención al que hemos denominado perjuicio fisiológico, aceptado pacíficamente, desde hace algunos años, por la jurisprudencia colombiana:

Además del menoscabo económico (daños patrimoniales) y emocional (daños morales) que pueda sufrir la víctima, podemos hallar otra alteración en sus condiciones de existencia.

Demostrada la entidad propia del perjuicio fisiológico, cabe preguntarse cuál sea su justificación y cual su forma de reparación. En efecto, la reparación del daño moral subjetivo busca otorgar a la víctima una satisfacción íntima que borre y compense la angustia y el dolor físico sufrido. De igual forma la indemnización del perjuicio fisiológico busca proporcionarle a la víctima la posibilidad de desplegar alguna actividad que le permita suplir parte de las actividades que fueron suprimidas.

De tiempo atrás tiene adoctrinado la jurisprudencia en materia de perjuicios morales derivados de la muerte, en principio no hay necesidad de probarlos, pues incuestionablemente la pérdida de un ser querido ocasiona naturalmente en sus deudos - en este caso su esposa e hijos - un dolor y una aflicción que están dentro de sus esferas íntimas, de ahí que igualmente se ha sostenido invariablemente que su tasación queda al prudente arbitrio del juzgador, ya que se trata de un daño que no puede ser evaluado monetariamente, por ser imposible determinar cuál es el precio del dolor, lo que no obsta, sin embargo, para que el juez pueda valorarlos pecuniariamente según su criterio, partiendo precisamente de la existencia del dolor.

En realidad, el *pretium doloris* o precio del dolor como desde antiguo lo identifica la doctrina, queda a discreción del Juzgador, siguiendo como se dijo, la jurisprudencia nacional y teniendo en cuenta la consideración humana y con ella su dignidad, al amparo de los artículos 1º y 5º de la Carta Política, a efecto no sólo de garantizarle sus derechos, sino también de satisfacerlos de alguna



302



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

manera, para lo cual deben evaluarse las consecuencias psicológicas, personales, las posibles angustias o trastornos emocionales que la víctima sufra como consecuencia del daño padecido.

En el caso concreto que nos ocupa, siendo mis representados víctimas indirectas con ocasión del fallecimiento de su esposo y padre, respectivamente, como daño extrapatrimonial además del daño moral, generado por las angustias e incertidumbres generadas, la profunda depresión, el temor, trastornos del sueño, pérdida del apetito, desmejora de la calidad de vida - daño moral subjetivo - se toma el daño moral objetivo o daño fisiológico, que comprende el detrimento de la salud física así como de la salud mental de mis procurados como consecuencia de la muerte de su ser querido más importante.

Con base en estos presupuestos de orden fáctico, legal, doctrinario y jurisprudencial, estimo, bajo juramento los perjuicios morales padecidos por mis procurados, en la suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$ 100'000.000.00) M/cte.**, para cada uno de ellos.

### **DAÑO A LA VIDA DE RELACION**

El Consejo de Estado ha dicho que este perjuicio: *"no consiste en la lesión en sí misma, sino en las consecuencias que, en razón de ella se producen en la vida de relación de quien la sufre"* <sup>17</sup>

Es así como para el Consejo de Estado, el daño a la vida de relación, hace referencia a los resultados que una lesión, cualquiera sea su naturaleza, produce en la persona; siendo éste un perjuicio extrapatrimonial, diferente del moral y del fisiológico <sup>18</sup>

Ahora bien, la Corte Suprema de Justicia, en reciente sentencia <sup>19</sup> reivindicó el derecho que tiene la persona víctima de un hecho dañoso a reclamar el perjuicio al que hemos hecho referencia, es decir el daño a la vida de relación; para lo cual se toman las directrices de nuestra Constitución Política.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia empieza haciendo una clasificación de los diferentes tipos de perjuicios, derivados del

<sup>17</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de Julio 19 de 2000. Expediente 11842. MP Alier Hernández Henríquez

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 13 de mayo de 2008. MP César Julio Valencia Copete



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

denominado "*daño a la persona*", los cuales define en los siguientes términos:

