

Señor
JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2020-00396-00
DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y OTROS
DEMANDADOS: WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS y OTROS

JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, obrando como apoderado del señor WILMER ELIAS HOLGUINCORTÉS, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), identificado con cédula de ciudadanía No 1.012.349.153 de Bogotá, ubicado en la carrera 13 A No 2-63 Barrio Compartir Soacha (Cund), con correo electrónico wilmercortes178@gmail.com, según poder que me fue conferido al señor Juez, me dirijo con el fin de contestar la demanda en referencia y proponer las excepciones de fondo de conformidad con lo siguiente:

EN CUANTO A LOS HECHOS

Al Hecho 1.-) Parcialmente cierto, toda vez que el ciclista por su imprudencia a velocidad se cruzó la vía sin respetar la prelación de esta y fue a chocar contra la buseta y al caer al pavimento se fracturó el cráneo por no portar los elementos protectores que ordena el Código Nacional de Tránsito (Art. 94-95), como es el casco protector, que al no utilizarlo dará inmovilización del rodante.

Al Hecho 2.-) No es cierto; porque el conductor del microbús venia pendiente de su actividad y al momento de salirle en forma imprevisible el ciclista a velocidad para cruzar la vía sacó la buseta hacia el lado izquierdo para no atropellarlo, pero el ciclista continuo su recorrido y finalmente se estrelló contra el lado derecho delantera de la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por falta de utilizar el protector ordenado por el artículo 94-95 del Código Nacional de Tránsito.

Al Hecho 3.-) Es cierto que la buseta transitaba por una vía principal en el Municipio de Soacha – Compartir, pero el hecho fue cuando en forma sorpresiva salió el ciclista a velocidad a cruzar la vía sin respetar la prelación de la vía violando con esto del deber objetivo de cuidado (imprudencia), como se puede probar con las fotos que se allegan al presente proceso.

Al Hecho 4.-) Es cierto; pero la manifestación del agente de tránsito es una hipótesis que puede ser desvirtuada porque no fue testigo presencial de los hechos.

Al Hecho 5.-) No es cierto; porque el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conducía el vehículo con el deber objetivo de cuidado tanto así que al ver al ciclista reaccionó en forma inmediata para tratar de evitar el atropellamiento sacando su vehículo hacia el lado izquierdo quedando sobre el andén como se aprecia en la fotografías allegadas al proceso.

Al Hecho 6.-) Es cierto.

Al Hecho 7.-) Es cierto.

Al Hecho 8.-) No me consta; se debe probar

Al Hecho 9.-) No me consta: se debe probar.

Al Hecho 10.-) No me consta; se debe probar.

Al Hecho 11.-) Es cierto.

Al Hecho 12.-) Parcialmente cierto; toda vez que el vehículo se encuentra en copropiedad con otra persona como se indica en la tarjeta de propiedad del automotor.

Al Hecho 13.-) Es cierto.

Al Hecho 14.-) Es cierto.

Al Hecho 15.-) No me consta; se debe probar

EN CUANTO A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Me opongo a todas y cada una de ellas por carecer de fundamentos de hecho y de derecho para invocar las declaraciones que allí se enuncian, pues no existe prueba alguna que conlleve a determinar la responsabilidad del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, si se tiene en cuenta que el ciclista violó el deber objetivo de cuidado al cruzar la calle sin respetar la prelación de la vía principal por donde transitaba la buseta para luego ir a chocarse contra la parte delantera derecha de la buseta causándose sus propias lesiones para luego fallecer en el Hospital días después.

En cuanto a la condena solicitada por el daño emergente, en el traslado de la demanda no se allegó prueba alguna que los pueda determinar por tal razón, no puede prosperar su solicitud y mucho menos condenar a la parte demandada por estos.

En cuanto al Lucro Cesante, la parte demandante denuncia el perjuicio por Lucro Cesante pero no allega prueba alguna que demuestre la existencia de los mismos y es por esta razón, que la parte demandada no puede ser condenada a estos.

En cuanto Al Daño de la Vida en Relación, me opongo al cobro de dicho perjuicio pues de acuerdo con el más reciente pronunciamiento jurisprudencial (sentencia del 1 de junio de 2020 del Honorable consejo De Estado Sala de lo contencioso Administrativo Sección Tercera , Magistrado Ponente Dr. NICOLÁS YEPES CORRALES, proferida dentro del Radicado 680012331000200700286-01) El daño a la vida de Relación, hace parte del Daño a la Salud, como una afectación corporal de la víctima al daño directa (no de los familiares) por lo que su indemnización está restringida a quien sufrió el daño a la salud directamente. Lo anterior, coincide como lo indica la apoderada de la parte demandante cuando denuncia la sentencia DE LA Corte suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, I Magistrado Ponente YESID RAMIREZ BASTIDAS, acta No 267 del 25-08-2010, Sentencia 33833, donde hace relación a las lesiones sufridas por la señora RITA STELLA BOHORQUEZ PAEZ, con ocasión de los daños causados como consecuencia de un accidente de tránsito donde le quedaron secuelas de carácter permanente y es el motivo de que su vida en Relación no quedó igual a la que tenía antes de dicho accidente. Por lo anterior, El Daño de la Vida de Relación al caso de la presente demanda no aplica por cuanto aquí se trata de una persona fallecida.

OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

El artículo 206 del C. G. del P., establece que el Juramento Estimatorio de Daños y Perjuicios puede ser objetado y es esta la razón por la cual objeto el Juramento Estimatorio declarado por la parte demandante en su demanda así:

Ahora desde tiempo atrás la Sala Civil de la Honorable Corte suprema de Justicia ha definido el daño como "todo detrimento, menoscabo o deterioro, que afecte bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, con su esfera espiritual o afectiva, o con los bienes de su personalidad" y, por ello, en cuanto a la teoría de responsabilidad Civil, es el requisito más importante, al punto que sin su ocurrencia u demostración, no hay lugar a reparación alguna. (CSJ-SC DEL 1 DE Noviembre de 2013 Rad. No 1994-26630-01).

Por otra parte, para que el daño se tome indemnizable, ha dicho la Honorable Corte Suprema de Justicia que debe ser directo y Cierto y no meramente eventual o hipotético, esto es, que se presente como consecuencia de la culpa y que aparezca real y efectivamente causado. (CSJ. SC. Del 27 de marzo de 2003, Rad. 6879).

Por lo anterior, se concluye que, la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, al referirse al Daño Emergente, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (Q.E.P.D.), no ha probado en que se encuentran representados los tres millones doscientos diecisiete mil cuatrocientos treinta y tres pesos (\$3'217.433.00), pues simplemente se limita enunciarlos sin demostrar su representación. Por tal razón, como lo indica la norma no pueden ser reconocidos por falta de prueba que conlleve a determinar la existencia real de los mismos.

En cuanto al Lucro Cesante Consolidado o Pasado reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, en la suma de \$31'416.430.00 pesos, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), no se encuentran probados, sino simplemente se limita a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al Lucro Cesante Futuro reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, EN LA SUMA DE \$77'780.300.00 PESOS, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.) no se encuentran probados, sino simplemente se limita la demandante a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al daño a la vida de Relación, solicitados por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, se encuentran simplemente enunciados, pero realmente no demuestra cual es la causa de los mismos y en que se encuentran representados, hecho que conlleva a determinar que no sean reconocidos por falta de prueba.

En cuanto al perjuicio Moral reclamados por las demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, se encuentran enunciados en la suma de CUATROCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS UN MIL QUINIENTOS PESOS (\$438'901.500.00), suma de dinero que no corresponde a la realidad del perjuicio causado, pues dentro del proceso no aparece probado cual ha sido el perjuicio Moral y en que consiste la causa del mismo, pues no se ha demostrado la relación de afectividad de convivencia con el causante sino simplemente se toman en los establecidos por el consejo de Estado sin determinar la causa de los mismos. Por tal motivo, no pueden ser reconocidos hasta tanto no se demuestren dichos perjuicios.

Como medio de pruebas a la objeción solicito tener en cuenta los documentos obrantes al proceso.

EXCEPCIONES DE FONDO

EXCEPCION DE CESACION DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL DEMANDADO WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS SOC-947- EN RAZON A QUE EL HECHO SE DEBIO A UN CASO FORTUITO y/o FUERZA MAYOR.

Se dice que, el caso Fortuito y/o la Fuerza Mayor, son causas excluyentes de la Responsabilidad, que no es otra cosa que la presencia de un acontecimiento extraño a la voluntad del hombre que determina en este una acción u omisión causante del ilícito, o mejor del resultado delictuoso.

