

Bojotá, febrero 17/2020

618

JUZG. 24 CIVIL CTO. BTA

Juez

Juzgado 24 civil del circuito de Bojotá. D.C.

30525 17-FEB-'20 14:00

4 F
GJ

E. S. P.

Demandante: Henry Osvaldo Gómez Sánchez - otros.

Demandado: Wilson Onatra Félix / otros.

proceso: 2018-947

Sandra Gómez Sánchez identificada como aparece al pie de mi firma, dando cumplimiento a lo ordenado por el despacho en el auto anterior, me permito allegar: identificación 291, emitida por la empresa "Punto Encinas", identificación del 17 febrero 2020. Positivo + quin 280227100930.

Anexo lo enunciado en (3) folios

Atentamente,

Sandra Gómez Sánchez
CC 36184300
T.P. 295-864

Para Arley

985

619

Señor
JUEZ VEINTICUATRO CIVIL CIRCUITO DE BOGOTA
E. S. D.

JUZG. 24 CIVIL CTO. BTA
38637 20-FEB-20 12:34

REF: DECLARATIVO
DEMANDANTE: HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY
CONTRA: MARCO MEDELLIN GRACIA Y OTROS
RADICADO. 2018-247

WILSON ONATRA FELIX, mayor de edad, con domicilio y residencia en el municipio de Soacha Cundinamarca e identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma, obrando en condición de conductor del vehículo de placas THV-817 y demandado dentro del proceso de la referencia; de manera respetuosa y atenta me permito manifestarle al Señor Juez, que confiero Poder especial, amplio y suficiente a la **Dr. ARLEY DIAZ ARIZA**, mayor de edad, con domicilio en Fusagasugá, identificado con la cédula de ciudadanía No 80.120.015 expedida en Bogotá y tarjeta profesional No 202.787 del C. S. de la J. como ABOGADO TITULAR, para que en mi nombre y representación conteste la demanda de la referencia y asuma la defensa de los intereses de la misma.

Mi apoderado queda ampliamente facultado para notificarse de la demanda recibir, sustituir, reasumir, transigir, desistir, conciliar, interponer recursos, solicitar nulidades, y todas las demás facultades inherentes al presente mandato y las legalmente otorgadas por el artículo 77 C.G del P.

Sírvase su Señoría, reconocerle personería jurídica mi Apoderado ABOGADO TITULAR Dr. ARLEY DIAZ ARIZA

Del Señor Juez,

Cordialmente,

Wilson Onatra

WILSON ONATRA FELIX
C. C. No. 93.207.445 de Purificación Tolima

Acepto,



ARLEY DIAZ ARIZA
C.C. No 80.120.015 de Bogotá.
T.P. 202.787 del C.S de la J

**JUZGADO VEINTICUATRO CIVIL DEL CIRCUITO
DE ORALIDAD DE BOGOTA D.C**

NOTIFICACION PERSONAL

En Bogota D.C., a los 20 FEB 2018, el suscrito asistente judicial o escribiente debidamente autorizado por la secretaria Notifica personalmente de los autos Admite Demanda,
De fecha 28 de Junio de 2018
A el Señor(a) ABELLY DIAZ ARIZA
Identificado (a) con la C.C No.: 80120015 y T.P No. 202787 del C.S de J., en su calidad de Apoderado del Señor WILSON ONATEA FELIX Proceso 2018-247
_____ haciendo entrega de la demanda y sus anexos para el traslado de orden y por el término legal de para cuya constancia se suscribe con su firma.

El notificado



Quien Notifica



La secretaria

“Se hace la advertencia que se tendrá en cuenta la primera notificación recibida si fuere el caso”

Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.

De: contacto@porvenir.com.co
Enviado el: viernes, 14 de febrero de 2020 05:23 p.m.
Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.
Asunto: Respuesta a su requerimiento.9993438
Datos adjuntos: 9993438.pdf

Reciba un saludo cordial.

En el archivo anexo encontrará respuesta a su requerimiento.

Cordialmente,



**ELSA
CUELLAR**

PINEDA

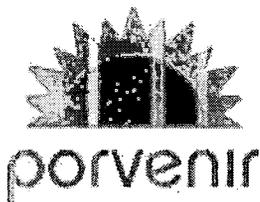
Dirección Atención Integral a Clientes

EPC/Mayerly R.



Por favor no responda este mensaje, corresponde a un buzón automático de envío de información.

AVISO: La información contenida en este mensaje y en los archivos adjuntos es confidencial y reservada y está dirigida exclusivamente a su destinatario, sin la intención de que sea conocida por terceros, por lo tanto, de conformidad con las normas legales vigentes, su interceptación, sustracción, extravío, reproducción, lectura o uso esta prohibido a cualquier persona diferente. Si por error ha recibido este mensaje por favor discúlpennos, notifiquenoslo y elimínelo. Las opiniones, conclusiones y otra información contenida en este correo no relacionadas con el negocio oficial del remitente, deben entenderse como personales y de ninguna manera son avaladas por PORVENIR S.A. PORVENIR S.A. ha adoptado mecanismos tendientes a evitar que este mensaje y sus anexos, contengan virus o defectos que puedan llegar a afectar los computadores o los sistemas que lo



104
Bogotá D.C.

Señora

KETHY SARMIENTO
Secretaria
Juzgado 24 Civil del Circuito de Oralidad
ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

Ref. Rad. Porvenir: 4307412023863500
C.C. 93207445
T.N: 9993438
COR

Oficio No. 482
Ref. 110013103024201800247

Reciba un saludo cordial.

De acuerdo a su solicitud relacionada con el envío de la información referente al caso del señor Wilson Onatra Felix, identificado con cedula de ciudadanía 93207445, le remitimos los datos requeridos para su gestión pertinente.

Producto: Pensiones Obligatorias
Fecha de Vinculación: 2012/05/05
Dirección Residencia: KR 70 D 32 90, Bogotá D.C., Colombia
Teléfono: 4103534
Último empleador: TRANSPORTES PURIFICACION S.A., Nit. 890,701,569
Dirección empleador: CL 44A N.5-33B Piedra Pintada P/ Alta, Ibagué – Tolima
Teléfono empleador: 5151409

Para nosotros es muy importante haber atendido su solicitud.

ELSA PINEDA CUELLAR
Dirección Atención Integral a Clientes
EPC/Mayerly R.

No permita que un tramitador le cobre dinero, usted puede hacer sus trámites en Porvenir sin costo. Si alguien le cobra, o tiene denuncias relacionadas con fraudes o ética de nuestros empleados, denúncielo ingresando a: www.porvenir.com.co/web/acerca-de-porvenir/linea-etica o comunicándose al teléfono en Bogotá 3393000 Ext. 77777.

Nuestros afiliados cuentan con un Defensor del Consumidor Financiero, Dra. Ana María Giraldo Rincón ubicado en la carrera 11A N° 96 - 51 oficina 203 en Bogotá, Teléfono: 6108161, defensoriaporvenir@ustarizabogados.com, quien dará trámite a su queja de forma objetiva y gratuita

623

Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.

De:
Enviado el:
Para:
Asunto:
Datos adjuntos:

notificacionesjudiciales <notificacionesjudiciales@axacolpatria.co>
viernes, 21 de febrero de 2020 11:56 a.m.
Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.
WILSON ONATRA FELIX REQ JUZGADO 2018-00247 RTA
WILSON ONATRA FELIX REQ JUZGADO 2018-00247 RTA.pdf

Buen Día,

Me permito enviar adjunto respuesta a requerimiento enviado por su despacho sobre el asunto de referencia.

Cordialmente,

JUZG. 24 CIVIL CTO. BTA
38783 26-FEB-20 11:44



Know You Can

Dirección Jurídica ARL
Secretaría General

#OrgulloAXACOLPATRIA

Carrera 7 No. 24-89. Torre Colpatria Piso 4
Bogotá D. C. - Colombia
PBX: (57-1) 3364677

www.axacolpatria.co

    AXA COLPATRIA

525

Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.

De: contacto@porvenir.com.co
Enviado el: miércoles, 19 de febrero de 2020 09:47 a.m.
Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C.
Asunto: Respuesta a su requerimiento.9998932
Datos adjuntos: Modelo_de_Carta_Manual_Afiliado (996).pdf

Reciba un saludo cordial.

En el archivo anexo encontrará respuesta a su requerimiento.

ELSA PINEDA CUELLAR
Dirección Atención Integral a Clientes
EPC/ Angelica R.

JUZG. 24 CIVIL CTO. BTR

38779 26-FEB-20 11:43



Por favor no responda este mensaje, corresponde a un buzón automático de envío de información a través del Sistema de Información de Administradoras de Fondos de Pensiones en el historial de las vinculaciones.

AVISO: La información contenida en este mensaje y en los archivos adjuntos es confidencial y reservada y está dirigida exclusivamente a su destinatario, sin la intención de que sea conocida por terceros, por lo tanto, de conformidad con las normas legales vigentes, su interceptación, sustracción, extravío, reproducción, lectura o uso esta prohibido a cualquier persona diferente. Si por error ha recibido este mensaje por favor discúlpenos, notifiquenoslo y elimínelo. Las opiniones, conclusiones y otra información contenida en este correo no relacionadas con el negocio oficial del remitente, deben entenderse como personales y de ninguna manera son avaladas por PORVENIR S.A. PORVENIR S.A. ha adoptado mecanismos tendientes a evitar que este mensaje y sus anexos, contengan virus o defectos que puedan llegar a afectar los computadores o los sistemas que lo reciban, sin embargo, es responsabilidad del destinatario confirmar éste hecho al momento de su recepción y apertura. En consecuencia PORVENIR S.A. se exonera de cualquier responsabilidad por daños, alteraciones o perjuicios que se ocasionen en su recepción o uso.

626



104

Bogotá D.C., 2020-02-19

Señora

KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA
Secretaria
JUZGADO VEINTICUATRO CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD
ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

Rad. Porvenir: 0100222106192100
CC: 93207445
T.N: 9998932

OFICIO: 482
ASUNTO: SOLICITUD INFORMACION
INDICADO: WILSON ONATRA FELIX
RADICADO : 110013103024201800247

Reciba un saludo cordial.

De acuerdo con su comunicación radicada en nuestras dependencias y una vez validada nuestra base de datos, nos permitimos informar que el señor WILSON ONATRA FELIX identificado con cédula de ciudadanía 93.207.445 presenta los siguientes datos:

Dirección: KR 70 D 32 90, BOGOTÁ D.C.
Teléfono: 4103534

Cordialmente.

ELSA PINEDA CUELLA
Dirección Atención Integral a Clientes
EPC/ Angelica R



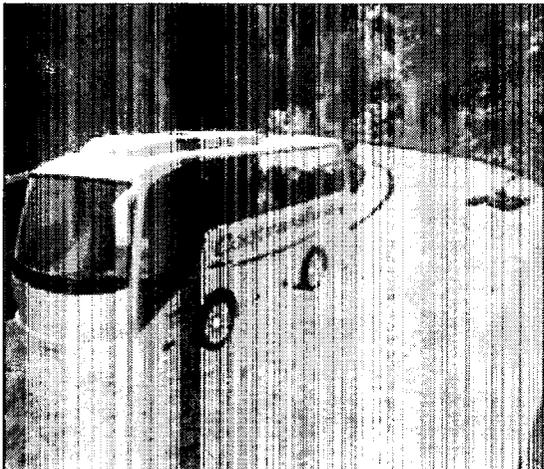
CIAT
 Carretera 26 No. 40-09
 Cel. 3167517111
 www.ciercolombiana.com

IRAC No 3 - 2020

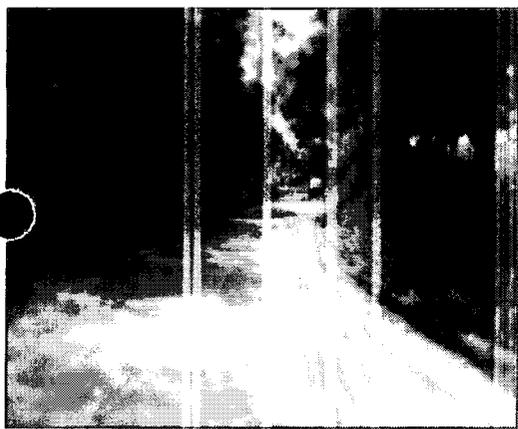
INFORME DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

CLASE DE ACCIDENTE:
 Accidente de tránsito modalidad choque.

GRAVEDAD DE ACCIDENTE:
 Con Heridos



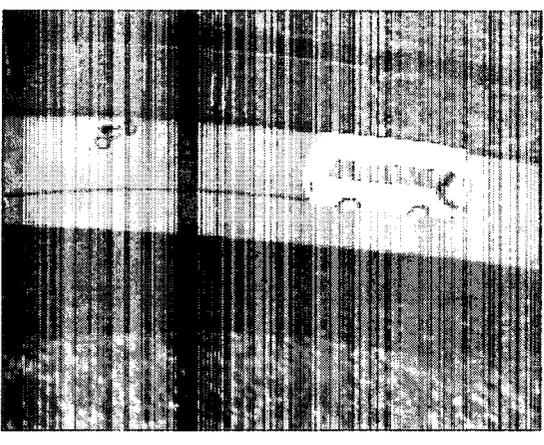
PARTE INTERVENIENTE:
 Héctor Gómez
 conductor con licencia GZ 150-
 vehículo marca GGA



DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE:
 El día 24 de octubre de 2017 a las 09:10 horas se presentó un accidente de tránsito en la vía pública, en la zona de...

PARTE INTERVENIENTE:
 Félix...
 conductor con licencia...
 vehículo marca Hino...

FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:
 Miércoles 24 de octubre de 2017
 siendo aproximadamente las 09:10 Horas





CONTENIDO INFORME DE RECONSTRUCCIÓN

- Solicitud de la Investigación 2
- Investigación de campo 4
- Avance de la investigación 7
- Evidencias y proceso investigativo 11
- Análisis e interpretación 18
- Cinemática..... 20
- Cálculos..... 21
- Argumentos 22
- Conclusiones 28
- Consideraciones.....29
- Bibliografía..... 30

1

629
1



OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito como objeto de estudio busca fundamentar de manera técnica e imparcial las variables que dieron al origen al accidente de tránsito, mediante el estudio y análisis a las evidencias aportadas a la investigación y aquellas obtenidas durante el proceso de recolección, con el fin de demostrar la cinemática del evento y de esta forma identificar las causas concluyentes en el accidente de tránsito.

2

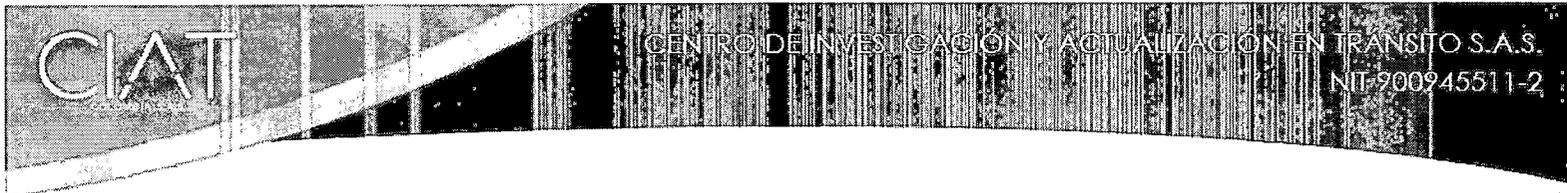
METODOLOGÍA Y PROCESO DE INVESTIGATIVO

La investigación del accidente de tránsito se ha desarrollado mediante un proceso de recolección, análisis y vinculación de datos registrados mediante la utilización de herramientas tecnológicas, con el fin de responder al planteamiento de las causas que originaron el accidente, valorando cada una de las actuaciones adelantadas por la autoridad de tránsito y todo aquello que amerite vinculación con la investigación.

El proceso investigativo se origina a partir del análisis de los documentos entregados para la investigación, posteriormente se adelanta una inspección al lugar de los hechos donde se analiza y recolecta cada una de las evidencias que aportarán información vital en el proceso de reconstrucción, continuando con las siguientes etapas.

- **Evidencias y proceso investigativo:** Para la fase de evidencias se tienen en cuenta los elementos que se resaltarán de acuerdo con la información suministrada y los hallazgos encontrados durante el proceso de investigación.
- **Análisis e interpretación:** En esta etapa del proceso se analizan cada una de las evidencias donde se pretende exponer la dinámica del accidente.
- **Cinemática:** En esta línea de análisis se demuestra la mecánica de movimiento a partir de las condiciones de tiempo y espacio de cada uno de los participantes y los factores influyentes.
- **Análisis físicos y matemáticos:** Aplicación de métodos y modelos fisicomatemáticos, donde se determinan velocidades, trayectorias entre otras, los cuales formulan una respuesta técnica a las causas del accidente.
- **Argumentos:** Aplicación y fundamentación de criterios técnicos desarrollados durante el proceso investigativo los cuales demuestran, refutan o justifican las hipótesis formuladas.
- **Conclusiones.**

630



1. SOLICITUD DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación y reconstrucción del accidente de tránsito es solicitada por la empresa de transporte Cootransfusa.

2. EVIDENCIAS APORTADAS A LA INVESTIGACIÓN

3

- (Copia) Informe Policial de accidentes de tránsito IPAT, en tres (03) folios, firmado por el señor Willington Castro Espejo, funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte Seccional Cundinamarca.
- (Copia) Descripción de fotografías e imágenes en cinco (05) archivos digitales firmado por el IT Willington Castro, adscrito a la Policía de Tránsito del Municipio de Sylvania/Cundinamarca.

3. INVESTIGACIÓN DE CAMPO

El grupo de investigación de CIAT-COLOMBIA, realizó un análisis de las evidencias aportadas, una vez examinadas, se adelantó una investigación de campo en el Kilómetro 1 Perímetro Urbano Pandí - Boquerón Vereda Guarumo, Departamento De Cundinamarca. Coordenadas geográficas 4°38'01.8"N 74°04'47.2"W.

4

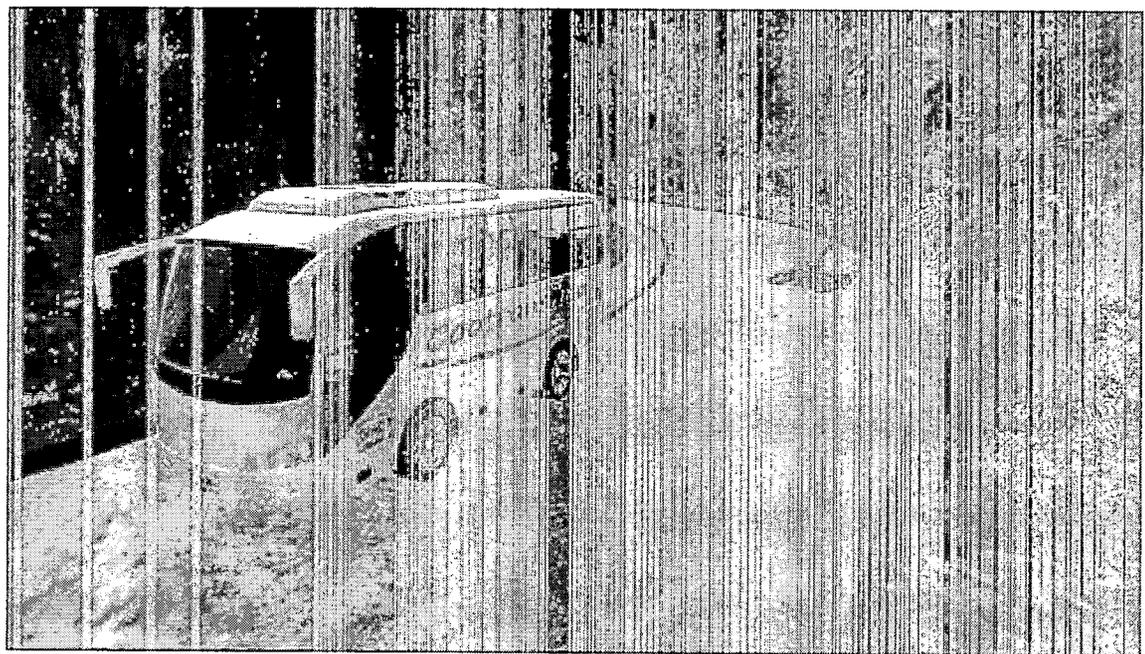
Investigación realizada el domingo 08 de marzo del 2020 entre las 10:11 y las 11:25 horas, efectuando recolección electrónica de las características geométricas de la vía con un equipo de alta precisión (Estación total) Marca Ruide, modelo RTS820R3.