*"...El primero de tales conceptos corresponde a las nociones de daño emergente y lucro cesante que, se reitera, constituyen expresiones características del perjuicio que reviste naturaleza eminentemente patrimonial, en los términos en que han sido descritos por los artículos 1613 y 1614 del Código Civil. El segundo se identifica con la noción de daño moral, que incide o se proyecta en la esfera afectiva o interior de la persona, al generar sensaciones de aflicción, congoja, desilusión, tristeza, pesar, etc. Y el tercero, es el denominado **daño a la vida de relación, que se traduce en afectaciones que inciden en forma negativa sobre su vida exterior, concretamente, alrededor de su "... actividad social no patrimonial..."** (...)*

De esta manera, la Corte afirma que el daño a la vida de relación es un derecho de la persona, el cual debe ser reconocido por el ordenamiento. Sobre el tema la Corte hace referencia a aspectos determinantes, como su distinción respecto del daño moral, al afirmar que *"a diferencia del daño moral, que corresponde a la órbita subjetiva, íntima o interna del individuo, el daño a la vida de 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 desmedro de lo que la Corte en su momento denominó "actividad social no patrimonial"*.

De esta manera, y haciendo un análisis de la doctrina y Jurisprudencia foráneas, y en el caso Colombiano, tomando lo establecido por el Consejo de Estado; la Corte otorga las siguientes características al daño a la vida de relación:

- Es un perjuicio de naturaleza inmaterial o extrapatrimonial.
- Se refleja en la esfera externa del individuo, aspecto que lo distingue del daño moral.
- Tiene múltiples manifestaciones en el entorno personal, social y familiar del afectado.
- Puede originarse de lesiones de tipo físico, y también de otros bienes intangibles de la personalidad o derechos fundamentales.
- Puede ser sufrido tanto por la víctima como por terceros como sus familiares o amigos.
- Su reconocimiento patrimonial busca aminorar los efectos negativos del daño.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

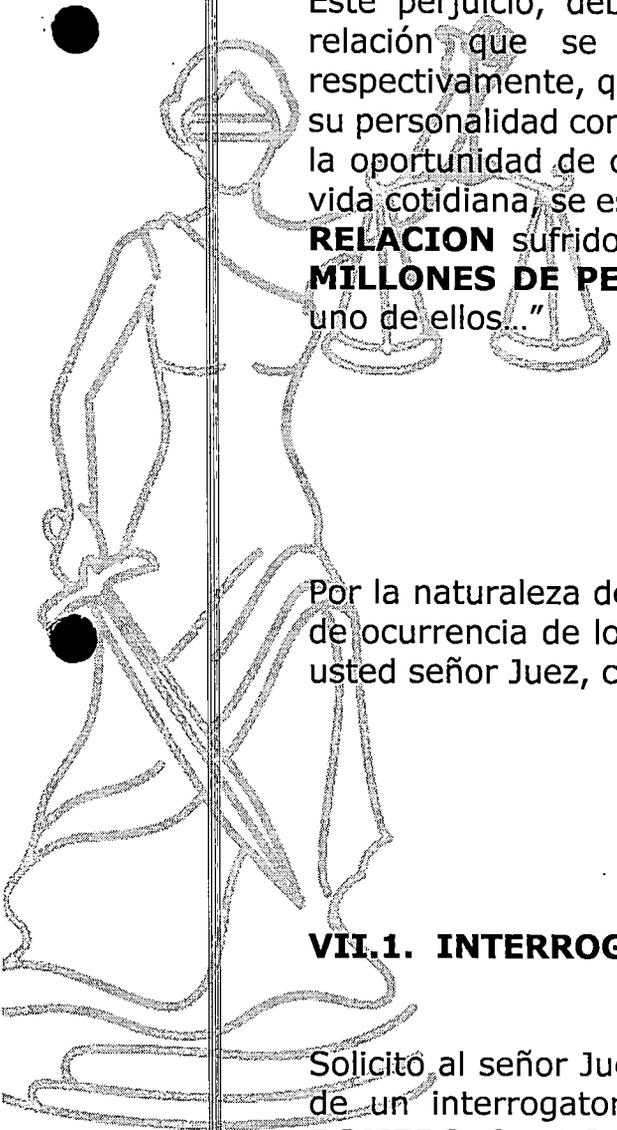
Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

- Es un daño autónomo, que se refleja en la vida social de la persona, lo cual no excluye la posibilidad de que sean reconocidos otro tipo de perjuicios

En este orden de ideas, podemos decir que la figura del daño a la vida de relación ha tenido un amplio desarrollo en el mundo, y en nuestro país en específico el Consejo de Estado ha establecido una línea conceptual al respecto. De esta manera, y acudiendo al desarrollo existente, la Corte Suprema advierte la importancia de esta figura al amparar su reconocimiento, el cual se debe dar acudiendo a los principios de equidad y justicia que inspiran nuestro ordenamiento jurídico.