Dichas causas (Excluyentes del elemento psíquico de la Responsabilidad) tienen un carácter común que es, LA IMPREVISIBILIDAD y la INEVITABILIDAD DEL HECHO.

El Caso Fortuito se ha definido como un fenómeno imprevisible y extraño a la voluntad humana que torna inevitable el evento, no obstante que el sujeto no lo ha querido, ni tampoco causado por culpa.

La fuerza mayor es principalmente un hecho del hombre que plaga la voluntad humana de otro, y, por lo tanto su nota distintiva es la IRRESISTIBILIDAD.

El requisito de IMPREVISIBILIDAD se coliga con más relieve a un momento que es anterior al hecho, ya sea humano o material, definido como Fortuito y, por consiguiente, reviste un aspecto en el cual se destaca mayormente el elemento subjetivo, así alcance a objetivarse a través de una evaluación "EX ANTE".

A su vez el requisito de la INEVITABILIDAD constituye un aspecto objetivo más destacado, por cuanto siempre se coliga a un momento posterior al hecho. Se presenta como situación consecencial de una cierta conducta, vale decir como resultado, así tenga origen imprevisible, puesta frente a situaciones anómalas, ya sean de orden natural o humano, resultado que se torna entonces en algo incontrastable e inmodificable.

Analizada la figura del Caso Fortuito y/o la fuerza mayor en relación con el accidente de tránsito ocurrido el día 12 de Septiembre del año 2019, a la hora de las 12.30 P.M., en la carrera 11D con calle 20 SUR Barrio Compartir – Soacha (Cund), donde el vehículo de placas SOC-947 conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, colisionó contra la bicicleta conducida por el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (q.e.p.d.), donde resultó lesionado y posteriormente falleció se puede establecer lo siguiente:

1.- Que el microbús transitaba por una vía principal de Occidente a Oriente saliendo del Barrio Compartir hacia el centro de Soacha, vía que consta de dos (2) carriles en el mismo sentido y en donde por el carril izquierdo se desplazaba el microbús y por el carril derecho se desplazaba otro vehículo que se detuvo al llegar a la esquina de la vía por donde transitaba la bicicleta y en forma sorpresiva el ciclista se lanzó a cruzar la vía por donde venía el microbús sin detenerse a pesar que el vehículo hizo un giro hacia la izquierda para evitar la colisión subiéndose al andén pero por falta del deber objetivo de cuidado y la impericia del conductor de la bicicleta se chocó contra el microbús en la parte delantera derecha y al caer sobre el andén se fracturó el cráneo como se indica en el bosquejo topográfico del croquis allegado al proceso y las fotografías anexadas al expediente como medio de prueba.

2.- Que para el conductor del microbús el hecho sucedido fue imprevisible porque en forma repentina y sin mediar las consecuencias el ciclista se lanzó a cruzar la vía y una vez lo ve el conductor del microbús de inmediato realizó una maniobra violenta y peligrosa hasta el punto de subirse al andén para evitar el atropellamiento del ciclista quien por su imprudencia y falta de pericia chocó contra el microbús y al caer al piso se fracturó el cráneo por no portar el casco reglamentario exigido por las normas de tránsito.

3.- En cuanto a la inevitabilidad del hecho, se encuentra probado en el bosquejo topográfico del croquis cuando se aprecia que el conductor del microbús trato de evitar el impacto contra el ciclista, pero no fue posible porque el microbús quedó montado sobre el andén y no hubo lugar más por donde llevar el vehículo para que no se produjera el choque contra el ciclista.

Visto los hechos desde este punto, no cabe duda que el hecho sucedido para el conductor del microbús es Fortuito toda vez que se reúnen los dos (2) elementos para que la figura del Caso Fortuito se presente ya que se reúnen los requisitos de la imprevisibilidad y la inevitabilidad derivados de la forma como ocurrieron los hechos.

PETICIÓN

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de la costas del proceso.

EXCEPCIÓN DE: RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

Fundamento esta excepción en los siguientes hechos:

Según versión del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTES, conductor del vehículo de placas SOC-947. Manifestó que, El accidente de tránsito ocurrió el día 12 de septiembre de 2019, siendo aproximadamente las 12.30 P.M., en la carrera 11 D con calle 20 Sur Barrio Compartir Soacha (Cund), en donde el microbús subía por la vía principal que va de Compartir a la Autopista Sur para dirigirse al centro de Soacha (Cund); dice que, la vía por donde transitaba es de dos (2) carriles en el mismo sentido y que él se desplazaba en ese momento por el carril izquierdo porque por el carril derecho iba otra buseta el cual se detuvo en la esquina antes de cruzar la vía y en ese instante en forma repentina salió a velocidad un ciclista cruzando la vía y cuando lo vio lo único que pudo hacer fue sacar el microbús todo al lado izquierdo para no atropellarlo pero el ciclista no se detuvo y se estrelló contra la parte delantera del lado derecho del microbús y al caer el ciclista contra el andén se fracturó el cráneo; luego llegó la ambulancia y lo trasladó para el Hospital; luego después de un mes falleció el ciclista.

Los hechos antes narrados por el demandado WILMER ELIAS HOLGUIN CORTES, se encuentran estipulados en el informe Policial de Accidente de Tránsito número A001013450 de fecha 12 de septiembre de 2019, elaborado por el subintendente TELLEZ FERNANDEZ WINNSE y allegado al proceso como medio de prueba.

Según lo dicho anteriormente se puede concluir lo siguiente:

El artículo 2 del Código Nacional de Tránsito dice que: "Una Vía Principal: Es una vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías Ordinarias"; Luego dice que es una vía Ordinaria: "La que tiene tránsito subordinado a las vías principales".

El artículo 66 del Código Nacional de Tránsito, en uno de apartes dice lo siguiente: "El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda".

El artículo 94, inciso seis (6) del Código Nacional de Tránsito dice lo siguiente: "Los conductores deberán portar Casco de Seguridad de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte"; Inciso Séptimo: en caso de no portar el Casco de Seguridad dará derecho a la inmovilización del vehículo.

Analizada las normas antes descritas, se puede establecer que, el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), violó las normas antes mencionadas y el deber objetivo de cuidado ya que por su imprudencia al cruzar la vía con su bicicleta a velocidad y sin precaución chocó contra el Microbús que transitaba por la vía principal a pesar de que el conductor del vehículo realizó una maniobra de giro hacia su izquierda para evitar el impacto como esta diagramado en el croquis del accidente, pero por falta de pericia del ciclista chocó contra la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por no llevar el caso de seguridad de que ordena la Ley.

Ahora, si analizamos el bosquejo topográfico elaborado por el agente de tránsito en el croquis del accidente, y las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba, claramente se puede ver que el conductor del Microbús realizó una maniobra bastante peligrosa para evitar el atropellamiento del ciclista tanto así que subió la buseta al andén pero el ciclista chocó contra la llanta delantera derecha de la buseta y cayó sobre el andén fracturándose el cráneo como se demuestra con las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba.

Por los hechos antes expuestos no cabe duda que el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), fue el causante de sus propias lesiones y posteriormente de su propia muerte, por violar el deber objetivo de cuidado cuando por su imprudencia se cruzó la vía sin respetar la prelación de la misma y por transitar en una bicicleta sin llevar los elementos de seguridad como lo exige el Código Nacional de Tránsito.

PETICIÓN

Sírvase señor Juez, declarar probada esta excepción de fondo por los argumentos antes narrados y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de costas procesales.

EXCEPCION DE FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO PATRIMONIAL SOLICITADO POR LOS DEMANDANTES

Referente a los perjuicios patrimoniales solicitados por la parte actora en las pretensiones de su demanda no se allegó prueba alguna al proceso que acredite la existencia del Daño Emergente y el Lucro Cesante solicitado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA.

En la objeción al Juramento estimatorio de Daños y Perjuicios se dijo cuáles eran los motivos por los cuales el Despacho no podía tener en cuenta dichos perjuicios, pues uno de ellos es la falta de prueba para determinarlos.

PETICIÓN

Por los hechos fundamentados en la objeción al juramento estimatorio, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de Fondo.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE A LOS PERJUICIOS MORALES

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por los perjuicios morales que le fueron causados como consecuencia de la muerte del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre los perjuicios de orden Moral se reduzcan teniendo en cuenta que la conducta realizada por el señor MEYER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conductor del vehículo está determinada en la ley como CULPOSA, y que su actuar se debió a un Casi Fortuito y Fuerza Mayor, como al igual por responsabilidad de la misma víctima como aparece probado dentro del proceso.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE AL DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por el Daño a la Vida de Relación que le fueron causados como consecuencia del fallecimiento del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

Además hay que tener en cuenta que, existe jurisprudencia donde se indica que este perjuicio se puede reclamar cuando se trata de hechos donde la víctima resultó lesionada, más no por fallecimiento de la misma.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre estos perjuicios se tenga en cuenta la Jurisprudencia enunciada en la objeción al Juramento Estimatorio.