La fijación fotográfica del lugar de los hechos se realizó con cámara profesional SONY α 58 Réflex de 20.1 megapíxeles y Dron marca DJI Mavic Pro con cámara FC220.

A partir de los análisis de la información suministrada y los resultados de la investigación de campo, se ha elaborado un diseño en 3D, de la estructura vial y sus componentes con el software de reconstrucción Edge Fx, con el fin de demostrar la dinámica de acuerdo con el análisis cinemático realizado por el movimiento de los participantes durante las fases del accidente.



IMAGEN 1. Equipo utilizado para la recolección electrónica de evidencias en el lugar donde se presentó el accidente de tránsito.



5

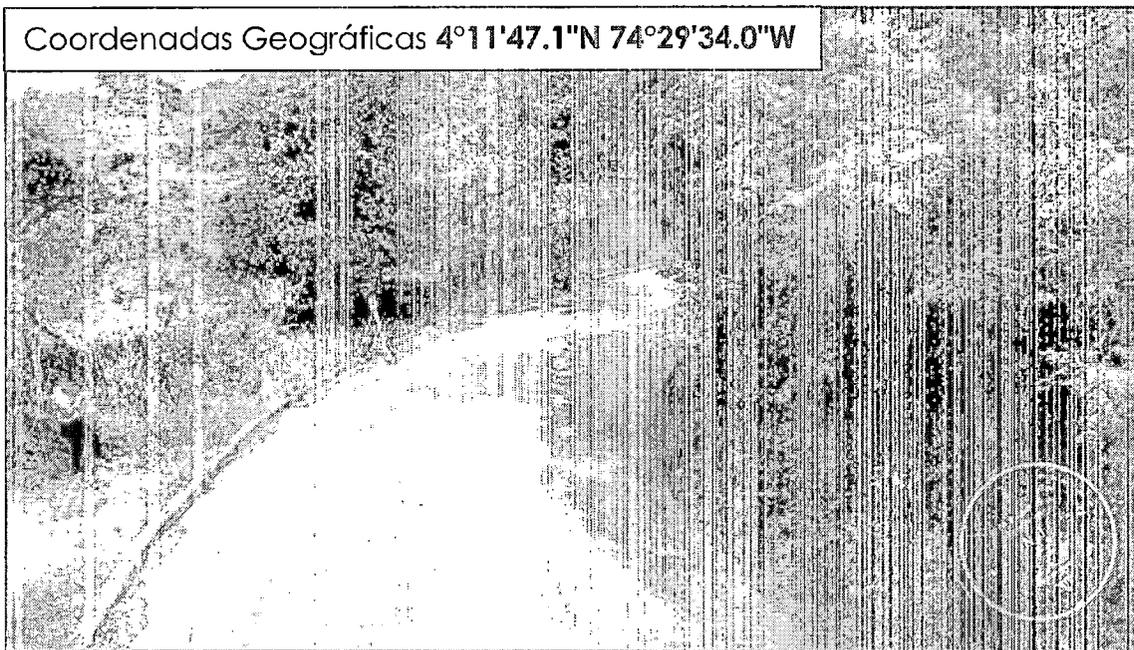
IMAGEN 2. Imagen en 3D, tomada del software de reconstrucción Edge FX. A partir de la nube de puntos obtenida durante la investigación de campo y con base en el Bosquejo Topográfico.



IMAGEN 3. Imagen en 3D, la cual ubica la posición final de os EMP y EF.

633

4. AVANCE DE LA INVESTIGACIÓN



6

IMAGEN 4. Vista en plano general del lugar de los hechos sentido (Pandi – Boquerón) se observa la vía por la cual venía transitando el vehículo No. 2, además de las características geométricas de la vía.

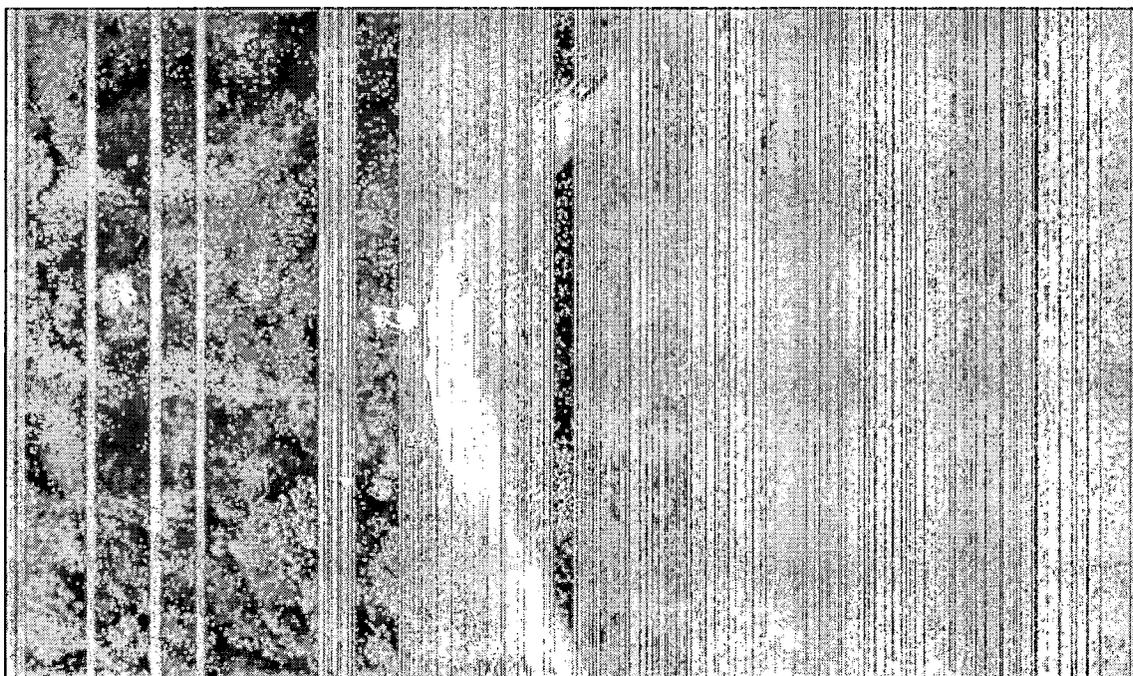


IMAGEN 5. Imagen aérea la cual permite observar el entorno paisajístico del lugar y las condiciones generales de la vía.

5. ANÁLISIS DE CAMPO

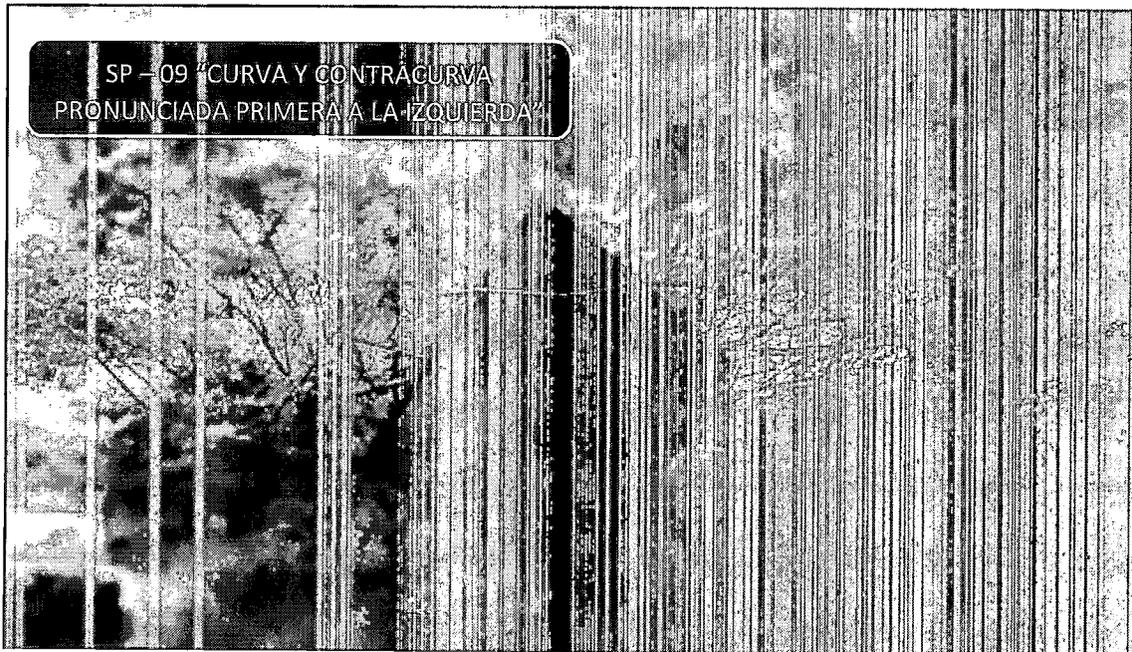
5.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

Teniendo en cuenta las características geométricas de la vía y sus componentes de seguridad, se hace una descripción detallada de cada uno de los dispositivos de señalización y demarcación encontrados durante la inspección y corroborados tanto en el informe policial de accidentes de tránsito.

7

Kilómetro 1 Perímetro Urbano Pandi - Boquerón Vereda Guarumo Departamento De Cundinamarca		
CARACTERÍSTICAS		
GEOMETRÍA	CURVA	18.04 metros
	PENDIENTE	7,06%
	PERALTE	2.39%
	SENTIDO	DOBLE
CALZADAS	UNA (6.10 metros)	
CARRILES	3.05 metros	
	3.05 metros	
SENTIDO	DOBLE	
MATERIAL	ASFALTO	
ESTADO	BUENO	
ILUMINACIÓN	LUZ DÍA	
CONDICIONES	SECA	
ACERA	NO	
DEMARCACIÓN VERTICAL	SP – 05 "CURVA Y CONTRA CURVA CERRADA PRIMERA A LA IZQUIERDA"	
	SP – 09 "CURVA Y CONTRA CURVA PRONUNCIADA PRIMERA A LA IZQUIERDA"	
Características obtenidas durante la inspección técnica al lugar donde se presentaron los hechos.		

635

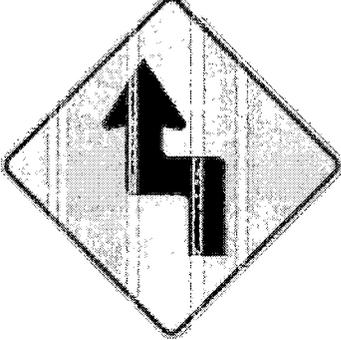
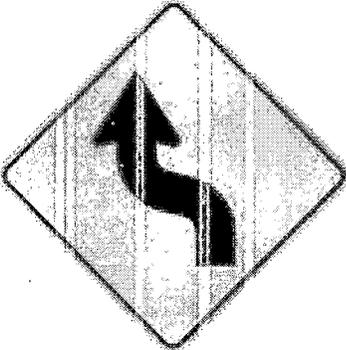


8

IMAGEN 6. En la imagen se aprecia sobre el costado derecho de la vía, señal "SP - 09 CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA PRIMERA A LA IZQUIERDA".



IMAGEN 7. En la imagen se aprecia sobre el costado derecho de la vía, señal "SP - 09 CURVA Y CONTRACURVA CERRADA PRIMERA A LA IZQUIERDA".

DESCRIPCIÓN	
	<p>SP – 05 CURVA Y CONTRA-CURVA PRONUNCIADA PRIMERA A LA IZQUIERDA</p> <p>Estas señales se emplean para advertir al conductor la proximidad de dos curvas consecutivas y en sentido contrario, cuando al menos una de ellas es cerrada. Se deben usar siempre que la velocidad de diseño sea menor a 60 km/h, situación que obliga al conductor a poner más atención y disminuir la velocidad. Se aplican sólo cuando la separación entre las curvas sea menor a 120 metros. <i>(Resolución 1885 del 2015 Manual de Señalización Vial).</i></p>
	<p>SP – 09 CURVA Y CONTRA-CURVA PRONUNCIADA PRIMERA A LA DERECHA</p> <p>Estas señales se emplean para advertir al conductor la proximidad de dos curvas consecutivas y en sentido contrario, cuando al menos una de ellas es cerrada. Se deben usar siempre que la velocidad de diseño sea menor a 60 km/h, situación que obliga al conductor a poner más atención y disminuir la velocidad. Se aplican sólo cuando la separación entre las curvas sea menor a 120 metros. <i>(Resolución 1885 del 2015 Manual de Señalización Vial).</i></p>

637

6. EVIDENCIAS Y PROCESO INVESTIGATIVO

Para la fase de evidencias se tienen en cuenta los elementos que se resaltarán de acuerdo con la información suministrada y los hallazgos encontrados durante en proceso investigativo.

10

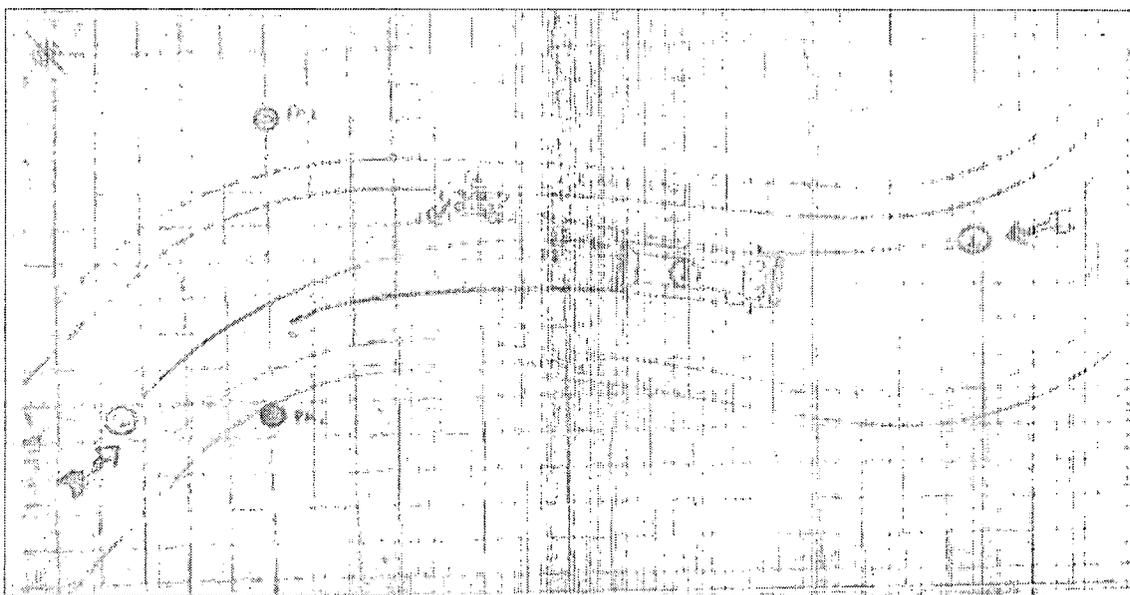
1. Dibujo topográfico informe policial de accidentes de tránsito (IPAT).
2. Descripción de daños (1) Motocicleta de placas GGA 35D.
3. Descripción de daños (2) Bus de placas THV 817.
4. Identificación de participantes (Conductores)
5. Análisis a las evidencias.

- 5.1. Evidencia No 1 Motocicleta de placas GGA 35D.
- 5.2. Evidencia No 2 Bus de placas THV 817.
- 5.3. Evidencia No 3 Huella de frenado.

Un aspecto importante dentro del proceso investigativo es la realización de la dinámica del accidente donde se debe tener en cuenta la recolección electrónica de evidencias adelantada en el lugar de los hechos por el equipo investigador de CIAT-COLOMBIA, fijando cada elemento que compone la vía y su entorno, mediante el uso de un equipo de alta precisión (estación Total) una vez realizada la exportación de la información en el software de reconstrucción Edge FX, se procede a reconstruir el lugar donde se presentó el accidente con el fin de adelantar una representación gráfica con precisión milimétrica del lugar de los hechos, trabajando a una escala real 1-1.

En las siguientes imágenes se puede observar tanto el croquis elaborado por la Policía de Tránsito como el plano topográfico en 3D elaborado por los investigadores CIAT COLOMBIA, demostrando la posición final de cada vehículo y las evidencias dejadas sobre la vía, producto del impacto, teniendo en cuenta las características geométricas de la vía y la ambientación de los elementos que componen el entorno paisajístico del lugar.

6.1. DIBUJOS TOPOGRÁFICOS Y POSICIÓN FINAL EMP Y EF



11

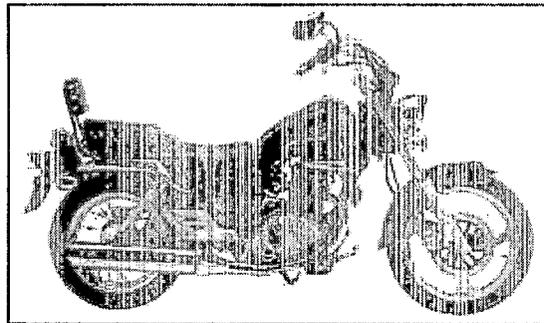
IMAGEN 8. Dibujo topográfico elaborado por la Policía de Tránsito.



IMAGEN 9. En 3D se aprecia posición final de los elementos en el lugar de los hechos. Elaborado por el grupo de expertos de CIAT-COLOMBIA.

639

6.2. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS Y EVIDENCIAS EN EL VEHÍCULO (1)



12

IMAGEN 10. En esta Imagen se observa vehículo, con características similares al vehículo No. 1 motocicleta, marca Suzuki, Línea GZ 150A, color negro con placa GGA 35D.

Tomada de: <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.pinterest.com%2Fpin%2F333618284872367701%2F&psig=AOvVaw2J1CkBEgJdG--HS2iMXih4&ust=158466323153>

INFORMACION GENERAL VEHICULO 1					
GGA 35D	SUZUKI	GZ 150 A	NEGRO	2015	PARTICULAR
PLACA	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	SERVICIO
10008345777		G422-B2Z11099		LC6NG48A6F1100687	
No LIC TRÁNSITO		No DE MOTOR		No. VIN	
Información tomada de: https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaVehiculo					

6.2.1. FICHA TÉCNICA VEHÍCULO (1)

DIMENSIONES	
LARGO TOTAL (MÁXIMO)	2250 mm
ALTURA	1160 mm
PESO	150 kg
DISTANCIA ENTRE EJES	1460 mm
ANCHO	900 mm

640

6.2.2. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS

Para la descripción de daños se tienen en cuenta la inspección realizada y descrita en el Informe de policial (anexo descripción de daños), realizado por el señor Willington Castro Espejo, funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte Seccional Cundinamarca, donde detalla los daños para el vehículo (1) Motocicleta así:

13

“Presenta abolladura de tanque, daños en tapas laterales izquierdo, posa pies delantero y trasero izquierdo, dirección delantera de palanca izquierdo, manubrio izquierdo fracturado.”