Este perjuicio, debido al daño que significa la privación de la relación que se tenía con su esposo y con su padre, respectivamente, que les impide, además, el desarrollo normal de su personalidad con las demás personas y las priva por siempre de la oportunidad de compartir con él las distintas actividades de la vida cotidiana, se estima, bajo juramento el **DAÑO A LA VIDA DE RELACION** sufrido por mis representados en la suma de **CIEN MILLONES DE PESOS (\$ 100'000.000.00) M/cte.**, para cada uno de ellos..."



## VI. COMPETENCIA

Por la naturaleza del asunto, Jurisdicción Civil, la cuantía, el lugar de ocurrencia de los hechos, y demás factores determinantes, es usted señor Juez, competente para conocer de esta demanda.

## VII. PRUEBAS

### VII.1. INTERROGATORIO DE PARTE

Solicito al señor Juez, muy respetuosamente, decretar la práctica de un interrogatorio de parte que deberán absolver **NESTOR ROMERO OTALORA**, así como las sociedades demandadas, a través de su representante legal en la fecha y hora que el Despacho disponga y que formularé oralmente o por escrito que allegaré oportunamente.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 📍

Fusagasugá-Cundinamarca

304

## VII.2. TESTIMONIAL

Solicito al señor Juez escuchar en declaración a las siguientes personas, mayores de edad, para que expongan lo que sepan y les conste acerca del accidente de tránsito aludido en esta demanda y las circunstancias en que el mismo se presentó, si el vehículo de placas VKK 519 se encontraba varado en la vía, la clase de vehículo, estado de salud del señor **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.), actividad que realizaba, salario que percibía y salario y demás aspectos relacionados en la demanda.

**VII.2.A. CRISTIAN DANIEL SANTIAGO ORTIZ**, residente en la Carrera 1ª. B N° 3-05, Barrio la Esmeralda, Segundo Sector de Fusagasugá, Cundinamarca.

**VII.2.B. HERMES ASCANIO BAYONA**, residente en la Calle 5 B N° 18-20, Barrio El Mirador, de Fusagasugá, Cundinamarca.

**VII.2.C. CARLOS IGNACIO DIAZ GODOY**, residente en la Carrera 8 N° 20-35, Barrio Fusacatán Fusagasugá, Cundinamarca.

**VII.2.D. OSCAR FERNANDO CHAVERRA MONTOYA**, Carrera 5 N° 10-25, Caracolí del municipio de Guadalajara de Buga.

## VII.3. DOCUMENTAL

**VII.3.A.** Certificado de existencia y representación legal de la sociedad **LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO.**

**VII.3.B.** Certificado de existencia y representación legal de la sociedad **INGENIO LA CABAÑA S.A.**

**VII.3.C.** Certificado de existencia y representación legal de la sociedad **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**

**VII.3.D.** Certificado del salario devengado por el fallecido expedido por su empleador **CARLOS GONZALO DIAZ GODOY.**

**VII.3.E.** Copia simple del informe de accidente y "Croquis", en tres (3) folios, levantado por la Policía de Carreteras.

**VII.3.F.** Informe de noticia criminal presentado por la unidad de Policía Judicial, en seis (6) folios, que da cuenta del accidente sucedido y del lugar donde fue ubicado el tren cañero de propiedad de la demandada **INGENIO LA CABAÑA S.A.**



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

**VII.3.G.** Copia autentica del Registro Civil de Defunción de **LUIS ALFONSO BERMUDEZ**.

**VII.3.H.** Copia autentica del Registro Civil de Matrimonio de los señores **LUZ MARINA LOZANO ORTIZ** y **LUIS ALFONSO BERMUDEZ** (q.e.p.d.).

**VII.3.I.** Registro Civil de Nacimiento de los señores **CLAUDIA MILENA BERMUDEZ LOZANO, LADY MARIANA BERMUDEZ LOZANO** y **JHEYSON ALFONSO BERMUDEZ ALVAREZ**.