PRUEBAS SOLICITADAS PARA LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y LAS EXCEPCIONES DE FONDO FORMULADAS

Como medio prueba solicito al señor Juez, se sirva tener en cuenta y decretar las siguientes:

1.- DOCUMENTALES: Que se tenga en cuenta todos los documentos allegados al proceso por las partes.

2.- TESTIMONIO:

A.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el agente de tránsito TELLEZ HERNANDEZ WINNSE, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), identificado con cédula de ciudadanía No 11.529.211, con placa 061323 de la Policía de Tránsito SETRA, con el fin de rendir declaración sobre los hechos plasmados en el croquis del accidente de tránsito elaborado por éste y el cual obra al proceso.

El agente de tránsito puede ser notificado en la Estación de Policía de Soacha (Cund) o al correo electrónico casun.guian.citaciones@policia.gov.co

B.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el señor CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), ubicado en la carrera 13 No 2-57 Soacha -Compartir, con teléfono 3213128867, con correo electrónico casun.guian.citaciones@policia.gov.co. Con el fin de que rinda testimonio sobre los hechos sucedidos en circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito relacionado en los hechos de la demanda principal teniendo en cuenta que es un testigo presencial de los mismos.

3.-) INTERROGATORIO DE PARTE: que se fije día y hora para que los demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELIZABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, comparezcan a su Despacho a absolver interrogatorio de parte que les formularé el día de la audiencia.

4.-) PRUEBA TRASLADADA: Que se oficie a la Fiscalía 04 Seccional de Soacha (Cund), para que a mi costa se remita copia del proceso Penal No 257546000392201901498 por el delito de Homicidio Culposo siendo investigado el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de septiembre del año 2019, donde falleció el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.).

5.-) PRUEBA PERICIAL: Solicito al señor Juez, que a mi costa de la lista de auxiliares de la Justicia se nombre perito experto el Física y Planimetría para que rinda un dictamen Físico que determine las circunstancias de tiempo, modo y lugar de como ocurrieron los hechos y las causas probables de la ocurrencia del accidente de tránsito de fecha septiembre 12 de 2019, el cual se encuentra plasmado el croquis del accidente allegado al proceso.

En caso de no existir el perito solicitado en la lista de auxiliares de la Justicia, pido que se oficie a la Universidad Nacional de Colombia para que asignen un perito experto el Física y rinda el dictamen solicitado.

6.-) INSPECCIÓN JUDICIAL AL LUGAR DE LOS HECHOS: Solicito al señor Juez, se sirva fijar día y hora para llevar a cabo una Inspección Judicial al lugar de ocurrencia de los hechos descritos en la demanda principal y a su vez se nombre perito experto en la materia para que rinda un concepto jurídico sobre la ocurrencia del accidente de tránsito en circunstancias de tiempo, modo y lugar.

7.-) Que se tenga en cuenta dos (2) fotografías tomadas en el lugar de ocurrencia de los hechos en donde se muestra la posición final del vehículo y de la bicicleta y los rastros de sangre del ciclista accidentado.

EXCEPCIONES DECLARADAS DE OFICIO

De conformidad a lo establecido en el Art. 282 del C. G. del P., solicito al señor Juez, que de oficio en la sentencia declare cualquier excepción de fondo que llegare a resultar probada dentro del proceso en referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamento esta contestación de demanda en el Art. 96, del C. G. del P. y demás normas concordantes para el caso en concreto.

ANEXOS

El poder para actuar y dos (2) fotografías a color del lugar de ocurrencia de los hechos donde se muestra la posición final de los rodantes.

NOTIFICACIONES

Las recibiré en la Secretaría de su despacho o en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, teléfono 3102542725, correo electrónico charryabogado@hotmail.com

Mi poderdante WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, las recibirá en la carrera 13A No 2-63 Barrio Compartir Soacha (Cund), teléfono 3125867983 -correo electrónico wilmercortes175@gmail.com

La parte demandante las recibirá en el lugar indicado de la demanda principal.

Del señor Juez, atentamente,


JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ
C.C/No 19'198.451 DE BOGOTA
T.P. NO 28736 DEL C. S. DE LA J.
TEL: 3102542725
CORREO: charryabogado@hotmail.com



DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015



5398072

En la ciudad de Soacha, Departamento de Cundinamarca, República de Colombia, el veintiocho (28) de agosto de dos mil veintiuno (2021), en la Notaría Segunda (2) del Circuito de Soacha, compareció: WILMER ELIAS HOLGUIN CORTES, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 1012349153, presentó el documento dirigido a JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.



wilmer H.



e3mr31gx3mkx
28/08/2021 - 10:47:56



----- Firma autógrafa -----

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.

JENNY ALEXANDRA CAMACHO VELANDIA

Notaria Segunda (2) del Circuito de Soacha, Departamento de Cundinamarca - Encargada

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co
Número Único de Transacción: e3mr31gx3mkx

Acta 4



Enviado desde mi iPhone



Enviado desde mi iPhone

REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 19.198.451

CHARRY SANCHEZ

APELLIDOS

JORGE ALONSO

NOMBRES



FECHA DE NACIMIENTO 10-MAR-1953

HONDA

(TOLIMA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.75

ESTATURA

A+

(G.S. 40)

M

SEXO

92-450-1974 BOGOTA D.C.

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

BOGOTA D.C. 10-MAR-1953

BIEN DIFERENCIADO



A 1500155-0213829 54 0010138451-2000017

00125620484 1

191021739

144513 REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA

TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

28736

Tarjeta No

82/09/02

Fecha de Expedición

80/11/28

Fecha de Expiry

JORGE ALONSO

CHARRY SANCHEZ

19198451

Cedula

CUNDINAMARCA

Consejo Superior



LA GRAN COLOMBIA/BTA

Univ. 21/1/81

[Signature]
Presidente Consejo Superior
de la Judicatura

[Signature]



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

Consejo Superior de la Judicatura
Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia

LA DIRECTORA DE LA UNIDAD DE REGISTRO NACIONAL DE ABOGADOS Y
AUXILIARES DE LA JUSTICIA DEL CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA

CERTIFICA

Certificado de Vigencia N.: 361375

Que de conformidad con el Decreto 196 de 1971 y el numeral 20 del artículo 85 de la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, le corresponde al Consejo Superior de la Judicatura regular, organizar y llevar el Registro Nacional de Abogados y expedir la correspondiente Tarjeta Profesional, previa verificación de los requisitos señalados por la Ley.

En atención a las citadas disposiciones legales y una vez revisado los registros que contienen nuestra base de datos se constató que el (la) señor(a) **JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ**, identificado(a) con la Cédula de ciudadanía No. **19198451**., registra la siguiente información.

VIGENCIA

CALIDAD	NÚMERO TARJETA	FECHA EXPEDICIÓN	ESTADO
Abogado	28736	02/09/1982	Vigente
Observaciones: -			

Se expide la presente certificación, a los 18 días del mes de agosto de 2021.

MARTHA ESPERANZA CUEVAS MELÉNDEZ
Directora

Notas 1- Si el número de cédula, los nombres y/o apellidos presentan error, favor dirigirse a la Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia.
2- El documento se puede verificar en la página de la Rama Judicial www.ramajudicial.gov.co a través del número de certificado y fecha expedición.
3- Esta certificación informa el estado de vigencia de la Tarjeta Profesional, Licencia Temporal, Juez de Paz y de Reconsideración

Carrera 8 No.12B -82 Piso 4. PBX 3817200 Ext. 7519 – Fax 2842127



Señor
JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2020-00396-00
DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y OTROS
DEMANDADOS: COOTRANSCOMPARTIR LTDA y OTROS

JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, obrando como apoderado de la empresa COOTRANSCOMPARTIR LTDA. Con NIT.- 800.068.046-3, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, ubicada en la carrera 52C No 41B-12 SUR de Bogotá, con teléfono 7102848 - 3105662303, con correo electrónico cootranscompartinltda@gmail.com, representada legalmente por el señor ORLANDO GRIJALBA VEGA, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'388.178 de Bogotá, según poder que me fue conferido al señor Juez, me dirijo con el fin de contestar la demanda en referencia y proponer las excepciones de fondo de conformidad con lo siguiente:

EN CUANTO A LOS HECHOS

Al Hecho 1.-) Parcialmente cierto, toda vez que el ciclista por su imprudencia a velocidad se cruzó la vía sin respetar la prelación de esta y fue a chocar contra la buseta y al caer al pavimento se fracturó el cráneo por no portar los elementos protectores que ordena el Código Nacional de Tránsito (Art. 94-95), como es el casco protector, que al no utilizarlo dará inmovilización del rodante.