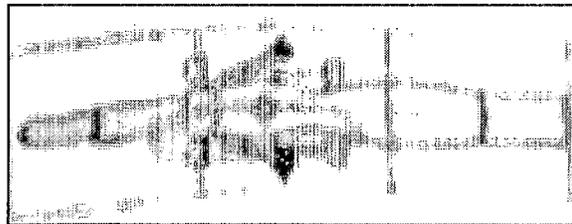


IMAGEN 11. Se observa la descripción gráfica de daños en el informe policial de accidentes de tránsito.

641

6.3. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS Y EVIDENCIAS EN EL VEHÍCULO (2)



14

IMAGEN 12. En esta Imagen se observa un vehículo tipo bus, marca Hino, Línea FC9JBUS color blanco, azul, amarillo y verde con placa THV 817.

Tomada de: Archivo digital aportado a la investigación.

INFORMACIÓN GENERAL VEHICULO 2					
THV 817	HINO	FC9JBUS	BLANCO, AZUL, AMARILLO Y VERDE	2017	PÚBLICO
PLACA	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	SERVICIO
10011837907	J05ETY11722		9F3FC9JLTHXX10996		
No. Licencia	No DE MOTOR		No. VIN		
Información tomada de: https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaVehiculo					

6.3.1. FICHA TÉCNICA VEHÍCULO (2)

DIMENSIONES	
LARGO TOTAL (MÁXIMO)	7.060 mm
ALTURA	N/A
PESO	9.000 kg
DISTANCIA ENTRE EJES	3.859 mm
ANCHO	2.165 mm
TOMADA DE: https://www.hino.com.co/buses/fc9j-g-buseta/	

MOTOR			
MARCA	HINO	TORQUE MÁXIMO	54 Kg.m@1500 rpm
REFERENCIA	J05E	TIPO	
POTENCIA MÁXIMA	177HP@2500 rpm	Eléctrico	

642

6.3.2. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS

Para la descripción de daños se tienen en cuenta la inspección realizada y descrita en el Informe policial de accidentes de tránsito (anexo descripción de daños), realizado por el señor Willington Castro Espejo, funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte Seccional Cundinamarca, donde detalla los daños para el vehículo (2) Bus así:

15

“Daños en persiana, unidad óptica lado izquierdo, rotura en vidrio panorámico anterior; daños internos por establecer.”

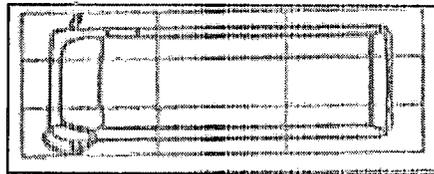
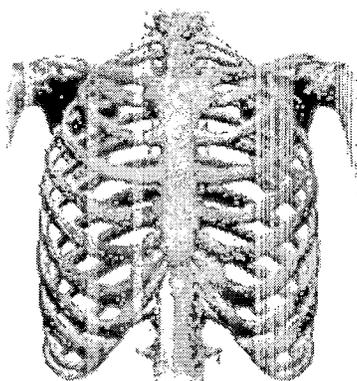
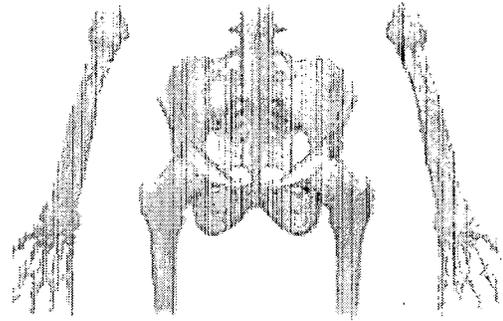
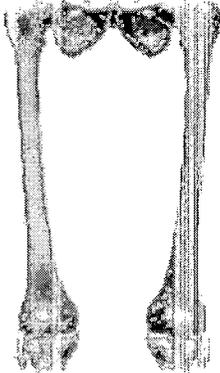
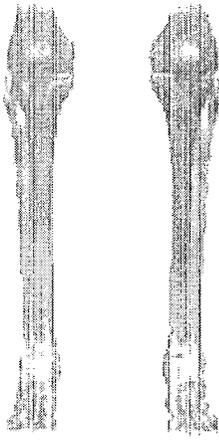
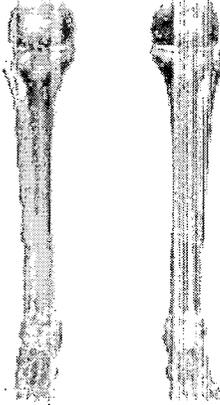


IMAGEN 13. Se observa la descripción gráfica de daños en el informe policial de accidentes de tránsito.

6.4. CONDUCTOR (1) MOTOCICLETA

INFORMACIÓN GENERAL CONDUCTOR VEHÍCULO (1) MOTOCICLETA										HERIDO	
HENRY OSWALDO GÓMEZ MARANDEY					C.C	79.053.887				07/01/1969	
APELLIDOS Y NOMBRES					DOC.	IDENTIFICACIÓN NO.				FECHA NACIMIENTO	
CALLE 25 No. 35 A – 10 BARRIO VILLA PATRICIA					FUSAGASUGA				3024474207		
DIRECCION					CIUDAD				TELÉFONO		
SE PRACTICÓ EXAMEN											
SI	X	NO		POS		NEG.	X	GRADO		SI	NO
PORTA LICENCIA				79.053.887						A2	
SI	X	NO		LICENCIA DE CONDUCCIÓN NO.						CATEGORÍA	
HOSPITAL - CLÍNICA						HOSPITAL SAN RAFAEL - FUSAGASUGA					
						<p>Fractura clavícula izquierda</p>					
<p>Fractura Antebrazo izquierdo</p>											

644
/

	<p>Fractura Fémur izquierdo</p>
<p>Fractura Tibia izquierda</p>	
	<p>Fractura Peroné izquierdo</p>
<p>Información tomada de Informe Policial de Accidente de Tránsito.</p>	

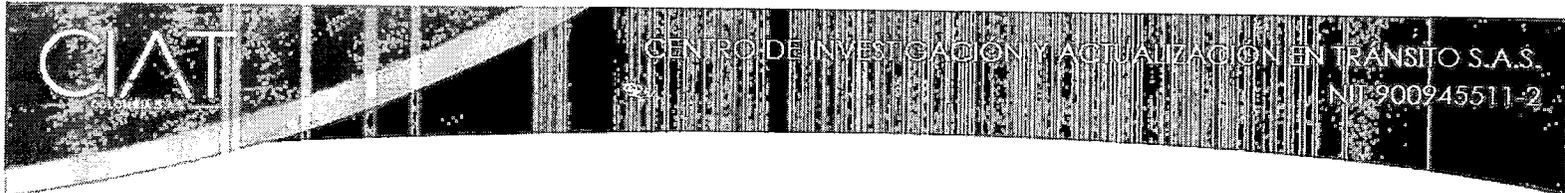
645

Se realiza consulta en la página <https://www.runt.com.co/portel/libreria>. Donde se observó que para la fecha del accidente el participante (1), contaba con licencia de conducción activa

NOMBRE COMPLETO:	HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY				
DOCUMENTO:	C.C. 79053887	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA		
ESTADO DEL CONDUTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	10143675		
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	11/12/2009				
Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	DT Exped. Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
79053887	STRIA DE MOVILIDAD MPAL FUSAGA SUZA	12/01/2016	ACTIVA		Ver Detalle
79053887	STRIA DE MOVILIDAD MPAL FUSAGA SUZA	28/07/2014	INACTIVA		Ver Detalle
6050701	STRIA MPAL TITOYTE GARZON	30/12/2009	VENCIDA		Ver Detalle
6050680	STRIA MPAL TITOYTE GARZON	30/12/2009	INACTIVA		Ver Detalle

IMAGEN 14. En la imagen se observa la descripción de la licencia de conducción, la cual se encontraba activa al momento del accidente.

646



6.4.1. CONDUCTOR (2) BUS

INFORMACIÓN GENERAL CONDUCTOR VEHICULO (2) BUS								SIN LESIONES				
WILSON ONATRA FELIX								C.C.	93.207.445		20/02/1984	
APELLIDOS Y NOMBRES								DOC.	IDENTIFICACIÓN NO.		FECHA NACIMIENTO	
TRANSVERSAL 3ª – 7 A CASA 20 LA INDEPENDENCIA								FUSAGASUGA		3208855510		
DIRECCION								CIUDAD		TELÉFONO		
SE PRACTICÓ EXAMEN												
SI	X	NO		POS		NEG.	X	GRADO		SI	NO	
PORTA LICENCIA				93.207.445						C2		
SI	X	NO		LICENCIA DE CONDUCCIÓN NO.						CATEGORÍA		
HOSPITAL - CLÍNICA								N/A				
Información tomada de Informe Policial de Accidente de Tránsito.												

19

Se realiza consulta en la página <https://www.runt.com.co/portel/libreria>. Donde se observó que para la fecha del accidente el participante (1), contaba con licencia de conducción activa.

NOMBRE COMPLETO:	WILSON ONATRA FELIX																										
DOCUMENTO:	C.C. 93207445	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA																								
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Numero de inscripción:	12769110																								
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	08/09/2012																										
<p>III. Licencia(s) de conducción</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nro. licencia</th> <th>OT Exped. Lic.</th> <th>Fecha expedición</th> <th>Estado</th> <th>Restricciones</th> <th>Detalles</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>93207445</td> <td>SDA - B0007A D.C.</td> <td>17/01/2019</td> <td>ACTIVA</td> <td></td> <td>Ver Detalle</td> </tr> </tbody> </table> <p>Categorías en la licencia Nro: 93207445</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Fecha expedición</th> <th>Fecha vencimiento</th> <th>Categorías antiguas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>17/01/2019</td> <td>17/01/2022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B2</td> <td>17/01/2019</td> <td>17/01/2022</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Nro. licencia	OT Exped. Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles	93207445	SDA - B0007A D.C.	17/01/2019	ACTIVA		Ver Detalle	Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categorías antiguas	C2	17/01/2019	17/01/2022		B2	17/01/2019	17/01/2022	
Nro. licencia	OT Exped. Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles																						
93207445	SDA - B0007A D.C.	17/01/2019	ACTIVA		Ver Detalle																						
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categorías antiguas																								
C2	17/01/2019	17/01/2022																									
B2	17/01/2019	17/01/2022																									

IMAGEN 15. En la imagen se observa la descripción de la licencia de conducción, la cual se encontraba activa al momento del accidente.

647

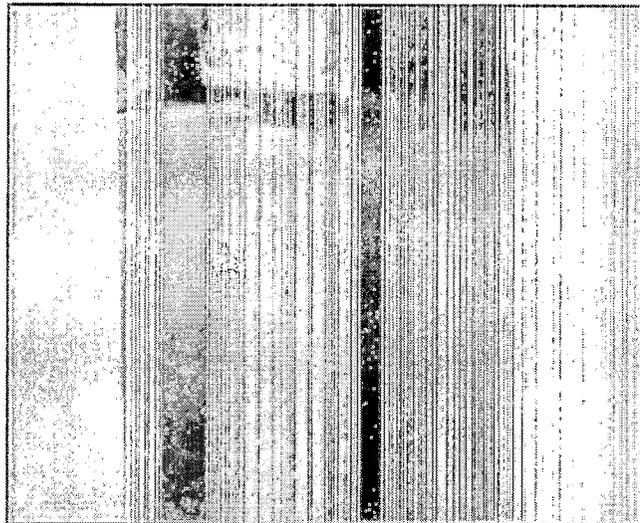
6.5. EVIDENCIAS HALLADAS Y FIJADAS POR LA POLICÍA NACIONAL

Dentro del proceso investigativo adelantado por la Policía Nacional establecieron tres (03) evidencias las cuales fueron fijadas fotográfica y topográficamente, para la reconstrucción del accidente de tránsito, se ubicaron dichas evidencias de acuerdo con el bosquejo topográfico adelantado por autoridad de tránsito, sobre un plano virtual mediante el uso de un software de reconstrucción Edge FX y a partir de la recolección electrónica de evidencias tomada durante la inspección al lugar.

20

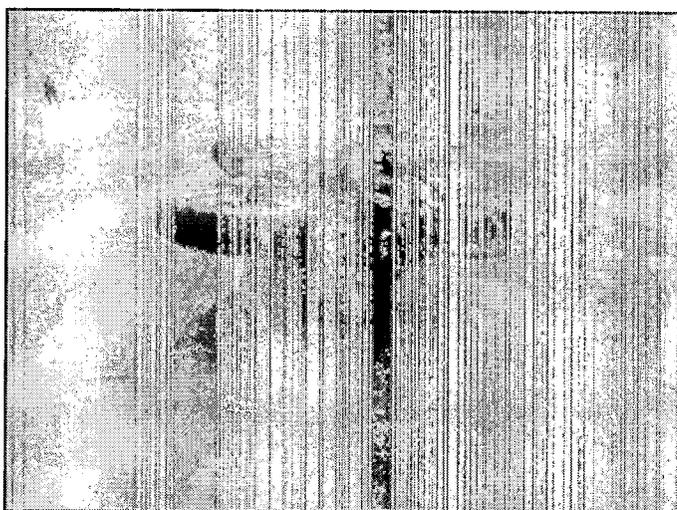
A continuación, se relacionan e identifica algunas de ellas.

Evidencia No. 1: Se observa una huella identificada como huella de frenado con una longitud de 24.40 metros, de acuerdo con la imagen y la fijación topográfica adelantada por la autoridad de tránsito, se puede observar que esta huella fue marcada por la fricción de la llanta anterior del lateral derecho del vehículo (2) bus.



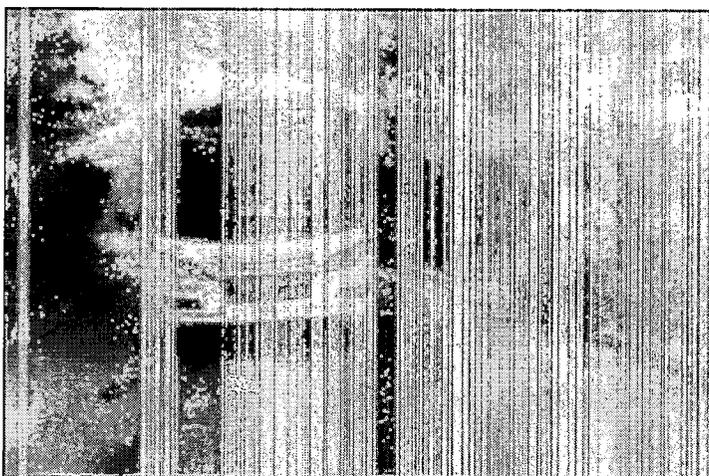
648
/

Evidencia No. 2: Se aprecia el vehículo (1) motocicleta en volcamiento sobre su lateral derecho, sobre el carril suroriental de la Vía que de Boquerón conduce a Pandi.



21

Evidencia No. 3: Se aprecia la posición final del vehículo (2) Bus.



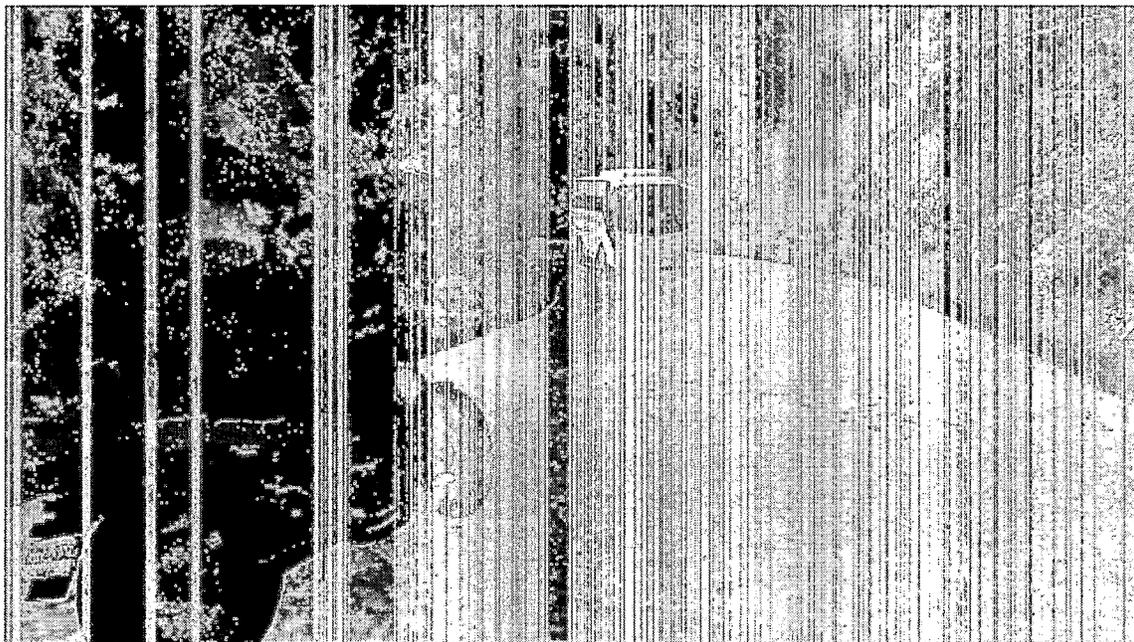
649

7. CINEMÁTICA DEL ACCIDENTE

7.1. CONFIGURACIÓN DEL IMPACTO

22

Dentro de la dinámica del accidente y de acuerdo con el estudio detallado a cada una de las evidencias tanto las que fueron entregadas al proceso investigativo como aquellas que se recaudaron durante la fase de investigación y reconstrucción, permiten establecer que el impacto inicial se presenta momentos en los que el participante (2) conductor del bus, al ingresar a la curva se percata de la presencia de la motocicleta la cual circulaba sobre el carril noroccidental, sentido Boquerón, Pandi, inmediatamente acciona el sistema de frenos, debido a las condiciones de la vía (Curva, pendiente) y desgaste de la carpeta de rodadura, deja una huella de frenado marcada por la llanta anterior derecha, con una longitud de 24.40 metros, el participante (1) conductor de la motocicleta, al advertir la presencia del bus, realiza una maniobra de reincorporación hacia su respectivo carril, dejando expuesto el falco izquierdo de su vehículo y su cuerpo impactando con el vértice anterior izquierdo del vehículo (2) Bus, en el sitio de impacto la autoridad de tránsito fija una evidencias identificada como P.P.I (Posible Punto de Impacto) el cual se ubica sobre el carril suroriental de la vía, dicha posición obedece a la dinámica de movimiento descrita.



· **IMAGEN 16.** En la imagen se observa la posición pre-impacto, momentos en los que el vehículo (2) inicia su maniobra de frenada.

7.2. CINEMÁTICA DEL ACCIDENTE



IMAGEN 17. En la imagen se aprecia la ubicación pre-impacto y final de los participantes.

La cinemática del accidente se plantea a partir de las evidencias, tanto de las que fueron descritas en el presente informe como las adelantadas por las autoridades judiciales, adicionalmente las que se recaudaron durante el proceso investigativo.

De acuerdo con las apreciaciones anteriormente descritas se realiza un análisis del movimiento generado durante las fases del accidente (antes, durante y después) mediante la correlación de evidencias y el manejo de equipos especializados como el software de reconstrucción Edge FX y la recolección electrónica de evidencias tomada en el sitio con equipo de precisión (Estación Total), se establece con un alto grado de certeza técnica la forma en la que ocurrieron los hechos, permitiendo así argumentar las causas eficientes y determinantes en el desarrollo del accidente.