**VII.3.J.** Certificado de Tradición del vehículo de placas **VKK 519**.

**VII.3.K.** Registro videográfico en un (1) DVD, del momento posterior al accidente, donde se puede apreciar el lugar donde quedaron ubicados los vehículos, el sitio de la colisión, así como la causa de mismo, etc.

**VII.3.L.** Copia de la noticia del accidente de tránsito ocurrido el 9 de diciembre de 2017, publicada por el diario Proclama del Cauca, en su página web, que da cuenta de un accidente de tránsito en el que una ambulancia que colisiona contra la parte trasera de un tren cañero, con saldo de tres persona heridas de gravedad, donde la causa relatada por un testigo fue "otra vez la imprudencia de este tipo de vehículos (trenes cañeros) sin señalización nocturna, transitando por la vías del norte del Cauca ocasiona un grave accidente".

**VII.3.M.** Copia de la noticia del accidente de tránsito ocurrido el 25 de junio de 2017, publicada por Noticias NVC, en su página web, que da cuenta de un accidente de tránsito en el que muere el conductor de un vehículo tipo turbo que chocó contra la parte posterior de un tren cañero que se encontraba varado en la carretera.

**VII.3.N.** Copia de la noticia del accidente de tránsito, publicada por HSB NOTICIAS.COM, que da cuenta de un accidente de tránsito en el que mueren dos personas que se desplazan en una motocicleta que colisiona contra un tren cañero que, al parecer, estaba varado.

**VII.3.O.** Copia de la noticia del accidente de tránsito ocurrido el 9 de abril de 2018, publicada por NOTICIAS DOS PUNTOS, en su página web, que da cuenta de un accidente de tránsito en el que muere el conductor de un camión que choca contra la parte trasera de un tren cañero que estaba estacionado en la vía.



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**  
Abogado

310 697 8723 ☎  
(1) 8868336 📞  
willy4777@hotmail.com @  
Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

**VII.3.Q.** Copia de la noticia del accidente de tránsito ocurrido el 14 de marzo de 2016, publicada por CABLENOTICIAS, en su página web, que da cuenta de un accidente de tránsito con saldo de once heridos por el choque de un bus contra la parte trasera de un tren cañero”.

**VII.3.R.** Copia de la noticia del accidente de tránsito ocurrido el 17 de mayo de 2016, publicada por RCN RADIO, en su página web, que da cuenta de un accidente de tránsito con saldo de trece personas heridas por el choque de una buseta contra un tren cañero que transitaba sin luces, ni señales preventivas.

**VII.3.S.** Nota editorial de ALVARO A. DOMINGUEZ, en relación con la peligrosidad que representan los trenes cañeros.

**VII.3.T.** Copia de la noticia según la cual la Alcaldía de Tuluá, Valle del Cauca prohíbe la circulación de trenes cañeros en el perímetro urbano, por la peligrosidad que representan.

**VII.3.U.** Copia de la Resolución N° 6608 de 2018 mediante la cual la Alcaldía de Palmira, Valle del Cauca prohíbe la circulación de trenes cañeros en el perímetro urbano, por la peligrosidad que representan.

**VII.3.V.** Copia de la declaración rendida por el demandado NESTOR ROMERO OTALORA, ante la Fiscalía General de la Nación que conoce de la investigación del accidente de tránsito objeto del presente proceso.

#### **VII.4. TRASLADADA**

Solicito al señor Juez, con el debido respeto se oficie a la Fiscalía Novena Seccional de Tulúa, Valle, a fin de que se envíe con destino a este proceso, copia auténtica de las pruebas practicadas dentro de la investigación seguida **NESTOR ROMERO OTALORA** por el delito de homicidio culposo, con el radicado N° 7683460001870 **2016 0 2010** y de las providencias de fondo proferidas en esa investigación.

#### **VII.5. DICTAMEN PERICIAL**

Me permito allegar informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito realizado por la Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S., - NBI, (*National Bureau Of Investigación*) donde se



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 🏠

Fusagasugá- Cundinamarca

acredita de manera fehaciente la responsabilidad del demandado en el accidente de tránsito a que hace alusión el presente proceso.