Al Hecho 2.-) No es cierto; porque el conductor del microbús venía pendiente de su actividad y al momento de salirle en forma imprevisible el ciclista a velocidad para cruzar la vía sacó la buseta hacia el lado izquierdo para no atropellarlo, pero el ciclista continuo su recorrido y finalmente se estrelló contra el lado derecho delantera de la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por falta de utilizar el protector ordenado por el artículo 94-95 del Código Nacional de Tránsito.

Al Hecho 3.-) Es cierto que la buseta transitaba por una vía principal en el Municipio de Soacha - Compartir, pero el hecho fue cuando en forma sorpresiva salió el ciclista a velocidad a cruzar la vía sin respetar la prelación de la vía violando con esto del deber objetivo de cuidado (imprudencia), como se puede probar con las fotos que se allegan al presente proceso.

Al Hecho 4.-) Es cierto; pero la manifestación del agente de tránsito es una hipótesis que puede ser desvirtuada porque no fue testigo presencial de los hechos.

Al Hecho 5.-) No es cierto; porque el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conducía el vehículo con el deber objetivo de cuidado tanto así que al ver al ciclista reaccionó en forma inmediata para tratar de evitar el atropellamiento sacando su vehículo hacia el lado izquierdo quedando sobre el andén como se aprecia en la fotografía allegada al proceso.

Al Hecho 6.-) Es cierto.

Al Hecho 7.-) Es cierto.

Al Hecho 8.-) No me consta; se debe probar

Al Hecho 9.-) No me consta; se debe probar.

Al Hecho 10.-) No me consta; se debe probar.

Al Hecho 11.-) Es cierto.

Al Hecho 12.-) Parcialmente cierto; toda vez que el vehículo se encuentra en copropiedad con otra persona como se indica en la tarjeta de propiedad del automotor.

Al Hecho 13.-) Es cierto.

Al Hecho 14.-) Es cierto.

Al Hecho 15.-) No me consta; se debe probar

EN CUANTO A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Me opongo a todas y cada una de ellas por carecer de fundamentos de hecho y de derecho para invocar las declaraciones que allí se enuncian, pues no existe prueba alguna que conlleve a determinar la responsabilidad del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, si se tiene en cuenta que el ciclista violó el deber objetivo de cuidado al cruzar la calle sin respetar la prelación de la vía principal por donde transitaba la buseta para luego ir a chocarse contra la parte delantera derecha de la buseta causándose sus propias lesiones para luego fallecer en el Hospital días después.

En cuanto a la condena solicitada por el daño emergente, en el traslado de la demanda no se allegó prueba alguna que los pueda determinar por tal razón, no puede prosperar su solicitud y mucho menos condenar a la parte demandada por estos.

En cuanto al Lucro Cesante, la parte demandante enuncia el perjuicio por Lucro Cesante pero no allega prueba alguna que demuestre la existencia de los mismos y es por esta razón, que la parte demandada no puede ser condenas a estos.

En cuanto Al Daño de la Vida en Relación, me opongo al cobro de dicho perjuicio pues de acuerdo con el más reciente pronunciamiento jurisprudencial (sentencia del 1 de junio de 2020 del Honorable consejo De Estado Sala de lo contencioso Administrativo Sección Tercera , Magistrado Ponente Dr. NICOLÁS YEPES CORRALES, proferida dentro del Radicado 680012331000200700286-01) El daño a la vida de Relación, hace parte del Daño a la Salud, como una afectación corporal de la víctima al daño directa (no de los familiares) por lo que su indemnización está restringida a quien sufrió el daño a la salud directamente. Lo anterior, coincide como lo indica la apoderada de la parte demandante cuando enuncia la sentencia DE LA Corte suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, I Magistrado Ponente YESID RAMIREZ BASTIDAS, acta No 267 del 25-08-2010, Sentencia 33833, donde hace relación a las lesiones sufridas por la señora RITA STELLA BOHORQUEZ PAEZ, con ocasión de los daños causados como consecuencia de un accidente de tránsito donde le quedaron secuelas de carácter permanente y es el motivo de que su vida en Relación no quedó igual a la que tenía antes de dicho accidente. Por lo anterior, El Daño de la Vida de Relación al caso de la presente demanda no aplica por cuanto aquí se trata de una persona fallecida.

OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

El artículo 206 del C. G. del P., establece que el Juramento Estimatorio de Daños y Perjuicios puede ser objetado y es esta la razón por la cual objeto el Juramento Estimatorio declarado por la parte demandante en su demanda así:

Ahora desde tiempo atrás la Sala Civil de la Honorable Corte suprema de Justicia ha definido el daño como "todo detrimento, menoscabo o deterioro, que afecte bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, con su esfera espiritual o afectiva, o con los bienes de su personalidad" y, por ello, en cuanto a la teoría de responsabilidad Civil, es el requisito más importante, al punto que sin su ocurrencia u demostración, no hay lugar a reparación alguna. (CSJ-SC DEL 1 DE Noviembre de 2013 Rad. No 1994-26630-01).

Por otra parte, para que el daño se tome indemnizable, ha dicho la Honorable Corte Suprema de Justicia que debe ser directo y Cierto y no meramente eventual o hipotético, esto es, que se presente como consecuencia de la culpa y que aparezca real y efectivamente causado. (CSJ. SC. Del 27 de marzo de 2003, Rad. 6879).

Por lo anterior, se concluye que, la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, al referirse al Daño Emergente, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (Q.E.P.D.), no ha probado en que se encuentran representados los tres millones doscientos diecisiete mil cuatrocientos treinta y tres pesos (\$3'217.433.00), pues simplemente se limita enunciarlos sin demostrar su representación. Por tal razón, como lo indica la norma no pueden ser reconocidos por falta de prueba que conlleve a determinar la existencia real de los mismos.

En cuanto al Lucro Cesante Consolidado o Pasado reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, en la suma de \$31'416.430.00 pesos, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), no se encuentran probados, sino simplemente se limita a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al Lucro Cesante Futuro reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, EN LA SUMA DE \$77'780.300.00 PESOS, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.) no se encuentran probados, sino simplemente se limita la demandante a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al daño a la vida de Relación, solicitados por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, se encuentran simplemente enunciados, pero realmente no demuestra cual es la causa de los mismos y en que se encuentran representados, hecho que conlleva a determinar que no sean reconocidos por falta de prueba.

En cuanto al perjuicio Moral reclamados por las demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, se encuentran enunciados en la suma de CUATROCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS UN MIL QUINIENTOS PESOS (\$438'901.500.00), suma de dinero que no corresponde a la realidad del perjuicio causado, pues dentro del proceso no aparece probado cual ha sido el perjuicio Moral y en que consiste la causa del mismo, pues no se ha demostrado la relación de afectividad de convivencia con el causante sino simplemente se toman en los establecidos por el consejo de Estado sin determinar la causa de los mismos. Por tal motivo, no pueden ser reconocidos hasta tanto no se demuestren dichos perjuicios.

Como medio de pruebas a la objeción solicito tener en cuenta los documentos obrantes al proceso.

EXCEPCIONES DE FONDO

EXCEPCION DE CESACION DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA DEMANDADA COOTRANSCOMPARTIR LTDA.- EN RAZÓN A QUE EL HECHO SE DEBIO A UN CASO FORTUITO y/o FUERZA MAYOR.

Se dice que, el caso Fortuito y/o la Fuerza Mayor, son causas excluyentes de la Responsabilidad, que no es otra cosa que la presencia de un acontecimiento extraño a la voluntad del hombre que determina en este una acción u omisión causante del ilícito, o mejor del resultado delictuoso.

Dichas causas (Excluyentes del elemento psíquico de la Responsabilidad) tienen un carácter común que es, LA IMPREVISIBILIDAD y la INEVITABILIDAD DEL HECHO.

El Caso Fortuito se ha definido como un fenómeno imprevisible y extraño a la voluntad humana que torna inevitable el evento, no obstante que el sujeto no lo ha querido, ni tampoco causado por culpa.

La Fuerza mayor es principalmente un hecho del hombre que plaga la voluntad humana de otro, y, por lo tanto, su nota distintiva es la IRRESISTIBILIDAD.