Otro aspecto relevante para el planteamiento de la cinemática del accidente es la ubicación de la trayectoria pre-impacto del vehículo así:

Teniendo en cuenta la fijación topográfica adelantada por la Policía de Tránsito y la inspección al lugar de los hechos en el cual se realizó una recolección electrónica de evidencias con elementos de alta precisión, en este caso una estación total con un margen de error +/- 0.06 mm, durante el proceso tanto de investigación como de

651

reconstrucción se contempló los puntos de referencia tomados por la autoridad de tránsito y la fijación a cada elemento, para el planteamiento de la dinámica de la colisión descrita en el presente informe, se tiene en cuenta la medida tomada por la Policía identificada con el número seis (6) "Inicio Huella de frenado". Al confrontar dicha medida con el perfil extremo de carpeta asfáltica (Calzada) del costado noroccidente de la vía (Pandi-Boquerón) se logra establecer que la huella se ubica a una distancia de 0.73 metros, lo que nos permite identificar que al momento de iniciar la acción de frenado el vehículo tipo Bus, se hallaba en su respectivo carril.

24

Lo anterior teniendo en cuenta que la carpeta de rodadura cuenta con una sección transversal de 6.10 metros, lo que nos muestra que cada carril debe ser de 3.05 metros, mientras que el ancho total del vehículos de acuerdo a la ficha técnica de la casa matriz es de 2.16 metros, lo que nos indica que el espacio entre el inicio de la calzada en el costado noroccidental hasta el extremo lateral derecho del Bus era de 2.89 metros de ocupación lo que nos permite demostrar que el espacio entre la parte central de la calzada y el carril ocupado por la buseta tenía un espacio de tolerancia de aproximadamente 0.11 metros.

Adicional a lo anterior, se establece a partir no solo de los daños sino de las lesiones presentadas por la víctima, que estas se ubican el flanco izquierdo, lo que demuestra que el conductor de la motocicleta al observar la ubicación del Bus inicia una maniobra de reincorporación hacia su carril, lo que produce que deje expuesto dicho costado impactando la estructura del vértice anterior izquierdo del bus.

La posición final de la motocicleta se correlaciona con el ángulo de impacto, la cual, al chocar con la estructura del bus, esta realiza un movimiento levógiro¹ de 45° e iniciando su volcamiento sobre su lateral derecho, cabe resaltar que la autoridad de tránsito, determinó con exactitud los elementos que se tuvieron en cuenta para fijar un P.P.I (Posible Punto de Impacto) sin embargo es importante tener en cuenta que en la dinámica de impacto entre dos masa con volumen considerable al impactar expulsan una serie de fragmentos que de acuerdo a la magnitud del impacto resultan ser "Volátiles" debido a su tamaño.

¹ Sentido antihorario es el opuesto. El sentido habitual de giro se conoce como dextrógiro

652

8. ANÁLISIS TÉCNICO DE LAS EVIDENCIAS

8.1. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA VÍA

Dentro del proceso investigativo de un accidente de tránsito resulta relevante conocer de manera detallada las características geométricas de la vía, con el fin de establecer la influencia de esta en el hecho.

25

Por lo anterior se debe tener en cuenta el Manual de diseño geométrico de carreteras, reglamentado mediante la Resolución 000744 del 04 de marzo de 2009

La inspección al lugar realizada con un equipo topográfico de alta precisión permitió establecer las características geométricas de la vía así:

8.1.1. RADIO DE CURVATURA

$$r = \frac{C^2}{8M_o} + \frac{M_o}{2}$$

Pasos de la solución

C = Cuerda = 11.860 metros
 Mo = Flecha o sagita = 1.000 metros

$$r = \frac{C^2}{8M_o} + \frac{M_o}{2}$$

$$r = \frac{11.86^2}{8 \times 1} + \frac{1}{2}$$

$$r = \frac{140.66}{8} + 0.5$$

$$r = 17.582 + 0.5$$

$$r = 18.082$$

r = Radio = 18.082 metros

653

8.1.2. ELEVACIÓN LONGITUDINAL (PENDIENTE)

$$m = \left(\frac{h}{d}\right) 100$$

Pasos de la solución

h = Altura vertical = 0.620 metros

d = distancia horizontal = 8.750 metros

$$m = \left(\frac{h}{d}\right) 100$$

$$m = \left(\frac{0.62}{8.75}\right) \times 100$$

$$m = 0.071 \times 100$$

$$m = 7.086$$

m = Pendiente = 7.086 % = 0.071 decimal

8.1.3. ELEVACIÓN TRANSVERSAL (PERALTE)

$$m = \left(\frac{h}{d}\right) 100$$

Pasos de la solución

h = Altura vertical = 0.140 metros

d = distancia horizontal = 5.850 metros

$$m = \left(\frac{h}{d}\right) 100$$

$$m = \left(\frac{0.14}{5.85}\right) \times 100$$

$$m = 0.024 \times 100$$

$$m = 2.393$$

m = Pendiente = 2.393 %

654



8.2. ANÁLISIS TÉCNICOS A LAS EVIDENCIAS

Con el fin de identificar la velocidad del vehículo (2) Bus, se tuvo en cuenta las evidencias fijadas por la autoridad de tránsito y la inspección al lugar de los hechos adelantada por el suscrito investigador la cual permitió conocer de manera detallada las características del lugar y lo más importante la recolección electrónica de evidencias donde se fijó topográficamente cada elemento que compone la vía y su entorno tales como Líneas de demarcación, vegetación, postes, entre otros.

27

Para la estimación de la velocidad, se toma como referencia la fijación topográfica que realizó la autoridad de tránsito identificando dentro del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (Croquis) dos puntos dentro de la tabla de medidas (6 y 7) los cuales son identificados como "Inicio y Fin de huella" dentro de la tabla de Huellas, identifican dicha evidencia con una longitud de 24.40 metros,

Por lo anterior se define que la maniobra de desaceleración del bus se generó con una longitud total de 24.40 metros, en una superficie con una inclinación negativa de -7.086 % y una vía en material asfalto con desgaste en su carpeta de rodadura sin demarcación horizontal.

Con el fin de realizar un análisis técnico que permita identificar los factores tanto de evitabilidad como los generadores del accidente, es necesario adelantar un estudio que permita conocer las variables que produjeron el accidente, dentro de este estudio se tendrá en cuenta tanto la geometría vial como las condiciones de la carpeta asfáltica.

El estudio busca conocer la distancia necesaria para detenerse, ecuación conocida como DTP por sus siglas (Distancia Total de Parada) la cual está fundamentada mediante estudios considerando tanto la velocidad del vehículo como el tiempo de Reacción y las características de adherencia de la vía/vehículo (Coeficientes de Fricción)

Dentro de la fijación de evidencias que se realizó durante la inspección técnica al lugar, se tuvo en cuenta las condiciones y el estado de la vía encontrando que esta presenta en términos generales un buen estado en su carpeta de rodadura con un porcentaje considerable de desgaste, por tal razón se adoptan los valores del coeficiente de fricción máximos indicados por los estudios recientes de la AASHTO por sus siglas en inglés (American Association of State Highway and Transportation Officials) ² respectivamente.

² Resolución 00744 de 2009 Manual de Diseño geométrico de Carreteras

653

Lo anterior teniendo en cuenta que en el accidente el bus solo marcó una huella y de acuerdo con su característica, sección transversal y fijación topográfica, esta correspondería a que fue marcada con la llanta anterior del lateral derecho del vehículo (Bus), es decir realizó una aceleración negativa (frenado) sin un bloqueo considerable de todas las ruedas.

28

El procedimiento para la valoración de la distancia de reacción se realizó de acuerdo con el resultado de la velocidad inicial (V_0) y el tiempo de reacción el cual se estima entre (0.75 y 1 segundo) teniendo en cuenta el Manual de Reconstrucción, elaborado por (Pablo de Luque & Daniel Mantaras 2007).

Adicional a lo anterior se estima que la distancia requerida para detener el vehículo será la suma de dos distancias: Distancia de Reacción (DR) + la Distancia de Parada (DP) la adición de los dos valores permitirá conocer la Distancia Total de Parada (DTP).

Por lo anterior cabe señalar que la distancia recorrida durante el tiempo de percepción y reacción (DR) (adopta un tiempo promedio entre 0.75 y 1 segundo) dicha distancia se mide desde el momento en que se hace visible el obstáculo hasta el instante en que se aplican los frenos. En esta distancia se supone que el vehículo circula con movimiento uniforme a la velocidad específica del elemento.

La distancia recorrida durante el frenado se mide desde la aplicación de los frenos hasta el momento en que el vehículo se detiene totalmente, circulando con movimiento uniformemente desacelerado con velocidad inicial igual a la velocidad específica del elemento. El valor de la desaceleración asumida es tal que no implica el bloqueo de las llantas al realizar el trabajo de frenado. Este estudio fue realizado por la AASHTO y presentado en el Manual de Diseño Geométrico de AASHTO – 2004³

los valores de cada modelo se constituyeron a partir de las evidencias fijadas por la policía de tránsito y mediante las labores investigativas adelantadas por los funcionarios de CIAT-COLOMBIA, mediante la inspección realizada al lugar de los hechos y con el uso del software de reconstrucción Edge FX.

³ Resolución 00744 de 2009 Manual de Diseño geométrico de Carreteras

656

8.2.1. VELOCIDAD EN MANIOBRA DE DESACELERACIÓN

$$S = \sqrt{cd(\mu \cos(\theta) + \sin(\theta))n}$$

Pasos de la solución

c = constante = 254.920 sin unidad

d = distancia = 24.400 metros

¼ = coeficiente de fricción = 0.650 G

∠ = Ángulo de la pendiente = 12.322 radianes = 705.999 grados

n = Eficiencia de frenado = 50.000 % = 0.500 decimal

$$S = \sqrt{cd(\mu \cos(\theta) + \sin(\theta))n}$$

$$S = \sqrt{254.92 \times 24.4 \times ((0.65 \times \cos(705.999)) + \sin(705.999)) \times 0.5}$$

$$S = \sqrt{6220.048 \times ((0.65 \times 0.97) + -0.242) \times 0.5}$$

$$S = \sqrt{6220.048 \times (0.631 + -0.242) \times 0.5}$$

$$S = \sqrt{6220.048 \times 0.389 \times 0.5}$$

$$S = \sqrt{2417.998 \times 0.5}$$

$$S = \sqrt{1208.999}$$

$$S = 34.771$$

S = Velocidad inicial de una desaceleración 34.771 km/h y 36.877 km/h

653

8.2.2. EFICIENCIA DE FRENADO

$$n = \frac{S^2}{cd\mu}$$

30

Pasos de la solución

- c = constante = 254.920 sin unidad
- S = velocidad (como energía) = 34.000 km/h
- d = distancia = 24.400 metros
- ¼ = coeficiente de fricción = 0.650 G

$$n = \frac{S^2}{cd\mu}$$

$$n = \frac{34^2}{254.92 \times 24.4 \times 0.65}$$

$$n = \frac{1156}{6220.048 \times 0.65}$$

$$n = \frac{1156}{4043.031}$$

$$n = 0.286$$

n = Porcentaje de frenado = 28.592 % y 32.055%

538

8.2.3. DISTANCIA DE TOTAL DE DETENCIÓN

$$d = \frac{V^2}{2fg} + VT$$

Pasos de la solución

- g = Constante gravitatoria = 9.810 m/seg.2
- V = velocidad (vectorial) = 34.710 km/h = 9.642 m/seg.
- f = factor de desaceleración = 0.650 G
- T = Tiempo de percepción/Reacción = 1.000 segundos

$$d = \frac{V^2}{2fg} + VT$$

$$d = \frac{9.642^2}{2 \times 0.65 \times 9.81} + (9.642 \times 1)$$

$$d = \frac{92.962}{1.3 \times 9.81} + 9.642$$

$$d = \frac{92.962}{12.753} + 9.642$$

$$d = 7.289 + 9.642$$

$$d = 16.931$$

d = Distancia requerida = 16.931 metros y 18.467 metros



9. ARGUMENTOS DEL INVESTIGADOR

- 1. El objetivo de un informe técnico es plantear respuestas que estén fundamentadas con bases técnicas y con la implementación de procesos que garanticen su imparcialidad, mediante argumentos objetivos, los cuales permitirán tomar decisiones acertadas a las diferentes autoridades ya sea en el ámbito administrativo o judicial, por tal razón los argumentos y conclusiones, se han elaborado a través de las evidencias y estudios a los documentos relacionados y con la inspección al lugar de los hechos donde se obtuvo una importante información de las características técnicas de la vía y la reglamentación de la misma, permitiendo así obtener una reconstrucción objetiva y cercana a la realidad, lo que me permite argumentar bajo una opinión independiente y con una real convicción profesional.
- 2. La investigación propiamente así concebida busca conocer el factor determinante del accidente y de esta forma dar una respuesta técnica del por qué y cómo se desarrolló el siniestro. Los argumentos expuestos no buscan justificar la comisión de una infracción, sin embargo, lo que busca la investigación es demostrar de manera técnica la causa fáctica del accidente lo que desencadenó las lesiones del señor Henry Oswaldo Gómez Marandey, conductor de la motocicleta.
- 3. De acuerdo con las labores investigativas, la recolección electrónica de evidencias realizada en el lugar de los hechos y mediante el uso del software especializado de reconstrucción de accidentes Edge Fx⁴, se procedió a realizar un análisis cinemático⁵, considerando la hipótesis planteada en el informe policial de accidentes para el vehículo (2) bus así:

157: OTRA POR ESTABLECER: *Invadir carril contrario*

En relación con lo anterior es importante resaltar que si bien es cierto la autoridad de tránsito, establece un posible punto de Impacto sobre el carril suroriental (Boquerón-Pandi) También es cierto que se deber indagara qué motiva al operario del vehículos de transporte público accionar sus frenos momentos en los que se encontraba dentro de su respectivo carril, cabe

⁴ Software con licencia numero 34302
⁵La cinemática es una rama de la física dedicada al estudio del movimiento de los cuerpos en el espacio

660

mencionar que el inicio de la huella de frenado que fue dejada con la llanta anterior derecha, en el momento de iniciar la impresión sobre la carpeta asfáltica, esta se encontraba a una distancia respecto al inicio de la carpeta de rodadura de 0.73 metros, lo que permitió identificar que el vehículos (2) se hallaba dentro de su carril y que continuó desplazándose en una maniobra de desaceleración, por un espacio de 24.40 metros, está claro que tanto las lesiones como los daños de la motocicleta corresponde a una maniobra de reincorporación a su carril lo que condescendió que dejará expuesto su costado izquierdo, igualmente cabe señalar que de acuerdo al dibujo plasmado en el informe policial y las características de la huella, esta se representa en forma semicircular y que la autoridad de tránsito no fijó su punto medio, lo que permitiría establecer con certeza la trayectoria real de esta y por ende la ubicación del automotor en sección de la vía, que resulta ser coincidente con una área de impacto, por tal razón argumentar que la causa probable del accidente está en invadir el carril contrario, tal como se estableció el informe policial no es factible de acuerdo a las evidencias analizadas durante el proceso investigativo, por tal razón los argumentos expuestos y los estudios permiten no validar por completo la hipótesis planteada por la autoridad de tránsito.

4. Teniendo en cuenta las dimensiones de los vehículos y mediante el uso del software de reconstrucción de accidentes Edge Fx, se procedió a realizar un análisis del impacto entre los dos vehículos suponiendo que el vehículo (2) bus, invadía el carril al vehículo (1) motocicleta desde el momento que se marcó la huella de frenado sobre la carpeta asfáltica, encontrando que el primer contacto entre las masas no sería contra el vértice anterior izquierdo del bus, tal como sucedió, sino este se daría contra la parte frontal tercio medio, además la posición final de los vehículos pos-impacto serían muy diferentes a las ubicadas en el dibujo topográfico, debido a que el vehículo (2) tiene una masa superior y por ende si se hubiera presentado una invasión de carril por parte de este, los daños de la motocicleta se presentarían en su parte frontal igual que las lesiones, de la víctima se ubicarían en zonas diferentes del organismo, igualmente debido a la ubicación "Hipotética" de impacto, la motocicleta sería arrastrada debido a la fuerza del impacto y la masa del bus, adicional a la velocidad.

661

5. En la investigación y reconstrucción de un accidente de tránsito se deben analizar cada uno de los factores que influyen en la generación de un accidente, teniendo en cuenta las diligencias adelantadas por las autoridades de tránsito las cuales describen cada una de las características de la vía y su entorno registrándolas inicialmente en el informe policial de accidentes de tránsito, específicamente en la casilla No 7 "Características de la Vía" que para este caso es evidente de acuerdo al reporte policial, que la carpeta de rodadura se encontraba en buenas condiciones y que de acuerdo a la hora de ocurrencia de los hechos (09:10 Horas) las condiciones de visibilidad y campo de visión para cada participantes eran óptimos, por tal razón se debe asumir que la percepción de peligro y la reacción es un fenómeno directamente ligado a la velocidad a la que se transita, teniendo en cuenta que al realizar una acción dada por un estímulo (En este caso visual) transcurre un cierto tiempo entre la recepción del estímulo y la realización de la maniobra, este intervalo de tiempo se conoce como tiempo de reacción de una persona.

34

Es importante mencionar que el breve análisis que realiza el conductor para seleccionar una maniobra utiliza un determinado tiempo (tiempo de reacción), tiempo durante el cual un conductor no ha ejecutado la acción evasiva y su vehículo continúa en movimiento, recorriendo una distancia (Distancia de Reacción) la cual se determina de acuerdo con el tiempo utilizado para analizar y evaluar el peligro y la velocidad del vehículo, para este caso es importante señalar que la maniobra de frenado obedece a una acción de reacción por parte del conductor del bus, que en ese instante se ubica dentro de su carril, está claro que la velocidad a la que transitaba el vehículo (2) bus estaba entre 34.77 km/h y 36.87 km/h velocidad inferior a la autorizada en el tramo de acuerdo a su característica (Tramo departamental- Área Rural) de acuerdo a la distancia recorrida por la bus durante la maniobra de frenado 24.40 metros, es una distancia acorde con la requerida para detenerse de acuerdo a la velocidad a la que transita, en el estudio se demuestra que la distancia total necesaria está entre los 16.41 metros y 14.47 metros respectivamente, esta claro que de acuerdo a las imágenes aportadas y las fijación de la autoridad de tránsito, el Bus solo marcó una huella de frenado.

662

6. Resulta imperante resaltar que el Conductor del bus, al observar sobre su trayectoria al motociclista en el momento en los que este invadía de manera imprevista su carril, intenta evitar el impacto realizando una frenada de emergencia, siendo infructuosa la acción toda vez que la maniobra generada por el vehículo (1) motocicleta, interfiere dentro de su distancia de reacción e impactando con el vértice anterior izquierdo del automotor lo que provoca las lesiones presentadas por la víctima.
7. Respecto a los análisis de los planteamientos descritos dentro del desarrollo del informe técnico, nos indica que el participante (1) conductor de la motocicleta, transgredió por completo las restricciones de circulación de acuerdo con las características de la vía y la correlación de los daños y las lesiones presentadas por la víctima.
8. De acuerdo con lo anterior y valorando cada uno de los factores que intervienen en el tránsito, entraremos a analizar cada uno de ellos con el fin de conocer su incidencia en el desarrollo del accidente.

A. EL VEHÍCULO: Como se ha mencionado a lo largo de la investigación y considerando evidencias importantes, encontramos que si bien es cierto los vehículos presentan hallazgos en su estructura debido al accidente, estos no presentaban daños en sus sistemas mecánicos o de seguridad, en ese sentido se puede descartar que el accidente se presentó debido a una condición mecánica por daños o falta de mantenimiento para el vehículo automotor

Continuando con el análisis de los factores que influyen en los accidentes de tránsito, entramos a verificar el Factor vía y humano.