### VIII. ANEXOS

**VIII.1.** Los documentos enunciados en el acápite de Pruebas.

**VIII.2.** Copia de la demanda y sus anexos para que se surta el traslado al demandado.

**VIII.3.** Copia de la demanda para el archivo del Juzgado.

**VIII.4.** Poder legalmente conferido y aceptado.

### IX. NOTIFICACIONES

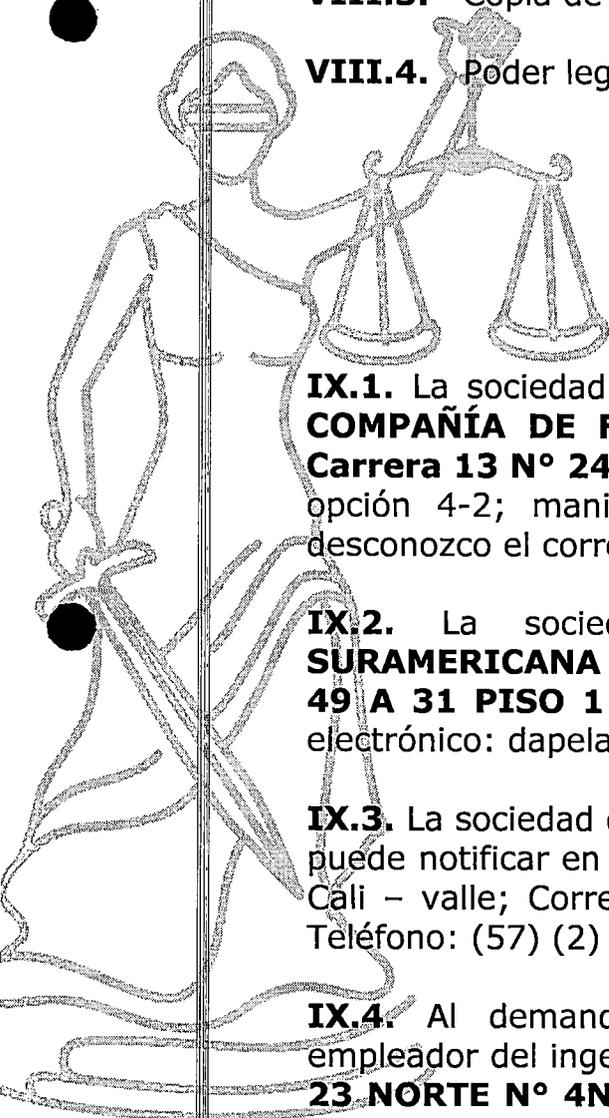
**IX.1.** La sociedad demandada **LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO** se puede notificar en la **Carrera 13 N° 24-45 PISO 4** de Bogotá D.C., teléfono 3077027 opción 4-2; manifiesto bajo la gravedad del juramento que desconozco el correo electrónico.

**IX.2.** La sociedad demandada **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, se le puede notificar en la Carrera **63 N° 49 A 31 PISO 1** Ed. Camacol de Medellín- Antioquia; Correo electrónico: [dapelaez@sura.com.co](mailto:dapelaez@sura.com.co)

**IX.3.** La sociedad demandada **EL INGENIO LA CABAÑA S.A.**, se puede notificar en la **Calle 23 NORTE N° 4N - 50, PISO 9** de Cali - valle; Correo electrónico: [hgiraldo@ingeniolacabana.com](mailto:hgiraldo@ingeniolacabana.com); Teléfono: (57) (2) V 3169000D.C.

**IX.4.** Al demandado **NESTOR ROMERO OTALORA**, como empleador del ingenio la cabaña, se le puede notificar en la **Calle 23 NORTE N° 4N-50 PISO 9** de Cali - Valle manifiesto bajo la gravedad del juramento que desconozco el correo electrónico.