El requisito de IMPREVISIBILIDAD se coliga con más relieve a un momento que es anterior al hecho, ya sea humano o material, definido como Fortuito y, por consiguiente, reviste un aspecto en el cual se destaca mayormente el elemento subjetivo, así alcance a objetivarse a través de una evaluación "EX ANTE".

A su vez el requisito de la INEVITABILIDAD constituye un aspecto objetivo más destacado, por cuanto siempre se coliga a un momento posterior al hecho. Se presenta como situación consecencial de una cierta conducta, vale decir como resultado, así tenga origen imprevisible, puesta frente a situaciones anómalas, ya sean de orden natural o humano, resultado que se torna entonces en algo incontestable e inmodificable.

Analizada la figura del Caso Fortuito y/o la Fuerza Mayor en relación con el accidente de tránsito ocurrido el día 12 de Septiembre del año 2019, a la hora de las 12.30 P.M., en la carrera 11D con calle 20 SUR Barrio Compartir – Soacha (Cund), donde el vehículo de placas SOC-947 conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, colisionó contra la bicicleta conducida por el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (q.e.p.d.), donde resultó lesionado y posteriormente falleció se puede establecer lo siguiente:

1.- Que el microbús transitaba por una vía principal de Occidente a Oriente saliendo del Barrio Compartir hacia el centro de Soacha, vía que consta de dos (2) carriles en el mismo sentido y en donde por el carril izquierdo se desplazaba el microbús y por el carril derecho se desplazaba otro vehículo que se detuvo al llegar a la esquina de la vía por donde transitaba la bicicleta y en forma sorpresiva el ciclista se lanzó a cruzar la vía por donde venía el microbús sin detenerse a pesar que el vehículo hizo un giro hacia la izquierda para evitar la colisión subiéndose al andén pero por falta del deber objetivo de cuidado y la impericia del conductor de la bicicleta se chocó contra el microbús en la parte delantera derecha y al caer sobre el andén se fracturó el cráneo como se indica en el bosquejo topográfico del croquis allegado al proceso y las fotografías anexadas al expediente como medio de prueba.

2.- Que para el conductor del microbús el hecho sucedido fue imprevisible porque en forma repentina y sin mediar las consecuencias el ciclista se lanzó a cruzar la vía y una vez lo ve el conductor del microbús de inmediato realizó una maniobra violenta y peligrosa hasta el punto de subirse al andén para evitar el atropellamiento del ciclista quien por su imprudencia y falta de pericia chocó contra el microbús y al caer al piso se fracturó el cráneo por no portar el casco reglamentario exigido por las normas de tránsito.

3.- En cuanto a la inevitabilidad del hecho, se encuentra probado en el bosquejo topográfico del croquis cuando se aprecia que el conductor del microbús trato de evitar el impacto contra el ciclista, pero no fue posible porque el microbús quedó montado sobre el andén y no hubo lugar más por donde llevar el vehículo para que no se produjera el choque contra el ciclista.

Visto los hechos desde este punto, no cabe duda que el hecho sucedido para el conductor del microbús es Fortuito toda vez que se reúnen los dos (2) elementos para que la figura del Caso Fortuito se presente ya que se reúnen los requisitos de la imprevisibilidad y la inevitabilidad derivados de la forma como ocurrieron los hechos.

PETICIÓN

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de las costas del proceso.

EXCEPCIÓN DE: RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

Fundamento esta excepción en los siguientes hechos:

Según versión del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTES, conductor del vehículo de placas SOC-947. Manifestó que, El accidente de tránsito ocurrió el día 12 de septiembre de 2019, siendo aproximadamente las 12:30 P.M., en la carrera 11 D con calle 20 Sur Barrio de Soacha (Cund), en donde el microbús subía por la vía principal que va de Compartir a la Autopista Sur para dirigirse al centro de Soacha (Cund); dice que, la vía por donde transitaba es de dos (2) carriles en el mismo sentido y que él se desplazaba en ese momento por el carril izquierdo porque por el carril derecho iba otra buseta el cual se detuvo en la esquina antes de cruzar la vía y en ese instante en forma repentina salió a velocidad un ciclista cruzando la vía y cuando lo vio lo único que pudo hacer fue sacar el microbús todo al lado izquierdo para no atropellarlo pero el ciclista no se detuvo y se estrelló contra la parte delantera del lado derecho del microbús y al caer el ciclista contra el andén se fracturó el cráneo; luego llegó la ambulancia y lo trasladó para el Hospital; luego después de un mes falleció el ciclista.

Los hechos antes narrados por el demandado WILMER ELIAS HOLGUIN CORTES, se encuentran estipulados en el informe Policial de Accidente de Tránsito número A001013450 de fecha 12 de septiembre de 2019, elaborado por el subintendente TELLEZ FERNANDEZ WINNSE y allegado al proceso como medio de prueba.

Según lo dicho anteriormente se puede concluir lo siguiente:

El artículo 2 del Código Nacional de Tránsito dice que: "Una Vía Principal: Es una vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías Ordinarias"; Luego dice que es una vía Ordinaria: "La que tiene tránsito subordinado a las vías principales".

El artículo 66 del Código Nacional de Tránsito, en uno de apartes dice lo siguiente: "El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda".

El artículo 94, inciso seis (6) del Código Nacional de Tránsito dice lo siguiente: "Los conductores deberán portar Casco de Seguridad de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte"; Inciso Séptimo: en caso de no portar el Casco de Seguridad dará derecho a la inmovilización del vehículo.

Analizada las normas antes descritas, se puede establecer que, el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (q.e.p.d.), violó las normas antes mencionadas y el deber objetivo de cuidado ya que por su imprudencia al cruzar la vía con su bicicleta a velocidad y sin precaución chocó contra el Microbús que transitaba por la vía principal a pesar de que el conductor del vehículo realizó una maniobra de giro hacia su izquierda para evitar el impacto como esta diagramado en el croquis del accidente, pero por falta de pericia del ciclista chocó contra la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por no llevar el caso de seguridad de que ordena la Ley.

Ahora, si analizamos el bosquejo topográfico elaborado por el agente de tránsito en el croquis del accidente, y las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba, claramente se puede ver que el conductor del Microbús realizó una maniobra bastante peligrosa para evitar el atropellamiento del ciclista tanto así que subió la buseta al andén pero el ciclista chocó contra la llanta delantera derecha de la buseta y cayó sobre el andén fracturándose el cráneo como se demuestra con las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba.

Por los hechos antes expuestos no cabe duda que el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (q.e.p.d.), fue el causante de sus propias lesiones y posteriormente de su propia muerte, por violar el deber objetivo de cuidado cuando por su imprudencia se cruzó la vía sin respetar la prelación de la misma y por transitar en una bicicleta sin llevar los elementos de seguridad como lo exige el Código Nacional de Tránsito.

PETICIÓN

Sírvase señor Juez, declarar probada esta excepción de fondo por los argumentos antes narrados y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de costas procesales.

EXCEPCION DE FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO PATRIMONIAL SOLICITADO POR LOS DEMANDANTES

Referente a los perjuicios patrimoniales solicitados por la parte actora en las pretensiones de su demanda no se allegó prueba alguna al proceso que acredite la existencia del Daño Emergente y el Lucro Cesante solicitado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA.

En la objeción al Juramento estimatorio de Daños y Perjuicios se dijo cuáles eran los motivos por los cuales el Despacho no podía tener en cuenta dichos perjuicios, pues uno de ellos es la falta de prueba para determinarlos.

PETICIÓN

Por los hechos fundamentados en la objeción al juramento estimatorio, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de Fondo.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE A LOS PERJUICIOS MORALES

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por los perjuicios morales que le fueron causados como consecuencia de la muerte del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre los perjuicios de orden Moral se reduzcan teniendo en cuenta que la conducta realizada por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conductor del vehículo está determinada en la ley como CULPOSA, y que su actuar se debió a un Casi Fortuito y Fuerza Mayor, como al igual por responsabilidad de la misma víctima como aparece probado dentro del proceso.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE AL DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por el Daño a la Vida de Relación que le fueron causados como consecuencia del fallecimiento del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

Además, hay que tener en cuenta que, existe jurisprudencia donde se indica que este perjuicio se puede reclamar cuando se trata de hechos donde la víctima resultó lesionada, más no por fallecimiento de la misma.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre estos perjuicios se tenga en cuenta la Jurisprudencia enunciada en la objeción al Juramento Estimatorio.