B. LA VÍA: De acuerdo a la inspección realizada en el lugar de los hechos y los reportes de la casilla No 7 del informe Policial de accidente de tránsito, los cuales dan cuenta del "buen estado de la vía" y de acuerdo a la hora de la ocurrencia se puede mencionar que la iluminación y el campo visual eran buenos, dentro del proceso investigativo se confirmó que las características geométricas de la vía y los dispositivos de seguridad que regulan el tránsito en el sector estaban presentes al momento del accidente, por tal razón la velocidad a la que se debía transitar el tramo no podía ser superior a 60 Km/h teniendo en cuenta tanto la Ley 769 de 2002, la Resolución 1050 de 2004 (Manual de Señalización) y La Ley 1329 de 2008 que a la letra indica:

Artículo 2º. El artículo 107 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

"Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

36

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

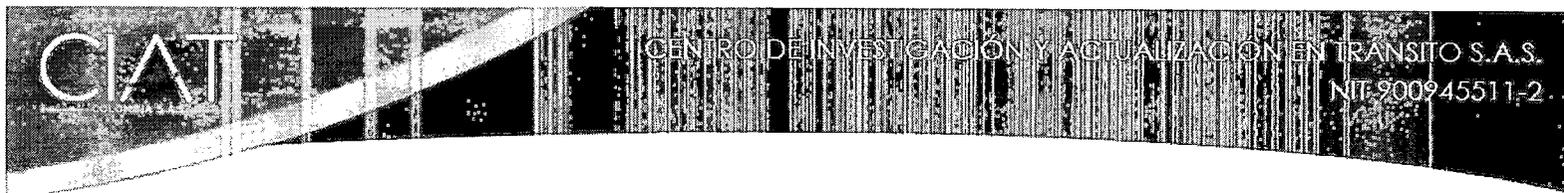
Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía".

Por último, entraremos a analizar un factor preponderante en el desarrollo de un accidente así:

C. FACTOR HUMANO: Con el análisis del factor humano nos encontramos que el participante (1) conductor de la motocicleta, era una persona idónea en la conducción de vehículos, de acuerdo con la categoría de su licencia, la cual, para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, psicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional⁶ sin embargo, se debe considerar que el conductor del vehículo, vulneró el deber objetivo de cuidado, al no observar las reglas de tránsito, que imponen a los

⁶ Tomado de: Sentencia C-468/11

664



conductores actuar con diligencia y cautela⁷, para evitar el accidente, en este caso no atender lo descrito en el Código Nacional de tránsito, que a la letra dice;

Capítulo III Conducción de Vehículos.

37

Artículo 60; Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por su respectivo carril, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o cruce.

Parágrafo 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 61; Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción de un vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento.

9. Los anteriores análisis a cada uno de los factores implicados en toda situación de tránsito (Vía, Vehículo y Humano) nos permite demostrar que la vía como factor integral dentro del tránsito no tiene un vínculo directo con las consecuencias del accidente de tránsito, lo que nos permitió demostrar que si bien es cierto, el vehículo es un factor que resulta ser significativo dentro del accidente debido a sus dimensiones, también es cierto que el factor humano es el único responsable de actuar de manera prudente siendo consecuente con las dimensiones del vehículo y las normas para transitar en vías rurales, en este caso vulneradas por parte del conductor de la motocicleta.

⁷ EXTRACTO JURISPRUDENCIAL – NUEVA LEGISLACIÓN. *Infracción al deber objetivo de cuidado al inobservar las reglas de tránsito* MAGISTRADO PONENTE. GUSTAVO ENRIQUE MALO FERNÁNDEZ

665

10. CONCLUSIONES

Respecto de los argumentos y los análisis a cada una de las evidencias, se puede concluir que el presente informe permitió fundamentar el factor determinante dentro del accidente, atribuido al vehículo (1) motocicleta de placas GGA 35D el cual se detallan a continuación.

38

1. **Factor Determinante:** Finalmente el estudio permitió establecer que efectivamente el accidente y la gravedad de este se presentó debido a la acción generada por el vehículo (1) motocicleta, al transitar sobre el carril contrario momento que el vehículo tipo bus, ingresa a la curva y se percata de la presencia del motociclista y acciona los frenos de su vehículo.

De este modo, la finalidad de la labor investigativa no se circunscribe únicamente a establecer una cinemática o la causa que determinó el accidente, este debe analizar cada uno de los factores que intervienen en el tránsito. En suma, al final de un proceso de investigación hay un deber: dar a conocer lo que se ha descubierto o comprendido y de esta forma plantear respuestas con bases técnicas y argumentadas de acuerdo a la ley, si bien es cierto que los accidentes de tránsito se pueden evitar siendo consecuentes con lo que dicta la norma, también es cierto que ante la inminente ocurrencia de un accidente se debe advertir este tipo de eventos y buscar medidas que coadyuven a mitigar el potencial daño y las consecuencias de los mismos.

ANDRÉS MANUEL PINZON MENDEZ.
C.C 80.894.027 de Bogotá D, C.
Est. Ingeniería Civil Universidad Militar Nueva Granada
Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito
Técnico Profesional en Seguridad Vial
Con Registro de Inscripción: No 01713-10731 del Consejo Profesional de Ingeniería de Transporte y Vía

666
/



CONSIDERACIONES

Yo ANDRES MANUEL PINZÓN MÉNDEZ, identificado con Cédula de Ciudadanía No 80.894.027 de Bogotá D, C y con residencia profesional ubicada en la ciudad de Bogotá en la Carrera 26 No 40-09 Oficina 102. Declaro bajo la gravedad de juramento que el presente dictamen fue realizado bajo una opinión independiente y con una real convicción profesional permitiendo obtener una reconstrucción objetiva y cercana a la realidad, anexo los documentos que sirven de fundamento y de aquellos que acrediten mi idoneidad y experiencia como experto.

39

Teniendo en cuenta la ley 1564 de 2012 Código General de Proceso, en su Artículo 226 Procedencia, me permito declarar en los siguientes numerales así:

1. La identidad de quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración.

El presente informe pericial fue realizado por ANDRES MANUEL PINZÓN MÉNDEZ, identificado con Cedula de Ciudadanía No 80.894.027 de Bogotá y con Registro de Inscripción: No 01713-10731 del Consejo Profesional de Ingeniería de Transporte y Vías.

2. La dirección, el número de teléfono, número de identificación y los demás datos que faciliten la localización del perito.

Dirección de notificación:

Carrera 26 No 40-09 Oficina 102 Barrio la Soledad, Bogotá D.C.

Teléfonos: 316-7517111---- 5107300

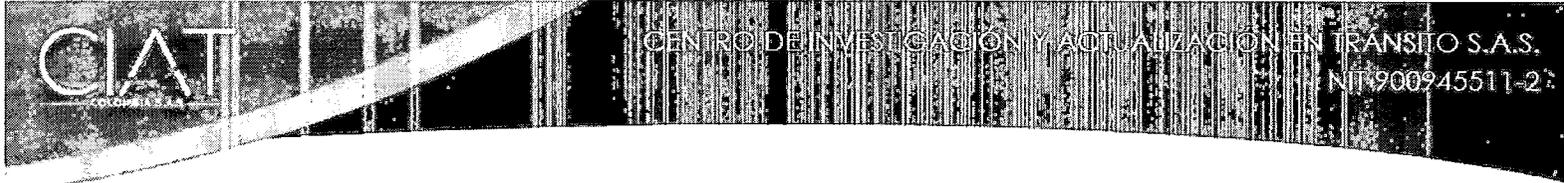
Email: gerencia@ciatcolombia.com, administrativo@ciatcolombia.com

andrespm0302@hotmail.com

3. La profesión, oficio, arte o actividad especial ejercida por quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración. Deberán anexarse los documentos idóneos que lo habilitan para su ejercicio, los títulos académicos y los documentos que certifiquen la respectiva experiencia profesional, técnica o artística.

ANDRES MANUEL PINZÓN MÉNDEZ, Edu. Ingeniería Civil, Tecnólogo en Investigación de Accidentes de tránsito, Técnico Profesional en seguridad vial, con Diplomatura en Entrenamiento en Atropellos y Tecnología Láser, llevada a cabo en Buenos Aires Argentina, Diplomado en Investigación y Reconstrucción de accidentes de Tránsito, Diplomado en Herramientas Tecnológicas, Curso de Manejo

667



de Scanner Focus y plataforma Scene, Diplomado en Peritación Técnica de Vehículos, Diplomado en Pedagogía, funcionario de la Escuela de seguridad Vial de la policía nacional, 10 Años 8 meses en la Policía Nacional Dirección de Tránsito y Transporte con experiencia en docencia de 9 años en la escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional, en los programas académicos Tecnología en investigación de accidentes, técnico profesional en seguridad vial, instructor del diplomado en peritación técnica a vehículos dictado en la ciudad de Cajamarca/Perú y dirigido a la seccional de tránsito de la policía nacional del Perú, perito investigador de accidentes de Tránsito para la Fiscalía general de la Nación, Asesor pedagógico en Institución de educación Politécnico ICAFT, docente de la Universidad Distrital Francisco Jose de Caldas, Ponente para Federación Nacional de Municipios, Contratista Agencia Nacional de Seguridad Vial y Ponente para eventos académicos de la Universidad Católica de Ecuador.

40

4. La lista de publicaciones, relacionadas con la materia del peritaje, que el perito haya realizado en los últimos diez (10) años, si las tuviere.

- Autor del Libro *"Investigación y manejo del lugar de los hechos en accidentes de tránsito. Edición especial 2019"*. Con registro ante la Cámara Colombiana del Libro y la Dirección Nacional de Derechos de Autor (Ministerio del Interior)
- Revisor Técnico y Temático del Libro *Investigación de Accidentes de Tránsito en Colombia*, Policía Nacional de Colombia - Dirección Nacional de Escuelas Escuela de Seguridad Vial 2017
- Autor del módulo de *Investigación de Accidentes de Tránsito (2017)*, para los programas de educación formal (Técnico Profesional en Seguridad Vial y Tecnología de Investigación de Accidentes de Tránsito) Policía Nacional de Colombia - Dirección Nacional de Escuelas Escuela de Seguridad Vial 2017
- Autor del módulo de *Topografía Forense (2019)*, para los programas de educación formal (Técnico Profesional en Seguridad Vial y Tecnología de Investigación de Accidentes de Tránsito) Policía Nacional de Colombia - Dirección Nacional de Escuelas Escuela de Seguridad Vial 2019

668

5. La lista de casos en los que haya sido designado como perito o en los que haya participado en la elaboración de un dictamen pericial en los últimos cuatro (4) años. Dicha lista deberá incluir el juzgado o despacho en donde se presentó, el nombre de las partes, de los apoderados de las partes y la materia sobre la cual versó el dictamen.

41

Se anexa la lista de casos en los que he participado como perito en Investigación y Reconstrucción de accidentes de tránsito desde el año 2014 a la fecha.

6. Si ha sido designado en procesos anteriores o en curso por la misma parte o por el mismo apoderado de la parte, indicando el objeto del dictamen.

No he sido designado como perito investigador por el mismo abogado.

7. Si se encuentra incurso en las causales contenidas en el artículo 50, en lo pertinente.

Manifiesto que no me encuentro incurso en las causales descritas en el artículo 50 de la ley 1562 de 2012 Código General del Proceso.

8. Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de los que ha utilizado en peritajes rendidos en anteriores procesos que versen sobre las mismas materias. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación.

Las variables del informe técnico pericial teniendo en cuenta los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones NO son diferentes a las investigaciones adelantadas con anterioridad que atienden sobre la misma materia.

9. Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de aquellos que utiliza en el ejercicio regular de su profesión u oficio. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación.

El informe de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (IRAC), en el cual se adelantaron métodos, experimentos e investigaciones, no es diferente a los que regularmente son utilizados en el ejercicio de mi profesión.

10. Relacionar y adjuntar los documentos e información utilizados para la elaboración del dictamen.

Para el desarrollo del dictamen se tuvo en cuenta la documentación relacionada en numeral I.I del presente informe.

669

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Daniel Alvarez Mántaras, Pablo Luque Rodriguez. (2007). *Investigación de Accidentes de Tráfico - Manual de Reconstrucción*. La Coruña, España: Netbiblo S.L.
- ❖ Irureta, V. A. (2003). *Accidentología Vial y Pericia*. Buenos Aires, Argentina: La Roca.
- ❖ Brach, R. M. (2005). *Vehicle Accident Analysis and Reconstrucción*. United States: SAE International.
- ❖ Rivers, R. (2006). *Evidence in traffic crash investigation and reconstruction*. Springfield, Illinois, United States: Chasrles C Thomas Publisher LTD.
- ❖ Rivers, R. (2004). *Basic Physic*. Springfield, Illinois, United Stated: Charles C Thomas Publisher LTD.
- ❖ Ministerio de Transporte. (2004). *Manual de Señalización. Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia*. Bogotá, Colombia: Imprelibros S.A.
- ❖ Ministerio de transporte (2009) Manual de diseño geométrico de Carreteras
- ❖ Movimientos de rototraslación aplicación del momento resistente al cálculo de energía cinética en las estimaciones de velocidad/ing anibal o garcia
- ❖ Serway-Jewett/ (2008) Física para ciencias e ingeniería Volumen 1

630

Señores

JUZGADO VEINTICUATRO CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ, D.C.

E. S. D.

JUZG. 24 CIVIL CTO. 87A

REF.:

Proceso: ORDINARIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Radicado: 2018-247

Demandante: HENRRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY y OTROS

39199 1-JUL-20 16:57

Demandando: MARCO MEDELLÍN GRACIA y OTROS

Asunto: CONTESTACIÓN DE DEMANDA

ARLEY DIAZ ARIZA, persona mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía número 80.120.015 expedida en Bogotá D.C., abogado en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional Número 202.787 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del señor **WILSON ONATRA FELIX**, según poder otorgado, por medio del presente escrito me permito CONTESTAR la demanda instaurada por HENRRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY, MAYERLIN CARDOZO YEPEZ, DIEGO ANDRES GÓMEZ CARDOZO y JOHAN FELIPE GOMEZ CARDOZO en los siguientes términos:

NOMBRE DEL DEMANDADO: WILSON ONATRA FELIX y OTRO

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN: C.C. No. 93.207.445 de Fusagasugá

DOMICILIO: Carrera 16 este # 32 B 46 Soacha Cundinamarca

APODERADO: ARLEY DIAZ ARIZA

NUMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD: 80.120.015

DOMICILIO: Carrera 9 No 8-23 Esquina Fusagasugá – Cundinamarca

CORREO: arleyd83@yahoo.com.mx.

PRONUNCIAMIENTO EXPRESO Y CONCRETO SOBRE LAS PRETENSIONES:

De antemano manifiesto al Señor Juez que me opongo a todas y cada una de las declaraciones y condenas de la demanda ya que las mismas, son infundadas y no cuentan con material probatorio alguno que pueda inferir con el objeto de la acción, y no tiene fundamento en los hechos narrados.

Además de lo anterior, como se dirá en la contestación a los hechos de la demanda, no existe responsabilidad civil extracontractual Dentro del asunto que nos ocupa que se derive del accidente de tránsito acaecido el día 24 de octubre de 2017 y que pueda recaer en cabeza de mi poderdante debido a que no existe nexo causal entre el hecho y el daño deprecado por el demandante en su escrito demandatorio, tal y como se puede observar dentro del informe de tránsito donde no se registra la vinculación de otro vehículo si no simplemente el de la parte demandante.

621

Dentro del presente asunto Señor Juez, no se dan los 3 elementos constitutivos de la responsabilidad civil extracontractual, es decir, la culpa del demandado, el daño causado y el nexo causal entre estos y el último. En sentencia del 13 de abril de 2011 la Sección Tercera del Consejo de Estado, expediente 20441, acogió una modificación jurisprudencial relativa a la exigencia de imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho de la víctima como causa de exoneración de responsabilidad sosteniendo que no se requiere para la configuración de la culpa exclusiva de la víctima que el presunto responsable acredite que la culpa de aquella fue imprevisible o irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona afectada fue decisivo, determinante y exclusivo; determina la Corte del estudio de esta causal de exoneración que ello se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima en vez de hacerse a partir de la influencia causal de su conducta en la producción del daño, concluyendo que *"eliminada la exigencia de irresistibilidad e imprevisibilidad del hecho de la víctima como condición de exoneración del responsable significa concluir que así el conductor esté en condiciones de prever y evitar la ocurrencia del daño no debe responder, porque la víctima obró de manera inadecuada y su comportamiento fue decisivo y determinante en la causación del daño. Por esta vía, termina imputándose las consecuencias del daño no a quien lo causó (como ocurre en la responsabilidad objetiva) sino a quien obró con culpa (como ocurre en la responsabilidad subjetiva)"*

Como lo ha expresado la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, no hay responsabilidad ni se puede condenar al pago de daños y perjuicios al demandado cuando la ocurrencia del hecho es atribuible a la víctima o a un tercero, que en el presente caso se atribuye a la víctima, y al demostrarse la culpa en cabeza de la víctima no cabe duda que el demandado debe ser exonerado porque el hecho ocurrió por la imprevisibilidad, es decir, el conductor de la motocicleta, y al conductor del bus afiliado a COOTRANSFUSA le resultó imposible evitar el choque y con ello la acusación del daño, por eso debe ser exonerado de responsabilidad alguna él y los terceros llamados como civilmente responsables y demandados dentro de la presente acción, todo ello visto desde un régimen de naturaleza objetiva fundado en el riesgo en donde se puede afirmar que quien está obligado a reparar el daño no es el que obra con una supuesta culpa si no quien crea el peligro, siendo evidente que en el presente caso el riesgo fue iniciado por el conductor de la motocicleta, quienes sin previsión alguna se desplazaban por una vía sin las medidas de seguridad mínimas para conducir motocicletas, de igual manera dentro del informe no se diagrama los vehículos los cuales puedan inferir responsabilidad frente al demandado, sino simplemente se tienen únicamente la versión del conductor de la motocicleta en los hechos, circunstancia que no permite impartir responsabilidad.

Ahora bien, para que alguien sea condenado al pago de unos perjuicios por una responsabilidad civil extra contractual, no se hace necesario únicamente que se determine la ocurrencia del hecho, sino que además se establezca en cabeza de quién estuvo la culpa, por cuanto la teoría del riesgo determina claramente que es responsable del hecho quien asumió el riesgo, no hizo nada para evitarlo, y el hecho se origina por causa de su actuar, es por ello que la jurisprudencia y la doctrina han determinado que el que ha incurrido en los tres elementos antes indicados es responsable del hecho y deberá indemnizar, obviamente si es la propia víctima quien por culpa suya generó el

hecho por la invasión de carril contrario, la otra parte no está obligada a resarcir ningún perjuicio.

Así mismo, téngase en cuenta que las pretensiones no tienen ningún sustento probatorio que soporte los valores que el demandante solicita para calcular los supuestos perjuicios de los que al parecer fue objeto.