**IX.5.** El demandante puede ser notificado en la **Kra. 1. B No. 3-05**, Barrio la Esmeralda, Segundo sector de Fusagasugá, Correo electrónico [marianabermudez3@gmail.com](mailto:marianabermudez3@gmail.com), Cel: 3229431392



309



**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 📞

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 -09 Of. 402 🏠  
Fusagasugá- Cundinamarca

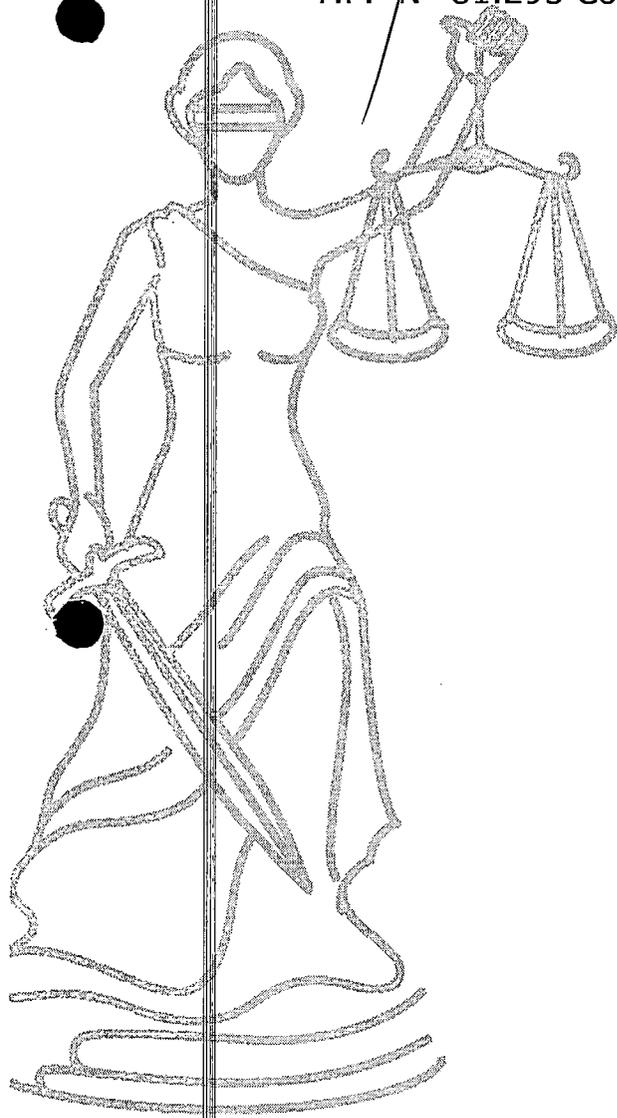
**IX.6.** El suscrito apoderado recibirá las notificaciones del caso en la Secretaría de su Despacho o en mi oficina de abogado ubicada en la Carrera 7ª N° 8-13 oficina 402 de Fusagasugá. Correo electrónico: willy4777@hotmail.com

Del señor Juez, con todo respeto,

**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

C.C. N° 79'297.528 Bogotá

T.P. N° 81.295 Consejo Superior de la Judicatura





**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

Abogado

310 697 8723 ☎

(1) 8868336 ☎

willy4777@hotmail.com @

Carrera 7 N° 8 - 09 Of. 402 ⬆

Subsección Cundinamarca

OCT 25 15 PM 3:34

JUZ. 16 CIVIL CTO. BTA.

Señor

**JUEZ DIECISIETE (16) CIVIL DEL CIRCUITO**

Bogotá, D.C.

E.S.D.

**RAD. N° 11 00 131 03 016 2018 - 00149 00**  
**REF.: VERBAL de LUZ MARINA LOZANO Y OTROS**  
**Contra LEASING DE OCCIDENTE S.A., Y OTROS**

M 57 / 7  
1 DVD \$100  
TRASLADOS  
SLOW ARCHIVO

**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**, abogado en ejercicio, identificado con la C.C. N° 79'297.528 expedida en Bogotá y T.P. N° 81.295 del Consejo Superior de la Judicatura, debidamente reconocido como apoderado judicial de la parte actora dentro del proceso de la referencia y de conformidad con el artículo 93 -1 del Código General del Proceso, procedo a **REFORMAR** la demanda, en los siguientes aspectos:

**1.** Se modifica la solicitud de la **PRUEBA PERICIAL**, solicitada en el traslado de las excepciones de mérito, en el sentido, ya no de solicitar término para su presentación, sino de aportarlo, toda vez que para en este momento ya se cuenta con la experticia.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 93 numeral 3., del C.G.P., procedo a presentar la demanda reformada, debidamente integrada en un solo escrito.

Del señor Juez, con todo respeto,

**WILSON ENRIQUE CUBILLOS SANCHEZ**

C.C. N° 79'297.528 Bogotá

T.P. N° 81.295 Consejo Superior de la Judicatura