PRUEBAS SOLICITADAS PARA LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y LAS EXCEPCIONES DE FONDO FORMULADAS

Como medio prueba solicito al señor Juez, se sirva tener en cuenta y decretar las siguientes:

1.- DOCUMENTALES: Que se tenga en cuenta todos los documentos allegados al proceso por las partes.

2.- TESTIMONIO:

A.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el agente de tránsito **TELLEZ HERNANDEZ WINNSE**, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), identificado con cédula de ciudadanía No 11.529.211, con placa 061323 de la Policía de Tránsito SETRA, con el fin de rendir declaración sobre los hechos plasmados en el croquis del accidente de tránsito elaborado por éste y el cual obra al proceso.

El agente de tránsito puede ser notificado en la Estación de Policía de Soacha (Cund) o al correo electrónico decun.qutah.citaciones@policia.gov.co

B.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el señor **CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO**, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), ubicado en la carrera 13 No 2-57 Soacha -Compartir, con teléfono 3213128867, con correo electrónico. Con el fin de que rinda testimonio sobre los hechos sucedidos en circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito relacionado en los hechos de la demanda principal teniendo en cuenta que es un testigo presencial de los mismos.

3.-) INTERROGATORIO DE PARTE: que se fije día y hora para que los demandantes **ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELIZABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ**, comparezcan a su Despacho a absolver interrogatorio de parte que les formularé el día de la audiencia.

4.-) PRUEBA TRASLADADA: Que se oficie a la Fiscalía 04 Seccional de Soacha (Cund), para que a mi costa se remita copia del proceso Penal No 257546000392201901498 por el delito de Homicidio Culposo siendo investigado el señor **WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS**, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de septiembre del año 2019, donde falleció el señor **ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA** (q.e.p.d.).

5.-) PRUEBA PERICIAL: Solicito al señor Juez, que a mi costa de la lista de auxiliares de la Justicia se nombre perito experto el Fisica y Planimetría para que rinda un dictamen Fisico que determine las circunstancias de tiempo, modo y lugar de como ocurrieron los hechos y las causas probables de la ocurrencia del accidente de tránsito de fecha septiembre 12 de 2019, el cual se encuentra plasmado el croquis del accidente allegado al proceso.

En caso de no existir el perito solicitado en la lista de auxiliares de la Justicia, pido que se oficie a la Universidad Nacional de Colombia para que asignen un perito experto el Fisica y rinda el dictamen solicitado.

6.-) INSPECCIÓN JUDICIAL AL LUGAR DE LOS HECHOS: Solicito al señor Juez, se sirva fijar día y hora para llevar a cabo una Inspección Judicial al lugar de ocurrencia de los hechos descritos en la demanda principal y a su vez se nombre perito experto en la materia para que rinda un concepto jurídico sobre la ocurrencia del accidente de tránsito en circunstancias de tiempo, modo y lugar.

7.-) Que se tenga en cuenta dos (2) fotografías tomadas en el lugar de ocurrencia de los hechos en donde se muestra la posición final del vehículo y de la bicicleta y los rastros de sangre del ciclista accidentado.

EXCEPCIONES DECLARADAS DE OFICIO

De conformidad a lo establecido en el Art. 282 del C. G. del P., solicito al señor Juez, que de oficio en la sentencia declare cualquier excepción de fondo que llegare a resultar probada dentro del proceso en referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamento esta contestación de demanda en el Art. 96, del C. G. del P. y demás normas concordantes para el caso en concreto.

ANEXOS

El poder para actuar y dos (2) fotografía a color del lugar de ocurrencia de los hechos donde se muestra la posición final de los rodantes, certificado de cámara de comercio de la empresa COOTRANSCOMPARTIR LTDA.

NOTIFICACIONES

Las recibiré en la Secretaría de su despacho o en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, teléfono 3102542725, correo electrónico charryabogado@hotmail.com

Mi poderdante COOTRANSCOMPARTIR LTDA., , las recibirá en la carrera 52c No 41B-12 SUR de Bogotá, correo cootranscompartirltda@gmail.com

La parte demandante las recibirá en el lugar indicado de la demanda principal.

Del señor Juez, atentamente,



JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTÁ
T.P. NO 28736 DEL C. S. DE LA J.
TEL: 3102542725
CORREO: charryabogado@hotmail.com

Señores
JUZGADO 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C
Bogotá D.C

REF: Proceso verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 2020-00396



ORLANDO GRIJALBA VEGA mayor de edad, identificada como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de Gerente y representante legal de la empresa **COOTRANSCOMPARTIR LTDA** sociedad domiciliada en Bogotá D.C., según certificado de existencia y representación legal, expedido por la cámara de comercio de Bogotá, por medio del presente escrito, manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente al Doctor Jorge Alonso Charry Sánchez, identificado como aparece al pie de su firma, con Tarjeta profesional No 28736 del Consejo Superior de la Judicatura, para que conteste la demanda, proponga excepciones y asista a todas las audiencias que se lleven a cabo y en general para que realice todas las acciones tendientes a la defensa de mis intereses dentro del proceso de la referencia.

El apoderado queda facultado para conciliar, desistir, transigir, sustituir y reasumir el presente poder y en general cuenta con todas las facultades de ley.



Atentamente,



ORLANDO GRIJALBA VEGA
C.C. No 19.388.178 de Bogotá D.C.
REPRESENTANTE LEGAL
COOTRANSCOMPARTIR LTDA
CARRERA 52 E # 41B-12 SUR BOGOTÁ
Tel: 3105662303.
CORREO: cootranscompartin ltda@gmail.com.

Acepto,



JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ
C.C. 19.198.452 de Bogotá D.C
T.P. 28736 del C.S. de la J
CORREO: charryalondo@hotmail.com.
Tel: 3102541225
Kna: 63 # 98B 54 BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015



5906689

a ciudad de Bogotá D.C., República de Colombia, el veintiuno (21) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), en la Notaría Cincuenta Y Siete (57) del Círculo de Bogotá D.C., compareció: ORLANDO GRIJALBA VEGA, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 19388178, presentó el documento dirigido a SEÑORES JUZGADO 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C. y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.



y1k1yw2vmd9

21/09/2021 - 13:38:00



----- Firma autógrafa -----

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.



NIBARDO AGUSTÍN FUERTES MORALES

Notario Cincuenta Y Siete (57) del Círculo de Bogotá D.C.

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co

Número Único de Transacción: y1k1yw2vmd9



**Cámara
de Comercio
de Bogotá**

Cámara de Comercio de Bogotá
Sede Virtual

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25
Recibo No. AB21371720
Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

CON FUNDAMENTO EN LAS INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO DE ENTIDADES DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR,
Sigla: COOTRANSCOMPARTIR
Nit: 800.068.046-3
Domicilio principal: Bogotá D.C.

INSCRIPCIÓN

Inscripción No. S0003240
Fecha de Inscripción: 4 de abril de 1997
Último año renovado: 2021
Fecha de renovación: 29 de marzo de 2021
Grupo NIIF: GRUPO II

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Cra 52 C No. 41B-12 Sur
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: cootranscompartilrtda@gmail.com
Teléfono comercial 1: 7102848
Teléfono comercial 2: 3105662303
Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Cra 52 C No. 41B 12 Sur
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico de notificación: cootranscompartilrtda@gmail.com
Teléfono para notificación 1: 7102848
Teléfono para notificación 2: 3105662303
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La Entidad NO autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

(Sin asunto)

Jorge Alonso Charry Sanchez <charryabogado@hotmail.com>

11/09/2021 11:42 AM



Cámara de Comercio de Bogotá
Sede Virtual

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

CONSTITUCIÓN

Que por certificación del 18 de marzo de 1997, otorgado(a) en DANCOOP, inscrita en esta Cámara de Comercio el 31 de marzo de 1997 bajo el número: 00003611 del libro I de las Entidades Sin Ánimo de Lucro, fue inscrita la entidad denominada: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR LTDA sigla COOTRANSCOMPARTIR.

CERTIFICA:

Que por Acta No. 0000019 del 15 de diciembre de 2001, otorgado(a) en Asamblea de Asociados, inscrita en esta Cámara de Comercio el 6 de febrero de 2002 bajo el número: 00046833 del libro I de las Entidades Sin Ánimo de Lucro, la entidad cambió su nombre de: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR LTDA sigla COOTRANSCOMPARTIR, por el de: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR LTDA sigla COOTRANSCOMPARTIR LTDA.

Que por Acta No. 0000029 del 12 de septiembre de 2008, otorgado(a) en Asamblea de Asociados, inscrita en esta Cámara de Comercio el 23 de octubre de 2008 bajo el número: 00144454 del libro I de las Entidades Sin Ánimo de Lucro, la entidad cambió su nombre de: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR LTDA sigla COOTRANSCOMPARTIR LTDA, por el de: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR, COOTRANSCOMPARTIR.