En virtud de lo anterior **ME OPONGO** a que:

1. Se declare que WILSON ONATRA FELIX, es civil y solidariamente responsable por responsabilidad civil extracontractual de los perjuicios de índole material y moral causados a los demandados, con ocasión de las lesiones del señor HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 24 de octubre de 2017.
2. Se declare a MARCO MEDELLIN GARCIA, es civil y solidariamente responsable por responsabilidad civil extracontractual de los perjuicios de índole material y moral causados a los demandados, con ocasión de las lesiones del señor HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 24 de octubre de 2017.
3. Se declare que COOTRANSFUSA, en su calidad de empresa de servicio público de transporte intermunicipal a la que se encuentra afiliado el vehículo tipo bus de placas THV- 817, es civil y solidariamente responsable por responsabilidad civil extracontractual de los perjuicios de índole material y moral causados a los demandados, con ocasión de las lesiones del señor HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 24 de octubre de 2017.
4. Se declare a SBS SEGUROS COLOMBIA, S.A., en su calidad de empresa Aseguradora, es civil y solidariamente responsable por responsabilidad civil extracontractual de los perjuicios de índole material y moral causados a los demandados, con ocasión de las lesiones del señor HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 24 de octubre de 2017.
5. Como consecuencia de lo anterior **ME OPONGO** a que se condene a la COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE FUSAGASUGA "COOTRANSFUSA", en cabeza de su representante legal al pago de las sumas dinero indicadas en numeral II de PERJUICIOS PATRIMONIALES O PECUNIARIOS Y NO PECUNIARIOS, solicitados por el demandante:
 - 5.1. PERJUICIOS PATRIMONIALES O PECUNIARIOS
 - 5.1.1. Daño emergente:
 - 5.1.1.1. Daño emergente consolidado o pasado: CUATRO MILLONES DE PESOS MCTE (\$4.000.000.00)
 - 5.1.2. Lucro cesante: DOS MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS MCTE (\$2.500.000.00), mensuales, para una cuantía final de NOVECIENTOS DIEZ MILLONES DE PESOS MCTE (\$910.000.000.00).
 - 5.1.3. Daños morales:

- 5.1.3.1. Suma equivalente a CIEN (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para el demandante HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY.
 - 5.1.3.2. Suma equivalente a CIEN (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para el demandante MAYERLIN CARDOZO YEPES.
 - 5.1.3.3. Suma equivalente a VEINTICINCO (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para el demandante DIEGO ANDRES GÓMEZ CARDOZO.
 - 5.1.3.4. Suma equivalente a VEINTICINCO (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para el demandante JOHAN FELIPE GÓMEZ CARDOZO.
 - 5.1.4. Daño a la vida de relación: Suma equivalente a CIEN (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para el demandante HENRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY.
6. A la solicitud de actualización de las sumas de dinero desde el momento de los hechos, esto no es congruente con las normas legales vigentes.
7. A que se conde en costa a la parte demandada.

PRONUNCIAMIENTO EXPRESO Y CONCRETO SOBRE LOS HECHOS:

1. **Al Hecho PRIMERO de la demanda:** Es parcialmente cierto lo descrito en la totalidad del hecho por el demandante, Es cierto que el accidente ocurre el día 24 de octubre de 2017, según el informe policial, y la atención en el servicio de Urgencias del Municipio de Fusagasugá, pero NO ES CIERTO los demás elementos que integran la descripción del hecho, por ser una apreciación de carácter subjetiva del demandante al indicar que la motocicleta fue impactada por el vehículo afiliado a la Cooperativa de Transportes de Fusagasugá "COOTRANSFUSA", toda vez que se demostrara por la parte demandante que quien invadió el carril contrario fue el motociclista al autobús y por ello es el responsable de sus propios perjuicios.
2. **Al Hecho SEGUNDO de la demanda:** No se acepta este hecho. No me consta la descripción realizada en el hecho, por desconocer las características propias de la vía donde ocurrió el accidente, además que esta descripción debe ser realizada por una autoridad de tránsito competente, conocedor en el tema e idóneo en este tipo de experticias, sin embargo de conformidad con el informe de accidente de tránsito se puede extraer las siguientes características de la vía así: característica del lugar área departamental, tramo vial, condición del clima normal, características de la vía: curva pendiente, de asfalto, carriles dos, las demás especificaciones se tendrán en el informe pericial.

634

3. **Al Hecho TERCERO de la demanda:** No se acepta este hecho, teniendo en cuenta las siguientes razones:
 - a. Dentro del material probatorio no existe documento alguno que haga relación directa o soporte la mención expresa a lo indicado en el presente hecho.
 - b. Dentro del material fotográfico se ilustran los momentos acaecidos en día del accidente y situaciones posteriores, fotografías no legibles de las historias clínicas y otros documentos.
 - c. Los documentos FOTOGRAFICOS allegados como prueba documental dentro del proceso y que forman parte de los anexos de la demanda presentada no son de una buena calidad, son ilegibles, están incompletos y NO PERMITEN la defensa apropiada, sobre estas pruebas aportadas.
 - d. El informe de policía es ilegible para permitir su interpretación.
 - e. Las apreciaciones subjetivas de los demandantes no son aceptadas toda vez que no se puede indicar y menos extraer de los documentos mencionados que existe una invasión ilegal, toda vez que esta apreciación es competencia de la autoridad de tránsito respectiva y se demostrara que fue lo contrario a través de peritaje.

4. **Al Hecho CUARTO de la demanda:** No se acepta este hecho, habida cuenta que el informe de policía es ilegible para permitir su interpretación. Igualmente es preciso que sea la autoridad de tránsito la encargada de establecer en forma clara y concisa la causa del accidente según su buen saber y entender de acuerdo a las pesquisas y evidencia encontradas el día de los hechos y que le permitieron la elaboración del referido informe de policía

5. **Al Hecho QUINTO de la demanda:** No se acepta este hecho, toda vez que el informe elaborado por la policía y el croquis indicado es ilegible para permitir su interpretación.

6. **Al Hecho SEXTO de la demanda:** No se acepta este hecho. No se conoce sobre la existencia de este proceso penal.

7. **Al Hecho SÉPTIMO de la demanda:** No ES CIERTO, según se detalla en las Historias clínicas aportadas y pudieron ser leídas, toda vez que algunos folios de estas historias clínicas no son legibles, se determina que los diagnósticos:

Diagnósticos		
S729	FRACTURA DEL FEMUR, PARTE NO ESPECIFICADA	Ppal <input checked="" type="checkbox"/>
S525	FRACTURA DE LA EPIFISIS INFERIOR DEL RADIO	Ppal <input type="checkbox"/>
R739	HIPERGLICEMIA, NO ESPECIFICADA	Ppal <input type="checkbox"/>

Diagnósticos		
S729	FRACTURA DEL FEMUR, PARTE NO ESPECIFICADA	Ppal <input checked="" type="checkbox"/>
E119	DIABETES MELLITUS NO INSULINODEPENDIENTE SIN MENCION DE COMPLICACION	Ppal <input type="checkbox"/>
S525	FRACTURA DE LA EPIFISIS INFERIOR DEL RADIO	Ppal <input type="checkbox"/>
R739	HIPERGLICEMIA, NO ESPECIFICADA	Ppal <input type="checkbox"/>

678

De igual forma la certificación expedida por la Contadora Pública ISABEL CRISTINA LEGUIZAMON, no cuenta con ningún soporte, más teniendo en cuenta que el demandante HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY, para la época de los hechos no se encontraba vinculado al sistema general de seguridad integral en Salud, Pensiones y Riesgos Profesionales, lo que desvirtúa lo manifestado bajo la gravedad de juramento por la contadora pública ISABEL CRISTINA LEGUIZAMON, toda vez que según las disposiciones normativas de la Ley 100 de 1993, que crea y desarrolla el Sistema General de Seguridad Social, establece la obligación para la afiliación al sistema como independientes, cotizando sobre un ingresos básico que se obtenga del 40% del valor de los horarios recibidos, situación que no se ve reflejada en el historia reportado en el RUAJ y ADRES.

Del ADRES se determinó que el demandante HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY, se vincula al SGSS en Salud a partir del 1 de diciembre de 2017 como cotizante, sin existir afiliaciones anteriores en tal condición lo que determina que no tenía capacidad de pago y por esta razón no estaba vinculado como cotizante al sistema.

De la misma manera frente a la afiliación en el sistema de riesgos laborales el demandante HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY, se encuentra afiliado a POSITIVA COMPAÑÍA DE SEGUROS, bajo la actividad de Construcción de obras de ingeniería civil incluye solamente a empresas dedicadas a el montaje y/o reparación de oleoductos, afiliación activa desde el 21 de noviembre de 2017

AFILIACIÓN A RIESGOS LABORALES

Fecha de Corte: 2018-10-26

Administradora	Fecha de Afiliación	Estado de Afiliación, Actividad Económica	Municipio Labora
POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS	2017-11-21	Activa CONSTRUCCION DE OBRAS DE INGENIERIA CIVIL INCLUYE SOLAMENTE A EMPRESAS DEDICADAS A EL MONTAJE Y/O REPARACIÓN DE OLEODUCTOS	Cundinamarca-FUSAGASUGÁ

Igualmente, la información reportada en el sistema por parte de los diferentes actores del SGSS, determina que la señora MAYERLIN CARDOZO YEPEZ, se encuentra afiliada a la caja de Compensación Familiar de Neiva, entidad que atendió en primera instancia a HENRY OSWALDO. La señora MAYERLIN CARDOZO YEPEZ está afiliada como trabajadora dependiente, activa en este y el régimen de ahorro individual en la Administradora de fondos de pensiones Protección, S.A.

677

Afiliaciones de una Persona en el Sistema

INFORMACIÓN BÁSICA						Fecha de Corte:	2013-10-26
Número de Identificación	Primer Nombre	Segundo Nombre	Primer Apellido	Segundo Apellido	Sexo		
CC 55178053	MAYERLIN		CARDOZO	YEPEZ	F		
AFILIACIÓN A SALUD						Fecha de Corte:	2018-09-30
Administradora	Régimen	Fecha Afiliación	Estado de Afiliación	Tipo de Afiliado	Departamento ->	Municipio	
EPS FAMILIAR LTDA	SALUD CONTRIBUTIVO	2017-12-01	Activo	Beneficiario	FUSAGASUGÁ		
AFILIACIÓN A PENSIONES						Fecha de Corte:	2018-10-26
Régimen	Administradora	Fecha de Afiliación	Estado de Afiliación				
PENSIONES AHORRO INDIVIDUAL	ADMINISTRADORA DE FONDOS DE PENSIONES Y CESANTIA PROTECCION SA	1997-11-07	Activo cotizante				
AFILIACIÓN A RIESGOS LABORALES						Fecha de Corte:	2018-10-26
No se han reportado afiliaciones para esta persona							
AFILIACIÓN A COMPENSACIÓN FAMILIAR						Fecha de Corte:	2013-10-26
Administradora CF	Fecha de Afiliación	Estado de Afiliación	Tipo de Miembro de la Prestación Cubierta	Tipo de Afiliado	Municipio Labora		
CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR DEL HUILA COMFAMILIAR	2006-09-01	Activo	Afiliado	Trabajador afiliado dependiente			

EL CONTENIDO DE ESTE INFORME ES RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LAS ADMINISTRADORAS QUE REPORTAN LA INFORMACIÓN AL MINISTERIO CUALQUIER INCONSISTENCIA DEBE SER REPORTADA A LA ADMINISTRADORA RESPECTIVA, QUIEN DEBE RESOLVERLA.

- 13. **Al Hecho DÉCIMO TERCERO de la demanda:** No se acepta este hecho por carecer de soportes documentales que permitan establecer su veracidad, más aún cuando no se aporta prueba documental, sobre la existencia de los contrato suscritos para la época e los hechos en que sucedió el accidente, así mismo no se aporta documento que permita establecer la existencia de los ingresos denunciados por el demandante.
- 14. **Al Hecho DÉCIMO CUARTO de la demanda:** No se acepta este hecho, el cual deberá ser objeto de debate probatorio que permita determinar las circunstancia expuestas por el demandante.
- 15. **Al Hecho DÉCIMO QUINTO de la demanda:** No se acepta este hecho, el cual deberá ser objeto de debate probatorio que permita determinar los hechos que se narran.
- 16. **Al Hecho DÉCIMO SEXTO de la demanda:** No se acepta este hecho, el cual deberá ser objeto de debate probatorio que permita determinar esto, lo cual deberá estar soportado con un dictamen pericial que determine que la afirmación realizada esta soportada medicamente.
- 17. **Al Hecho DÉCIMO SÉPTIMO de la demanda:** No se acepta el hecho, toda vez que no se afirma, no se niega, no se indica nada en la descripción literal del mismo.
- 18. **Al Hecho DÉCIMO OCTAVO de la demanda:** No se acepta el hecho, toda vez que no se afirma, no se niega no se indica nada en la descripción literal del mismo. El señor MARCO MEDELLÍN GRACIAS, es el propietario del vehículo de placas THV – 817.
- 19. **Al Hecho DÉCIMO NOVENO de la demanda:** No se acepta el hecho, toda vez que no se afirma, no se niega no se indica nada en la descripción literal del mismo. Lo que, si se puede informar en que, a la COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE FUSAGASUGÁ,



638

COORTRAFUSA, se encontraba afiliado el vehículo automotor involucrado en los hechos acaecidos el 24 de octubre de 2017.

20. **Al Hecho VIGESIMO de la demanda:** No se acepta el hecho, toda vez que no se afirma, no se niega no se indica nada en la descripción literal del mismo.

21. **Al Hecho VIGESIMO PRIMERO de la demanda:** No es un hecho, es la información sobre el otorgamiento del mandato judicial para efectos de la presentación de la demanda, mandato que no fue objeto de presentación personal por parte del señor JOHAN FELIPE GOMEZ CARDOZO

22. **Al Hecho VIGESIMO de la demanda:** No se acepta por no existir documento alguno dentro del material probatorio incorporado en FOTOGRAFIAS en el medio magnético entregado, que determine que esto es cierto.

EXCEPCIONES DE MÉRITO

FALTA DE PRUEBA QUE DETERMINE LA EXISTENCIA DE LOS PERJUICIOS SOLICITADOS POR LA DEMANDANTE

Revisada la actuación y el material probatorio allegado por la demandante, no existe soporte probatorio alguno que sustente los perjuicios solicitados y que se son consecuencia del actuar de mi mandante.

Determinado lo anterior se encuentra que el presupuesto básico del Juramento estimatorio, más cuando se pretende el reconocimiento de una indemnización, toda vez solo se presenta una relación de estos, sin discriminar y determinar las razones que conllevan a esas cifras y sin aportar las pruebas suficientes para su reconocimiento, toda vez que no se presenta prueba alguna que permita determinar que los gastos demandados fueron realizados, no se allega prueba que establezca que estos gastos fueron reales.

INEXISTENCIA DE LOS PRESUPUESTOS BÁSICOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

La responsabilidad civil extracontractual, comporta tres elementos o presupuestos básicos, como son:

1. La conducta humana
2. El obrar con culpa o dolo
3. El daño
4. La relación de causalidad o nexo causal

De los elementos indicados con fundamentos en los hechos que se narraron dentro del libelo de la demanda, no existe ninguno que permita establecer que el deterioro en la salud que ha

639

traído como consecuencia su condición actual fue causado por el accidente de tránsito sucedido el 24 de octubre de 2017, donde estado involucrado un vehículo afiliado a la empresa que representó.

Del poco material probatorio que se allego con FOTOGRAFIAS y no en físico con el traslado de la demanda, así como del material legible, se establecido que el demandante HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY sufre de DIABETES MELLITUS, que es una enfermedad crónica en la cual el cuerpo no puede regular la cantidad de azúcar en la sangre, diagnóstico asociado con la Hiperglucemia o hiperglicemia significa cantidad excesiva de glucosa en la sangre. Es el hallazgo básico en todos los tipos de diabetes mellitus, cuando no está controlada o en sus inicios. La hiperglucemia o el alto azúcar de sangre ocurre generalmente solamente en la gente que tiene diabetes mellitus. ... En gente con diabetes, el nivel de insulina producido es o inadecuado o la insulina se produce que no puede trabajar correctamente (resistencia a la insulina). Ambos estos dos que le fueron diagnosticados desde el ingreso al servicio sistema en las diferentes IPS., lo que sin lugar a dudas a conllevado el deterioro en la salud del demandante, toda vez que sus consecuencias están debidamente informadas en la literatura.

Las consecuencias de la diabetes afectan tanto a la salud como a la calidad de vida de los enfermos. Con el tiempo la diabetes puede causar serios daños en el corazón, en los vasos sanguíneos, en los ojos, en los riñones y en el sistema nervioso, e incluso se puede llegar a perder la vida.

Los adultos con diabetes tienen un riesgo 3 veces mayor de infarto de miocardio y accidente cerebrovascular.

Las neuropatías de los pies en combinación con la reducción del flujo sanguíneo incrementan el riesgo de úlceras en los pies, infección y amputación en última instancia.

La retinopatía diabética es una causa importante de ceguera y es la consecuencia del daño que se va acumulando a lo largo del tiempo de los pequeños vasos sanguíneos de la retina.

Es una de las principales causas de insuficiencia renal.

Por último y según el diagnóstico reciente encontramos que el demandante sufre de La tendinitis del manguito de los rotadores se refiere a la irritación de estos tendones e inflamación de la Bursa (una capa normalmente lisa) que recubre dichos tendones. Un desgarro en el manguito de los rotadores ocurre cuando uno de los tendones se desprende del hueso a raíz de una sobrecarga o lesión, La lesión del manguito de los rotadores puede deberse a un traumatismo en el hombro o a la degeneración/ desgaste progresivo del tejido del tendón. Los movimientos repetitivos por encima de la cabeza, el levantamiento de objetos pesados durante un período prolongado y el cierre del espacio por donde pasa el tendón (acromion y espacio subacromial) pueden provocar síntomas e irritar y llegar a dañar y romper el tendón.

De conformidad con lo anterior el deterioro de salud que al parecer hoy sufre el señor demandante GÓMEZ MARADEY, no son consecuencia directa de las lesiones que se sufriera en el accidente de tránsito el 24 de octubre de 2017.

☑ FALTA DE PRUEBA SOBRE LA EXISTENCIA Y EL VALOR DE LOS PERJUICIOS SOLICITADOS Y OBJECIÓN A LA ESTIMACIÓN DE LOS PERJUICIOS CONFORME AL ART. 206 DE LA LEY 1564/2012.-

Efectivamente, Señor Juez, dentro del presente asunto no obra dentro del expediente prueba siquiera sumaria que acredite el valor de los perjuicios que supuestamente fueron ocasionados a la víctima, como lo serían el sustento de los supuestos gastos en que incurrió el demandante, pero nada de ello obra en el expediente; y si se mira el rubro de los perjuicios materiales en cuanto al daño emergente y lucro cesante no existe ningún rublo que se documente y sus respectivas fórmulas matemáticas que los determinen, se tiene estimado una sumas de dineros por concepto de lucro cesante pasado y lucro cesante futuro, de los cuales no obran pruebas que la víctima hubiese generado a raíz de su lesión, pues téngase en cuenta que la apoderada de la parte demandante se limita a multiplicar los meses con el supuesto ingreso, sin discriminar la pérdida de capacidad laboral del demandado.

Así las cosas, se tiene que en el presente proceso no se encuentra acreditada sumariamente ni probado los daños materiales y el lucro cesantes solicitados por la parte demandante.

NOTA: Las observaciones hechas dentro de esta excepción, le ruego de igual manera Señor Juez, tenerlas como la objeción al valor de las indemnizaciones solicitadas, la cual conforme al Art. 206 de la ya citada Ley 1564, la hago dentro del traslado de la contestación de la demanda, no siendo obligación, pese a ser una objeción, tramitarla por escrito separado toda vez que la misma no se encuentra catalogado como un incidente.

Como lo establece el Código Civil en su Art. 1613 la indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante y conforme al Art. 1614, el daño emergente es el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse incumplido imperfectamente o de haberse retardado su cumplimiento.

La Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, en sentencia de octubre 3 de 2003, expediente 7368 ha establecido que el daño emergente es la pérdida o disminución efectivamente sufrida en su patrimonio como consecuencia del hecho dañoso; así las cosas, y de la propia definición de los elementos constitutivos del perjuicio material, es decir el lucro cesante y el daño emergente, se desprende claramente que quien pretenda solicitar los mismos está en la obligación de probar la preexistencia de la pérdida y la disminución de su patrimonio antes del hecho dañoso, siendo el valor patrimonial del mismo el que se debe resarcir en el daño emergente.

Dentro del presente asunto la parte actora se detuvo solo a indicar unos valores de los supuestos perjuicios que le fueron ocasionados con el hecho,

pero no allega al plenario prueba al menos sumaria que sustente la razón de ser de sus pretensiones.

Obsérvese Señor Juez que la Corte Suprema de Justicia en Sentencia de mayo 11 de 1990, expediente No. 5335 manifestó respecto a un caso de responsabilidad civil extracontractual la obligación que tiene el demandante de probar no sólo la existencia del perjuicio sino el origen del mismo, hacia este respecto la Corte dijo *"en este extremo, falla lamentablemente la demanda. No basta afirmar en una demanda que sufrió un perjuicio, los que según sostuvo, esta misma sala en sentencia del 14 de diciembre de 1989, ni siquiera se presumen, hay que alegar y precisar en qué consistió éste; alegación y precisión que dan la medida de la carga probatoria de la parte que está interesada en sacar avante sus pretensiones"*

Así las cosas, la parte demandante debe acreditar probatoriamente la existencia de los perjuicios que solicita, los cuales en razón del daño emergente se debe acreditar con los dineros, cosas o servicios que salieron del patrimonio de los familiares de la víctima, siendo de imperiosa necesidad probar dichos dineros, cosas o servicios de manera directa y concreta.

Mírese Señor Juez, en punto de la estimación de los perjuicios, que los demandantes hacen referencia superficial a unos gastos que supuestamente no fueron cubiertos, pero no determina puntualmente dicho valor ni cuánto fue lo que se gastó, respecto a tal cuantía, y cuál fue el total de los gastos, y el Art. 206 es enfático en determinar que los perjuicios deben ser estimados con la demanda lo que de por sí evita que se soliciten perjuicios futuros. Caso distinto hubiese sido si el accionante hubiera dicho en su libelo que los demás perjuicios y gastos que se llegasen a demostrar en el transcurso de la demanda, pero ello no fue así; por todo lo anterior es evidente que no se ha cumplido con los requisitos del Art. 206 para estimar la cuantía de manera razonada y por tal circunstancia es que objeto los perjuicios.

La presente excepción debe prosperar si se tiene en cuenta que en una demanda de responsabilidad contractual o extra contractual, el perjuicio se establece en caso de condena de lo que se ha probado y este no se puede generar de una simple manifestación de la pretensión económica de quien pretende le sean resarcidos los perjuicios que por ende está obligado a probar y además se está quebrantando flagrantemente el Art. 206 de la ya citada Ley que dio origen al Código General del Proceso y el cual conforme al Art. 627 de la misma Ley, numeral 1º, estipula que dicho artículo empieza a regir a partir de la promulgación de la Ley, y la Ley fue promulgada con antelación a la presentación de la demanda.

CONCURRENCIA DE CULPAS

La concurrencia de culpas En relación con la concausa, esta ha sostenido que el comportamiento de la víctima que habilita al juzgador para reducir el quantum indemnizatorio (art. 2.357 Código Civil) es aquel que contribuye, de manera cierta y eficaz, en la producción del hecho dañino, es decir, cuando la conducta de la persona participa en el desenlace del resultado, habida consideración de que la víctima contribuyó realmente a la acusación de su propio daño, así las cosas obsérvese dentro del proceso de la referencia que

la víctima fue realmente la que con su actuar imprudente y negligente causo que se produjera el daño que como consecuencia tiene que asumir su actuar y es discrecional del juez el actual de los dos conductores involucrados en el accidente, por lo anterior en última instancia sea aplicada esta exención.

☑ INEXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL SOLICITADA, POR CAUSA ATRIBUIBLE A UN TERCERO DISTINTO A LOS AQUÍ DEMANDADOS Y/O CONDUCTOR DEL VEHÍCULO, Y A LA VÍCTIMA. -

Como ya lo he manifestado Señor Juez, para que se dé la responsabilidad culposa en un accidente de tránsito debe estar plenamente demostrado que las víctimas del mismo no fueron las causantes del hecho, pero si se establece que el siniestro se dio por culpa de la víctima, mi poderdante deberá ser exonerado de dicha responsabilidad, ya que no se registra otro vehículo, de igual manera, de los hechos que la misma se expuso al riesgo de manera imprudente y que por ese actuar acaeció el in suceso, es dable exonerar a quien está siendo demandado como responsable o en su defecto disminuir o reducir el monto del daño a reparar, todo ello de acuerdo con la gravedad de la culpa o la peligrosidad de la actividad desplegada por la víctima, y siempre y cuando se pueda demostrar una concurrencia de culpas conforme al Art. 2357 del C. C., ya que si no existe tal concurrencia, no se aplicará la mentada reducción del daño sino la exoneración total de responsabilidad, así las cosas, el actuar atribuido al conductor del bus se debe tomar como una fuerza mayor, siendo ésta figura consagrada en el Art. 1º de la Ley 95 de 1890 como el imprevisto que no es posible resistir ya que se ha causado por consecuencia del actuar de un tercero como lo pudo ser el estado de la vía como la misma codificación del informe de tránsito lo realiza, o de una circunstancia de la naturaleza, y dentro del presente asunto el actuar del tercero conductor de la motocicleta, se puede observar que el señor **HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY**, quien puso en riesgo su vida al transitar en una motocicleta sin observar los demás agentes de la vía, invadiendo el carril contrario al autobús como se demostrara a través de peritaje, obteniendo el resultado como lo fue sus propias lesiones del conductor de la motocicleta, excluye de responsabilidad alguna al conductor del vehículo automotor bus, de placas THV-817 y por ende a los terceros civilmente responsables demandados dentro de la presente acción.

Lo anterior si se tiene en cuenta lo referido en la sentencia proferida por el Consejo de Estado ya indicada dentro de la presente contestación en el acápite de las pretensiones.

El Doctor Javier Tamayo Jaramillo, en su Libro Tratado de Responsabilidad Civil, editorial Legis, tomo II, pág. 63, respecto al tema de la culpa de la víctima en la ocurrencia del hecho ha manifestado *“la reducción de culpas de que habla el Art. 2357 del C. C., supone necesariamente que haya existido culpa de parte y parte; si la culpa de la víctima es causal exclusiva del daño, no cabe hablar de reducción porque lo que se presenta es una exoneración total, pues el hecho es equiparable a la causa extraña”* (negrilla fuera de texto)

Dentro del presente asunto, el hecho que el manejar un automotor sea calificado por la jurisprudencia y la doctrina, como una actividad peligrosa, ello

no puede ser tenido por la parte actora como la causa del accidente de una manera tan superficial; la imprudencia se dio fue por el conductor de la motocicleta, señor **HENRY OSWALDO GOMEZ MARADEY**, ya que el mismo pudo prever el accidente y no hizo nada para evitarlo, creando el riesgo y por ende haciéndose responsable de las consecuencias del mismo, responsabilidad que no es solo atribuible al conductor de la motocicleta, el cual, como sea dicho, conducía violando las normas de tránsito y no teniendo las precauciones de la seguridad vial sino que además se debe, ocurriendo las lamentables consecuencias a que se ha hecho mención.

Siendo reiterativos, la Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia del 13 de abril del 2011 (Subsección B, Expediente 20.441), declaró que una entidad estatal no estaba obligada a reparar los perjuicios causados a los familiares de un peatón que falleció atropellado por un vehículo oficial, porque, aunque el agente estatal que lo conducía "presentaba algún grado de embriaguez" (67 grados), la víctima, **en vez de utilizar un puente peatonal, atravesó la vía imprudentemente en un estado de embriaguez mucho más alto (266 grados).**

El Consejo de Estado acogió una modificación jurisprudencial relativa a la exigencia de imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad en los regímenes de responsabilidad objetiva, y sostuvo que **"... no se requiere, para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquélla fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo"**.

Dicho lo anterior, **el estudio de esta causal de exoneración se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima, en vez de hacerse a partir de la influencia causal de su conducta en la producción del daño, y se concluye: "... (la víctima) asumió las consecuencias de su actuación al atravesar una vía por un sitio diferente al establecido para ello -puente peatonal-, no respetar las señales de tránsito y no verificar los riesgos existentes al efectuar el cruce por un lugar indebido. En consecuencia, el peatón se sometió a los efectos que su actuar imprudente conllevó..."**.

Dentro del presente asunto el actuar de la víctima contravino las normas elementales del deber de cuidado pues ella misma creó el riesgo y se expuso a él al momento de auto determinar su comportamiento, encaminado a aceptar transitar en una motocicleta sin las medidas de precaución necesarias para ello con los demás agentes de la vía a sabiendas que el conductor de la misma estaba violando las normas de tránsito y que podría realizar cualquier actividad que pusiese en riesgo su vida, pero pese a todas las circunstancias, no se pudo evitar el fatal hecho, hecho que no hubiese ocurrido si la víctima hubiese tomado las medidas de seguridad necesarias,. Se debe tener en cuenta de igual manera, pese a lo dicho, además los ocupantes de la motocicleta con su actuar contravinieron las disposiciones del código nacional de tránsito, Ley 769 / 2002.

Si se observa el croquis allegado con la demanda, el cual efectivamente fue el que se presentó por el Policía, el mismo registra una serie de errores los

cuales serán desvirtuados con la prueba pericial allegada al despacho y que no corresponde a la realidad, pues es un agente que no estuvo en el lugar de los hechos y que tampoco registro todos elementos viales con los cuales se registró el accidente de tránsito.

Por lo observado en el croquis y lo manifestado como posible causa del accidente es que me atrevo a señalar que el hecho acontecido fue responsabilidad del conductor de la motocicleta, y en parte de la víctima, pues a sabiendas que podía generarse el siniestro y en conocimiento del peligro puso en riesgo su propia vida quebrantando el deber de cuidado que le asistía, y no por responsabilidad directa del conductor del bus, es decir por el hecho de un tercero ajeno a los aquí demandados y los terceros civilmente responsables y por carencia de culpa no se podrá condenar al pago de daños y perjuicios.

Tenga se en cuenta su señoría que en el informe de transito se codifica con las causales No 31 y 302, las cuales señalan:

- 301- audiencia total o parcial de señales
- 302- ausencia o deficiencia en demarcación

Lo anterior de conformidad al manual de diligenciamiento de informes de accidentes de tránsito resolución 0011268 del 06 de diciembre de 2012 y decretos reglamentarios de las hipótesis de accidente de tránsito.

Todas estas circunstancias son las que permiten establecer que la presente excepción debe prosperar.

PERJUICIOS

Los documentos que se aportaron por la demandante carecen del poder demostrativo que pretende imprimirles como quiera que no cumplen las formalidades propias previstas en el ordenamiento Procesal Civil colombiano, por tratarse de documentos privados provenientes de terceros, debieron suministrarse debidamente autenticados, lo cual no se cumplió en la medida en que solo se allegaron unas copias simples sin valor probatorio, igualmente tenemos que no se allega documento alguno que permita establecer que las sumas de dinero que pretende se le cancelen al demandante fueron asumidas, como es el caso de los gastos que informa haber incurrido, sin que se allegue documento que permita determinar que estos fueron cancelados a un tercero que se vio beneficiado de la erogación que realizará la parte demandante.

PETICIÓN DE LAS PRUEBAS

INTERROGATORIO DE PARTE: Ruego al despacho se sirva fijar fecha y hora para practicar de interrogatorio de parte a los demandantes, señores HENRRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY, MAYERLIN CARDOZO YEPEZ, DIEGO ANDRES GÓMEZ CARDOZO y JOHAN FELIPE GOMEZ CARDOZO, los cuales se realizarán en forma verbal o por escrito en sobre sellado, donde se depondrá sobre los hechos y circunstancia proas de la demanda.

TESTIMONIALES:

Solicito al señor Juez decretar la práctica de los siguientes testimonios y ordenar por secretaria que se emitan los correspondientes citatorios.

1. Contadora ISABEL CRISTINA LEGUIZAMON, quien puede ser citada en la calle 21 número 11 – 39 de municipio de Fusagasugá y quien depondrá sobre los ingresos declarados contablemente por el señor demandante HENRRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY, así como de las actividades contables del negocio familiar.
2. Señor NELSON ENRIQUE FLOR, quien puede ser citado en la calle 21 A No. 31 – 24 de Fusagasugá, quien fuese testigo de los hechos posteriores al 24 de octubre de 2017 y encargado del transporte del demandante HENRRY OSWALDO GÓMEZ MARADEY, quien tomo fotos en el sitio de los hechos y quien ostenta la condición de familiar de la demandante MAYERLIN CARDOZO YEPEZ.
3. Señora MARÍA EMMA RODRIGUEZ GONZALEZ, quien puede ser citada en la calle 25 No. 38 a – 10 del municipio de Fusagasugá, arrendadora del local comercial donde al parecer funciona el establecimiento de comercio de propiedad de la demandante MAYERLIN CARDOZO YEPEZ.
4. Intendente, WILLINGTON CASTRO ESPEJO, identificado con cedula, No 14252359, adscrito a SETRA DECUN, con Placa 087157; para lo cual se solicita Oficiar a la Policía de Carreteras de Cundinamarca y/o policía nacional. Lo anterior para que deponga sobre los hechos narrados en la presente contestación, toda vez que el mismo tuvo conocimiento de los hechos y circunstancias que se ventilan dentro del presente asunto

DOCUMENTALES:

Informe de transito 256120000

Informe de investigador de campo – FPJ-11 de fecha 24-10-2017,téngase su señoría las allegadas por las parte demandante y demandada en el proceso de la referencia.

SOBRE LAS PRUEBAS SOLICITADAS POR EL DEMANDANTE

Solicito al Despacho que en el momento procesal pertinente no se de valor probatorio a las pruebas documentales aportadas en FOTOGRAFIAS, e incorporadas en los CD de traslado por no se legibles, son borrosas y confusas.

Se nieguen las pruebas que se indican a continuación por no ser pertinente e inconducentes, las cuales fueron solicitadas por el demandante en libelo de la demanda:

1. Testimonios de MAYERLIN CARDOZO YEPES, por ser demandante y sobre quien se solicita interrogatorio de parte por ser la actuación pertinente.
2. Prueba trasladada ya que la misma debió haberla solicitado a través de petición formal ante la fiscalía de Pandi Cundinamarca y no se realizó, y en el nuevo código general del proceso no se encuentra estipulada como prueba trasladada.

PERICIAL. -

Se anuncia la aducción de prueba pericial que será sustentada en audiencia por el perito ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ, identificado con cedula de ciudadanía No 80.894.027, de la firma CENTRO DE INVESTIGACION Y ACTUALIZACION EN TRANSITO SAS con Nit 900.945.511-2, dirección de notificación en la Carrera 90ª No 8 a 10 de la ciudad de Bogotá, contratada para la realizar análisis y reconstrucción del accidente haciendo uso de un software para el análisis físico matemático y un software para la entrega informe pericial IPRAT con el dibujo topográfico, análisis, dinámica y conclusión del accidente y se entregara CD con la presentación en video de la investigación y con la reconstrucción de los accidentes de tránsito en tercera dimensión 3D dentro de la oportunidad prevista por el Art 227 del C.G del P.

PETICIÓN

Como corolario de todo lo anterior le solicito muy respetuosamente al Despacho al momento de proferir su fallo, deniegue las suplicas de la demanda y además se condene en costas, agencias en derecho y demás gastos procesales al demandante.

ANEXOS

Los documentos mencionados en el acápite de pruebas.

LUGAR, LA DIRECCIÓN FÍSICA Y DE CORREO ELECTRÓNICO

DEMANDADO, recibirá notificaciones personales en la Carrera 16 este No 32 b 46 Socha Cundinamarca del municipio de Fusagasugá, correo no cuenta con cuenta de correo electrónico.

APODERADO, recibirá notificaciones personales en la Secretaría de su Despacho o en la carrera 9 No 8-23 Esquina del Municipio de Fusagasugá.

Correo electrónico: arleyd83@yahoo.com.mx

Del señor Juez,



ARLEY DIAZ ARIZA
C.C. No. 80.120.015 de Bogotá
T.P. No. 202.787 del C. S de la J.

687

688

RV: Contestacion Demanda No 2018-247

Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Mié 1/07/2020 4:48 PM

Para: Kethy Aleyda Sarmiento Velandia <ksarmiev@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: Gloria Alexandra Aparicio Aparicio <gaparica@cendoj.ramajudicial.gov.co>

📎 1 archivos adjuntos (6 MB)

Examen de ATP en curso;

REMÍTO MEMORIAL

JUZGADO 24 CIVIL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Teléfono: 57 (1) 3421349. Celular 3203352137

Calle 12 No. 9 – 23 piso 4° Edificio Virrey Torre Norte.

Bogotá - Colombia

Las notificaciones por correo electrónico son realizadas de conformidad con la Ley 1437 de 2011, Artículo 197, las entidades Públicas de todos los niveles y las Privadas que cumplan Funciones Públicas y el Ministerio Público, deben tener un buzón de correo electrónico exclusivamente para recibir notificaciones judiciales.

De: arley diaz ariza <arleyd83@yahoo.com.mx>

Enviado: miércoles, 1 de julio de 2020 4:44 p. m.

Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: Contestacion Demanda No 2018-247

Cordial Saludo,

adjunto contestacion demanda de HENRY OSWALDO GOMEZ VS WILSON ONATRA FELIX Y OTROS, Radicado 2018-247

de igual manera anexo informe pericial y video.

anexo link de video en youtube [IRAC 08 2020 Cootransfusa](#)



IRAC 08 2020 Cootransfusa

cordialmente,

ARLEY DIAZ ARIZA

C.C. 80.120.015 de bogota

T.P. 202.787 del C. S dere la J.

Cel. 311-4853634

REPUBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Bogotá D.C., 17 JUL. 2020

Proceso Verbal – Otros
Rad. Nro. 110013103024201800247

Para todos los efectos pertinentes, téngase en cuenta que Wilson Onatra Felix, se notificó personalmente de este proceso, y dentro del término legal se opuso a las pretensiones de la demanda, formuló objeción al juramento estimatorio y propuso excepciones de mérito.

Las contestaciones al libelo se tramitarán una vez venzan los términos para ejercer el derecho a la defensa de SBS Seguros Colombia S.A. en contra de los llamamientos en garantía propuestos por Cooperativa de Transportes de Fusagasugá y Marco Medellín García.

NOTIFÍQUESE,

[Firma manuscrita]
HEIDI MARIANA LANCHEROS MURCIA
JUEZ
(4)

d.a.p.m

JUZGADO 24 CIVIL DEL CIRCUITO SECRETARIA
Notificación por Estado
La providencia anterior se notifica por anotación en el
ESTADO Nro. 224
Fijado hoy 27 JUL 2020
a la hora de las 8:00 A.M.
KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA
Secretario

[Firma manuscrita]
No se puede por estado
del 15 de Julio 2020

JUZGADO 24 CIVIL DEL CTO. DE BOGOTÁ DC
EL AUTO ANTERIOR SE NOTIFICO A LAS
PARTES POR ANOTACION HECHA.
EN EL ESTADO FIJADO, HOY 4 AGO 2020
No. 224
La Secretaria,

REPUBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

17 JUL 2020

Bogotá D.C.,

Proceso Verbal – Otros
Rad. Nro. 110013103024201800247

En tanto ya se integró en debida forma el contradictorio, por secretaría córrase el traslado de que tratan los arts. 110 y 319 del Código General del Proceso y 9° del Decreto Legislativo 806 de cuatro (4) de junio de dos mil veinte (2020) al recurso de reposición contra el auto de veintisiete (27) de julio de dos mil dieciocho (2018) que formulara SBS Seguros Colombia S.A.