Que dicha entidad obtuvo su personería jurídica número : 1203 el 12 de junio de 1989, otorgada por: DANCOOP DPTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE COOPERATIVAS

ENTIDAD QUE EJERCE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

Entidad que ejerce la función de inspección, vigilancia y control: SUPERINTENDENCIA DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA

TÉRMINO DE DURACIÓN

Duración: Que la sociedad no se halla disuelta, y su duración es indefinida.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

OBJETO SOCIAL

Objeto: La cooperativa tendrá los objetivos sociales y económicos que a continuación se detallan: A) Transporte de pasajeros: Urbano, intermunicipal, nacional, servicios especiales, mixto, servicio de mensajería y carga, en sus diferentes modalidades. B) Elevar el nivel de vida de los asociados y sus familias. C) Organizar a los asociados en las diferentes actividades que desarrolle la cooperativa. D) Realizar todas las operaciones comerciales o actividades tendientes a la adquisición, mantenimiento, utilización o venta de bienes y equipos utilizados en la industria del transporte. E) Prestar los servicios de la cooperativa a los usuarios en forma eficiente, con el fin de satisfacer sus necesidades, con equipos modernos y adecuados, de acuerdo a las normas legales vigentes. F) Participar en sociedades, consorcios o uniones temporales en el servicio de transporte masivo de pasajeros y de carga. G) Investigar, evaluar y desarrollar de manera individual o en asocio con otras organizaciones alternativas y/o proyectos de inversión. Para el cumplimiento de sus objetivos, la cooperativa tendrá dentro de su estructura administrativa, las siguientes secciones: A) Sección de transporte, consumo y mantenimiento automotriz. B) Sección de bienestar social. C) Sección de solidaridad. D) Sección de educación. Cada una de las secciones tendrán las siguientes funciones generales: A) sección de transporte, consumo y mantenimiento automotriz: 1) La cooperativa podrá prestar el servicio de suministros y venta a los asociados y público en general de combustibles y sus derivados, lavado de vehículos, llantas, lubricantes, aceites, repuestos y demás elementos, que se relacionen con la industria del transporte, en las mejores condiciones de precios y calidades. 2) La cooperativa podrá prestar el servicio de mantenimiento, mecánica y reparación de vehículos de los asociados y público en general. B) Sección de bienestar social: 1) Cuando se requiera, se contratarán entidades externas que presten los servicios de asistencia médica, farmacéutica, odontológica y de hospitalización, para ofrecerles a los asociados. 2) Suministrar o procurar la consecución de bienes de consumo para sus asociados, cuando las necesidades los requieran y le sea posible a la cooperativa. 3) Celebrar convenios con entidades de recreación y turismo para beneficio de los funcionarios, asociados y sus familias. 4) Otras que se consideren convenientes y necesarias. C) Sección de educación: Esta sección tiene por objeto: 1) Elaborar el proyecto educativo social y empresarial. 2) Identificar las necesidades de los asociados en las áreas de formación, capacitación,

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

promoción. 3) Identificar las necesidades empresariales en las áreas de investigación y asistencia técnica. 4) Propender por el buen y adecuado uso de los recursos del fondo de educación. 5) Desarrollar programas que eleven el sentido de pertenencia de los asociados hacia su cooperativa. 6) Cumplir con los requisitos que establezcan los organismos del estado. 7) Las demás que señale la ley y organismos legalmente competentes. D) Sección de solidaridad: 1) La utilización de los recursos asignados en la ayuda económica, a los asociados y familiares dependientes en circunstancias especiales tales como calamidad doméstica, en las cuales se pueda hacer realidad la ayuda mutua entre aquellos. 2) Podrá adquirir póliza de seguro colectivo de vida para sus asociados. 3) Podrá establecer para los asociados y trabajadores, auxilios en caso de enfermedad, accidentes, calamidad doméstica y fallecimiento. 4) Podrá coordinar las compras de ofrendas florales y demás presentes, que dirija la cooperativa a los asociados, trabajadores, familiares o trabajadores de la entidad con motivo de la ocurrencia de hechos tales como aniversarios, agasajos especiales, nacimientos, fallecimientos, etc., y que se otorguen como manifestación de solidaridad. Parágrafo 1. El cumplimiento de los objetivos de las secciones está condicionado a los recursos que le sean asignados, o en su defecto que el comité mediante programas o eventos pueda recaudar. Parágrafo 2. El establecimiento de las secciones y prestación de los servicios se hará a medida que las necesidades operativas lo requieran, y las posibilidades económicas de la cooperativa lo permitan, previa reglamentación del consejo de administración para cada sección de servicio. Parágrafo 3. La cooperativa podrá prestar estos servicios, por cuenta propia o mediante convenios con entidades especializadas.

PATRIMONIO

Patrimonio: 26,275,000.00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Representación Legal: El gerente será el representante legal de la cooperativa y el ejecutor de las decisiones de la asamblea general y del consejo de administración. Será nombrado por este y sus funciones quedan contenidas en el presente estatuto y en el manual de funciones correspondientes. Tiene bajo su dependencia a los empleados de la

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

cooperativa. El gerente será elegido por término indefinido y podrá ser removido del cargo por el consejo de administración. Cuando las necesidades de la cooperativa lo exijan, el consejo podrá nombrar un subgerente, cuyas funciones serán señaladas por el mismo organismo.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Facultades del Representante Legal: Son funciones del gerente: A) Organizar y dirigir conforme a los reglamentos del consejo de administración, la prestación de los servicios de la cooperativa. B) Presentar proyectos al consejo de administración que redunden en el mejoramiento de la cooperativa. C) Ordenar el pago de los gastos ordinarios de la cooperativa y firmar los cheques en asocio del tesorero y un miembro del consejo de administración. D) Celebrar contratos y operaciones del giro ordinario de la entidad en concordancia con el presupuesto aprobado. E) Supervisar y vigilar diariamente el estado de caja y cuidar que se preserven los bienes y valores de la cooperativa. F) Presentar al consejo de administración el proyecto de presupuesto de rentas y gastos. G) Organizar y dirigir conforme a instrucciones del consejo de administración la buena marcha de la cooperativa. H) Nombrar, los empleados de la cooperativa, remover y sancionar libremente a los mismos. I) Intervenir en las diligencias admisión y retiro de los asociados, autenticando los registros los certificados de aportación y los demás documentos. D intervenir en las diligencias de admisión y retiro de los asociados, autenticando los registros, los certificados de aprobación y los demás documentos. J) Enviar a los órganos competentes, los informes de contabilidad y los datos estadísticos que dicho organismo exija. K) Fijar los sueldos e incremento de los empleados de la cooperativa, de acuerdo a los topes que le fije el consejo de administración para la nómina.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

**** Nombramientos ****

Que por Acta no. 0000275 de Consejo de Administración del 21 de agosto de 1998, inscrita el 4 de septiembre de 1998 bajo el número 00016791 del libro I de las entidades sin ánimo de lucro, fue (ron) nombrado



Cámara de Comercio de Bogotá
Sede Virtual

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

(s):	Nombre	Identificación
GERENTE	GRIJALBA VEGA ORLANDO	C.C. 000000019388178
	Que por Acta no. 0000539 de Consejo de Administración del 3 de mayo de 2007, inscrita el 15 de agosto de 2007 bajo el número 00124848 del libro I de las entidades sin ánimo de lucro, fue (ron) nombrado (s):	Identificación
SUBGERENTE	PRIETO GOMEZ VICTOR MISAEI	C.C. 000000019182391

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

** Órganos De Administración **

Que por Acta no. 40 de Asamblea General del 27 de marzo de 2019, inscrita el 16 de mayo de 2019 bajo el número 00038080 del libro III de las entidades sin ánimo de lucro, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
MIEMBRO CONSEJO DE ADMINISTRACION	
MALDONADO HERNANDEZ RODRIGO	C.C. 000000006010875
MIEMBRO CONSEJO DE ADMINISTRACION	
VASQUEZ PARRA WILLIAM HENRY	C.C. 000000079204935
MIEMBRO CONSEJO DE ADMINISTRACION	
HERNANDEZ ESTHER RUBY	C.C. 000000039675107
MIEMBRO CONSEJO DE ADMINISTRACION	
AVILA RODRIGUEZ HERNANDO ANTONIO	C.C. 000000004227796
MIEMBRO CONSEJO DE ADMINISTRACION	
ANGARITA LEGUIZAMON PEDRO LUIS	C.C. 000000079727752
MIEMBRO SUPLENTE CONSEJO DE ADMINISTRACION	
PULGAR FONSECA WILSON FELIPE	C.C. 000000074372514
MIEMBRO SUPLENTE CONSEJO DE ADMINISTRACION	
HERNANDEZ BOTIA LUIS ALEJANDRO	C.C. 000000004239169
MIEMBRO SUPLENTE CONSEJO DE ADMINISTRACION	
BARAJAS LOPEZ LUIS FRANCISCO	C.C. 000000005616819
MIEMBRO SUPLENTE CONSEJO DE ADMINISTRACION	
DALLOS RIOS HERNANDO	C.C. 000000074301131
MIEMBRO SUPLENTE CONSEJO DE ADMINISTRACION	
VARGAS PALACIOS ORLANDO	C.C. 000000079207452