Como quiera que en escrito visto a fls. 415 – 418 cuad. 1 T. I SBS Seguros Colombia S.A. formuló una petición de terminación de amparo de pobreza, esta NO se tramitará como recurso de reposición, sino como incidente, siguiendo lo previsto en el art. 158 del Código General del Proceso. Por lo anterior, se corre traslado de la anterior solicitud a la demás partes procesales por el término de los tres (3) días, teniendo en cuenta las medidas de distanciamiento social y lo indicado en el Decreto Legislativo 806 de 2020 y los acuerdos PCSJA20-11567 y PCSJA20-11581 de 2020, el plazo de este ordinal empezará a correr desde que se haga la publicación del mismo en la forma que regula el art. 110 del Código General del Proceso y el decreto reseñado.

NOTIFÍQUESE,

HEIDI MARIANA LANCHEROS MURCIA
JUEZ
(4)

d.a.p.m

JUZGADO 24 CIVIL DEL CIRCUITO SECRETARIA
Notificación por Estado
La providencia anterior se notifica por anotación en el
ESTADO Nro. _____
Fijado hoy <u>27 JUL 2020</u>
a la hora de las <u>8:00</u> AM
<u>27 JUL 2020</u>
KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA
Secretario

SECRETARIA DE BOGOTA

JUZGADO 24 CIVIL DEL CIO. DE BOGOTA DC
EL AUTO ANTERIOR SE NOTIFICO A LAS PARTES POR ANOTACION HECHA.
EN EL ESTADO FJADO, HOY <u>4 AGO 2020</u>
No. <u>201</u>

Señor.
JUEZ VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE
BOGOTÁ D.C.
E.S.D.

PROCESO: 2018-258

DEMANDA: EJECUTIVO PARA LA EFECTIVIDAD DE LA GARANTIA REAL

DEMANDANTE: ALFREDO REYES GUERRERO.
DEMANDADOS: NUBIA ESPERANZA CORTES
Y GILBERTO CORTES BRICEÑO.

JULIO ENRIQUE AYALA CUNCANCHON, actuando en calidad de apoderado del demandante, por medio del presente memorial, con el respeto acostumbrado me dirijo al Despacho, con el fin de solicitar por favor se fije fecha y hora para adelantar la **AUDIENCIA INICIAL** prevista en el artículo 372 del Código General del Proceso.

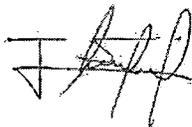
Lo anterior, atendiendo y obedeciendo lo ordenado por el juzgado, en audiencia de fechas 06 de febrero de 2020, donde las partes solicitamos suspensión hasta el seis (6) de marzo de 2020, con el fin de llegar a un posible acuerdo de pago de la obligación.

Durante dicho tiempo que ha transcurrido, los demandados han propuesto como pago de la obligación, dar (dos bienes inmuebles ubicados en el Municipio del Colegio, del Departamento de Cundinamarca, lotes sin servicios públicos, que son solo derecho de cuota y son de uno de mayor extensión), y los lotes que ofrecen como pago solamente tienen una extensión superficial de 800 metros aproximadamente, bienes que no pagarían ni la mitad del dinero que se debe en su totalidad

Por lo anterior mi poderdante manifestó no aceptar dicha propuesta de pago y solicita muy respetuosamente seguir con la **AUDIENCIA INICIAL** prevista en el artículo 372 del Código General del Proceso

Sírvase Señor Juez proceder de conformidad.

Atentamente,



JULIO ENRIQUE AYALA CUNCANCHON.
C.C. No.79.452.519 DE BOGOTÁ D.C.
T.P. No. 164088 C.S. DE LA J.
Dirección de Notificaciones: Carrera 80 i 61 57 sur Bogotá D.C.
Tel: 313 3482715
Correo electrónico: jayala39@hotmail.com

MEMORIAL CON SOLICITUD, FIJAR FECHA AUDIENCIA

Julio Ayala <jayala39@hotmail.com>

Mar 1/09/2020 1:32 PM

Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; jayala39@hotmail.com <jayala39@hotmail.com>

1 archivos adjuntos (183 KB)

Juzgado 24 Civil Circuito de Bogota D.C. 2018-258.pdf;

BUENAS TARDES.

Señor.**JUEZ VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DEBOGOTA D.C.****E.S.D.****PROCESO: 2018-258****DEMANDA: EJECUTIVO PARA LA EFECTIVIDAD DE LA GARANTIA REAL****DEMANDANTE: ALFREDO REYES GUERRERO.****DEMANDADOS: NUBIA ESPERANZA CORTES
Y GILBERTO CORTES BRICEÑO.**

JULIO ENRIQUE AYALA CUNCANCHON, actuando en calidad de apoderado del demandante, por medio del presente memorial, con el respeto acostumbrado me dirijo al Despacho, con el fin de solicitar por favor se fije fecha y hora para adelantar la **AUDIENCIA INICIAL prevista en el artículo 372 del Código General del Proceso.**

Lo anterior, atendiendo y obedeciendo lo ordenado por el juzgado, en audiencia de fecha 06 de febrero de 2020, donde las partes solicitamos suspensión hasta el seis (6) de marzo de 2020, con el fin de llegar a un posible acuerdo de pago de la obligación.

Durante dicho tiempo que ha transcurrido, los demandados han propuesto como pago de la obligación, dar (dos bienes inmuebles ubicados en el Municipio del Colegio, del Departamento de Cundinamarca, lotes sin servicios públicos, que son solo derecho de cuota y son de uno de mayor extensión), y los lotes que ofrecen como pago solamente tienen una extensión superficial de 800 metros aproximadamente, bienes que no pagarían ni la mitad del dinero que se debe en su totalidad

Por lo anterior mi poderdante manifestó no aceptar dicha propuesta de pago y solicita muy respetuosamente seguir con la **AUDIENCIA INICIAL** prevista en el artículo 372 del Código General del Proceso

Sírvase Señor Juez proceder de conformidad.

Atentamente,

JULIO ENRIQUE AYALA CUNCANCHON.

C. C. 79.452.519 de Bogotá D.C.

T.P No. 164088 del C. S de la J.

Correo electrónico: jayala39@hotmail.com

Teléfonos: 313 3482715 3177657169

GRACIAS

31/7/2020

Correo: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

autos proceso 11001310302420180024700

Angie Acosta <Aacosta@velezgutierrez.com>

Vie 31/07/2020 9:17 AM

Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: Manuela Jimenez Velez <mjimenez@velezgutierrez.com>

📎 2 archivos adjuntos (424 KB)

autorización VGA.pdf; HENRY GOMEZ VS SBS (ADMITE LLAMAMIENTO).pdf;

Señores

JUEZGADO VEINTICUATRO (24) CVIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E. S. D.

Referencia: *Proceso Verbal de HENRY GOMEZ contra S.B.S.*

Radicado: 11001310302420180024700

ANGIE PAOLA ACOSTA BOHORQUEZ, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.024.554.997 en mi calidad de dependiente judicial del Doctor Ricardo Velez, apoderado de S.B.S. (parte demandada), me dirijo a su despacho para solicitar copia de los autos del (17 de julio del 2020) que aun no han sido notificados por estado en consecuencia a el cierre de juzgados, el día de ayer evidenciamos los movimientos y al ir a descargar los autos solo aparecen 3 de los 4 autos que van a notificar.

por ellos solicito muy amablemente me alleguen por este medio foto del auto que no cargaron a la pagina (Estados Electronicos) o me indiquen por favor como puedo tener acceso a él.

adjunto foto de autorizacion y archivo descargado con los autos que ya tenemos.

REPUBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Bogotá D.C., 17 JUL. 2020

Proceso Verbal – Otros
Rad. Nro. 110013103024201800247

Considerando que se cumplen con los requisitos contenidos en los arts. 64 – 66 del Código General del Proceso, se DISPONE:

PRIMERO: ADMÍTASE el llamamiento en garantía oportunamente hecho por Cooperativa de Transportes de Fusagasugá

SEGUNDO: En consecuencia, CÍTESE al proceso como llamado en garantía a SBS Seguros Colombia S.A. quien deberá intervenir en el término de veinte (20) días (art. 369 *ejusdem*)

TERCERO: Como quiera que la entidad garante, también fue citada como demandada dentro de esta litis y ya se encuentra debidamente vinculada al pleito, este auto se le notificará por estado y el plazo para ejercer su derecho a la defensa frente al llamamiento empezará a correr desde ese momento. Por lo anterior, se INSTA a la secretaría de esta sede judicial para que no ingrese el proceso al Despacho hasta que venza el término concedido en este auto, salvo que ocurra alguna de las situaciones de hecho del art. 118 inc. 4 del Código General del Proceso, de la cual deberá quedar expresa constancia en el expediente.

NOTIFÍQUESE,

HEIDI MARIANA LANCHEROS MURCIA
JUEZ
(4)

d.a.p.m

<p>JUZGADO 24 CIVIL DEL CIRCUITO SECRETARIA Notificación por Estado La providencia anterior se notifica por anotación en el ESTADO Nro. <u>75</u> Fijado hoy <u>27</u> <u>Julio</u> <u>2020</u> a la hora de <u>15:00</u> KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA Secretario</p>
--

697

REPUBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Bogotá D.C., 17 JUL. 2020

Proceso Verbal -- Otros
Rad. Nro. 110013103024201800247

Para todos los efectos pertinentes, téngase en cuenta que Wilson Onatra Felix, se notificó personalmente de este proceso, y dentro del término legal se opuso a las pretensiones de la demanda, formuló objeción al juramento estimatorio y propuso excepciones de mérito.

Las contestaciones al libelo se tramitarán una vez venzan los términos para ejercer el derecho a la defensa de SBS Seguros Colombia S.A. en contra de los llamamientos en garantía propuestos por Cooperativa de Transportes de Fusagasugá y Marco Medellín García.

NOTIFÍQUESE,

HEIDI MARIANA LANCHEROS MURCIA
JUEZ
(4)

d.a.p.m

<p>JUZGADO 24 CIVIL DEL CIRCUITO SECRETARIA Notificación por Estado La providencia anterior se notifica por anotación en el ESTADO Nro. <u>9751</u> Fijado hoy <u>21 JUL 2020</u> a la hora de las 8:00 AM. KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA Secretario</p>

696

REPUBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

17 JUL 2020

Bogotá D.C.,

Proceso Verbal – Otros
Rad. Nro. 110013103024201800247

En tanto ya se integró en debida forma el contradictorio, por secretaría córrase el traslado de que tratan los arts. 110 y 319 del Código General del Proceso y 9º del Decreto Legislativo 806 de cuatro (4) de junio de dos mil veinte (2020) al recurso de reposición contra el auto de veintisiete (27) de julio de dos mil dieciocho (2018) que formulara SBS Seguros Colombia S.A.

Como quiera que en escrito visto a fls. 415 – 418 cuad. 1 T. I SBS Seguros Colombia S.A. formuló una petición de terminación de amparo de pobreza, esta NO se tramitará como recurso de reposición, sino como incidente, siguiendo lo previsto en el art. 158 del Código General del Proceso. Por lo anterior, se corre traslado de la anterior solicitud a la demás partes procesales por el término de los tres (3) días, teniendo en cuenta las medidas de distanciamiento social y lo indicado en el Decreto Legislativo 806 de 2020 y los acuerdos PCSJA20-11567 y PCSJA20-11581 de 2020, el plazo de este ordinal empezará a correr desde que se haga la publicación del mismo en la forma que regula el art. 110 del Código General del Proceso y el decreto reseñado.

NOTIFÍQUESE,

HEIDI MARIANA LANCHEROS MURCIA
JUEZ
(4)

d.a.p.m

JUZGADO 24 CIVIL DEL CIRCUITO SECRETARIA
Notificación por Estado
La providencia anterior se notifica por anotación en el
ESTADO Nro. _____
Fijado hoy <u>27 JUL 2020</u>
a la hora de las <u>09:00</u>
<u>27 JUL 2020</u>
KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA
Secretario

697

30/7/2020

Correo: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

TRASLADOS PROCESOS 2018-247

sandra eugenia gomez maradey <sandragomezmaradey.abogada@gmail.com>

Mié 29/07/2020 9:50 PM

Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Buenas noches ,

Atendiendo lo preceptuado en el decreto 806 del 2020 . solicito de manera respetuosa me informen el procedimiento a seguir para poder conocer los folios 415 y 418 del cuaderno 1. del proceso 2018-247 . Con fin de generar pronunciamiento al respecto de la solicitud de terminación del amparo de pobreza pedida por SBC Seguros.

Cordialmente

--

Sandra Eugenia Gomez Maradey
Abogada Litigante
Corporacion Universitaria Republicana
Movil. 3192512256

V/G

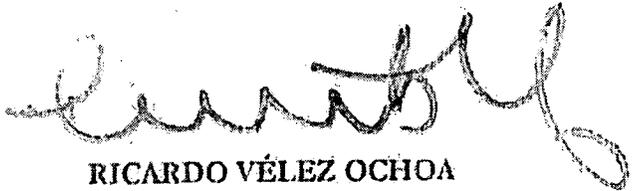
VÉLEZ GUTIÉRREZ
ABOGADOS

A QUIEN INTERESE

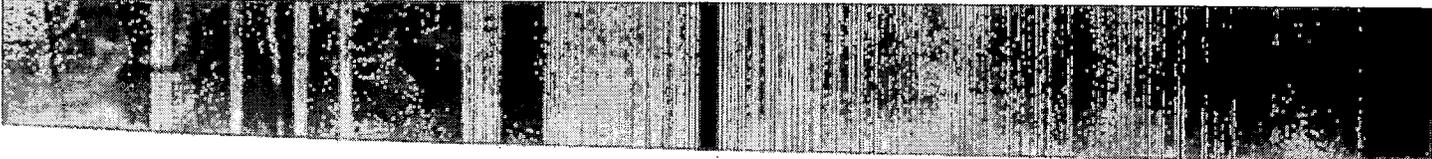
AUTORIZACIÓN

Quien suscribe, RICARDO VÉLEZ OCHOA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía número 79.470.042 de Bogotá, abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional número 67.706 del Consejo Superior de la Judicatura y a través del presente escrito autorizo a ANGELO PAOLA ACOSTA BOLLÓN, JUEZ de la Cédula, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.021.551.097, para que en el presente proceso revise el expediente del proceso de referencia, diligencie las diligencias que indicamos y requiera, retiro oficios y despachos correspondientes.

Respetuosamente,



RICARDO VÉLEZ OCHOA
C.C. No. 79.470.042 de Bogotá
T.P. No. 67.706 del C.S. de la J.



**DILIGENCIA DE PRESENTACION PERSONAL
Y RECONOCIMIENTO**

El suscrito **ISAIAS GUZMAN ORTIZ** Notario 21 (E) del Circulo de Bogota D.C. certifica que este escrito fue presentado personalmente por **VELEZ OCHOA RICARDO** identificado con C.C. 79470012 y Tarjeta Profesional No. 67708 C.S.U. y declaró que la firma que aparece en el presente documento es suya y que quien lo del mismo es cierto.

Fecha: 20/02/2020 12:21:37 pm




ISAIAS GUZMAN ORTIZ
Notario 21 (E) del Circulo de Bogota D.C.

[Handwritten signature]

[Circular notary seal]

RESOLUCION
01566 10 FEB 2020

700

JUZG. 24 CIVIL CTO. BTA

39347 1-SEP-20 14:53

3/8/2020

Correo: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. - Outlook

solicitud documentos 2018-247

Anguie Acosta <Aacosta@velezgutierrez.com>

Lun 3/08/2020 3:10 PM

Para: Juzgado 24 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto24bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: Manuela Jimenez Velez <mjimenez@velezgutierrez.com>

📎 1 archivos adjuntos (312 KB)

autorización VGA.pdf;

Señores

JUEZGADO VEINTICUATRO (24) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E. S. D.

Referencia: *Proceso Verbal de HENRY GOMEZ contra S.B.S.*

Radicado: 11001310302420180024700

ANGIE PAOLA ACOSTA BOHORQUEZ, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.024.554.997 en mi calidad de dependiente judicial del Doctor Ricardo Velez, apoderado de S.B.S. (parte demandada), me dirijo a su despacho para solicitar:

- Escrito de los llamamientos en garantía propuestos por COOPERATIVA DE TRASPORTES DE FUSAGASUGA y MARCO MEDELLIN GARCÍA a S.B.S, los cuales fueron admitidos en auto de fecha del 16 de julio del 2020 .
- Contestaciones de demanda de COOPERATIVA DE TRASPORTES DE FUSAGASUGA y MARCO MEDELLIN GARCÍA.
- autos de fecha 17 de julio del 2020 que admiten llamamientos propuestos por COOPERATIVA DE TRASPORTES DE FUSAGASUGA y MARCO MEDELLIN GARCÍA a SBS,

solicito por favor me envíen los documentos por este medio o me indiquen de que manera puedo obtenerlos, pues es indispensable tenerlos para poder ejercer el derecho de defensa,

adjunto foto de autorización

quedo agradecida por su pronta respuesta

701

CONSTANCIA SECRETARIAL

En Bogotá al primer (1) día del mes de septiembre de dos mil veinte (2020), se deja constancia secretarial que conforme a los acuerdos PCSJA20-11614 del 6 de agosto de 2020 y PCSJA20-11622 del 21 de agosto de 2020, por estar restringido y prorrogado el ingreso al edificio, el Juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá no corrió términos judiciales los días 10 al 21 de agosto de 2020 y del 21 inclusive hasta el 31 agosto de 2020. Que a partir del 1 de septiembre de 2020 se reanudan los términos judiciales.

En Bogota D.C., al primer (1) día del mes de agosto del año dos mil veinte (2020), se deja constancia secretarial, que el Acuerdo No. PCSJA20-11597 del 15 de Julio de 2020, Artículo 1."Cierre de sedes en Bogotá. Se ordena el cierre del 16 al 31 de julio inclusive, de los despachos judiciales que funcionan en los edificios Nemqueba, Hernando Morales Molina, Jaramillo Montoya, Camacol, y El Virrey en Bogotá, por lo que en estas sedes se suspende el trabajo presencial y la atención presencial al público" y conforme al art 118 del C.G.P., el inciso final dice. "En los términos de días no se tomarán en cuenta los de vacancia judicial ni aquellos en que por cualquier circunstancia permanezca cerrado el juzgado". En consecuencia, el Juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá D.C., no correrá términos desde el 16 de julio al 31 de julio inclusive. Los términos judiciales se reanudaron el día 1 de agosto de 2020

En Bogota D.C., al primer (1) día del mes de julio del año dos mil veinte (2020), se deja constancia secretarial, que desde el 16 de marzo de 2020, estuvieron los términos suspendidos de conformidad con el ACUERDO PCSJA20-11517 y s.s. hasta el 30 de junio de 2020 y a partir del 1 de julio de 2020 se reanudaron los términos de conformidad con el ACUERDO PCSJA20-11567 del 5 de junio de 2020.

La secretaria,

KETHY ALEYDA SARMIENTO VELANDIA