REVISORES FISCALES

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

**** REVISORIA FISCAL ****

Que por Acta no. 33 de Asamblea de Asociados del 16 de marzo de 2013, inscrita el 29 de mayo de 2013 bajo el número 00011602 del libro III de las entidades sin ánimo de lucro, fue (ron) nombrado (s):

Nombre

Identificación

REVISOR FISCAL PRINCIPAL

GARCIA CASTAÑEDA AMAURY GIOVANY

C.C. 000000002955097

Que por Acta no. 0000027 de Asamblea de Asociados del 24 de marzo de 2007, inscrita el 3 de mayo de 2007 bajo el número 00117638 del libro I de las entidades sin ánimo de lucro, fue (ron) nombrado (s):

Nombre

Identificación

REVISOR FISCAL SUPLENTE

GOMEZ YEPES MARIA ELSA

C.C. 000000051917212

REFORMAS DE ESTATUTOS

Reformas:

Documento No.	Fecha	Origen	Fecha	No.Insc.
0000014	1999/02/21	Asamblea de Asociados	1999/07/22	00024440
0000019	2001/12/15	Asamblea de Asociados	2002/02/06	00046833
0000020	2002/03/17	Asamblea de Asociados	2002/04/12	00048529
0000025	2005/05/28	Asamblea de Asociados	2005/08/03	00088448
0000029	2008/09/12	Asamblea de Asociados	2008/10/23	00144454
334	2013/07/10	Asamblea General	2013/07/25	00012793

Que el 23 de abril de 2002, el Señor Guillermo Mora Cancino interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación contra el acto administrativo número 48529 del libro I de las Entidades Sin Ánimo de Lucro, efectuado el 12 de abril de 2002, correspondiente a la inscripción del acta número 20 de asamblea de asociados del 17 de marzo de 2002, en la cual se efectuó una reforma de estatutos donde se modifica el artículo 78 (convocatoria) de la entidad de la referencia el cual fue concedido en el efecto suspensivo. Mediante resolución número 061 del 09 de mayo de 2002 la Cámara de Comercio resolvió el citado recurso confirmando el registro. Mediante resolución número 23682 del 26 de julio de 2002 la Superintendencia de Industria y Comercio confirmó la inscripción.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25
Recibo No. AB21371720
Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro, quedan en firme dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la Cámara de Comercio de Bogotá, los sábados NO son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los actos administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 4921

ESTABLECIMIENTO(S) DE COMERCIO

A nombre de la Entidad figura(n) matriculado(s) en esta Cámara de Comercio de Bogotá el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio:

Nombre:	COOTRANSCOMPARTIR
Matricula No.:	02044270
Fecha de matricula:	17 de noviembre de 2010
Último año renovado:	2021
Categoría:	Establecimiento de comercio
Dirección:	Cr 52C No 41B -12 Sur
Municipio:	Bogotá D.C.

Mediante Oficio No. 2019153012888121 del 15 de octubre de 2019, inscrito el 25 de Octubre de 2019 bajo el No. 00180927 del libro VIII, la Unidad de Gestión de Pensiones y Parafiscales UGPP comunicó

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

que en el proceso administrativo de cobro coactivo resolución de embargo No. 13764 del 28 de diciembre de 2017, se decretó el embargo del establecimiento de comercio de la referencia. Limite de la medida \$8.214.000.

SI DESEA OBTENER INFORMACIÓN DETALLA DE LOS ANTERIORES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO O DE AQUELLOS MATRICULADOS EN UNA JURISDICCIÓN DIFERENTE A LA DEL PROPIETARIO, DEBERÁ SOLICITAR EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DEL RESPECTIVO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, AGENCIAS Y SUCURSALES, QUE LA PERSONA JURÍDICA TIENE MATRICULADOS EN OTRAS CÁMARAS DE COMERCIO DEL PAÍS, PODRÁ CONSULTARLA EN WWW.RUES.ORG.CO.

TAMAÑO EMPRESARIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es Pequeña

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria \$ 2.855.833.068

Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el período - CIIU : 4921

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Que, los datos del empresario y/o el establecimiento de comercio han sido puestos a disposición de la Policía Nacional a través de la consulta a la base de datos del RUES.

El suscrito secretario de la Cámara de Comercio de Bogotá, en el ejercicio de la facultad conferida por los artículos 43 y 144 del Decreto número 2150 de 1995.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 8,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Que en esta Cámara de Comercio no aparecen inscripciones posteriores de documentos referentes a reforma, disolución, liquidación o nombramientos de representantes legales de la mencionada entidad.

El registro ante las Cámaras de Comercio no constituye aprobación de estatutos. (Decreto 2150 de 1995 y Decreto 427 de 1996).

La persona jurídica de que trata este certificado se encuentra sujeta a la inspección, vigilancia y control de las autoridades que ejercen esta función, por lo tanto deberá presentar ante la autoridad correspondiente, el certificado de registro respectivo, expedido por la Cámara de Comercio, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, más el término de la distancia cuando el domicilio de la persona jurídica sin ánimo de lucro que se registra es diferente al de la Cámara de Comercio que le corresponde. En el caso de reformas estatutarias además se allegará copia de los estatutos.

Toda autorización, permiso, licencia o reconocimiento de carácter oficial, se tramitará con posterioridad a la inscripción de las personas jurídicas sin ánimo de lucro en la respectiva Cámara de Comercio.

El presente certificado no constituye permiso de funcionamiento en ningún caso.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la entidad sin ánimo de lucro, a la fecha y hora de su expedición.

Este certificado fue generado electrónicamente con firma digital y cuenta con plena validez jurídica conforme a la Ley 527 de 1999.

(Sin asunto)



Cámara de Comercio de Bogotá
Sede Virtual

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 21 de septiembre de 2021 Hora: 08:17:25

Recibo No. AB21371720

Valor: \$ 6,200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B213717202751F

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Firma mecánica de conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la autorización impartida por la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio del 18 de noviembre de 1996.



e mi iPhone



io desde mi iPhone

REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 19.198.451
CHARRY SANCHEZ
APELLIDOS
JORGE ALONSO
NOMBRES



FECHA DE NACIMIENTO 10-MAR-1953
HONDA
(TOLIMA)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.75
ESTATURA A+ M SEXO
0.5 NH
82-AGO-1974 BOGOTA D.C.
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS GARCIA, CAROLINA TORRES

BIEN SERVIDO



A 1502150 00159423 44 0019199451 00000017

0012569984 1

1510017378

144513 REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL
CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

28736

Por 1974 No

82/09/02
Fecha de
Expedicion

80/11/28
Fecha de
Expedicion

JORGE ALONSO
CHARRY SANCHEZ
19198451
Cedula

CUNDHAMARCA
Centro de Secundaria



LA GRAN COLOMBIA/BTA
Universidad

Presidente Consejo Superior
de la Judicatura

Amor



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

Consejo Superior de la Judicatura
Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia

LA DIRECTORA DE LA UNIDAD DE REGISTRO NACIONAL DE ABOGADOS Y
AUXILIARES DE LA JUSTICIA DEL CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA

CERTIFICA

Certificado de Vigencia N.: 361375

Que de conformidad con el Decreto 196 de 1971 y el numeral 20 del artículo 85 de la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, le corresponde al Consejo Superior de la Judicatura regular, organizar y llevar el Registro Nacional de Abogados y expedir la correspondiente Tarjeta Profesional, previa verificación de los requisitos señalados por la Ley.

En atención a las citadas disposiciones legales y una vez revisado los registros que contienen nuestra base de datos se constató que el (la) señor(a) **JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ**, identificado(a) con la Cédula de ciudadanía No. 19198451., registra la siguiente información.

VIGENCIA

CALIDAD	NÚMERO TARJETA	FECHA EXPEDICIÓN	ESTADO
Abogado	28736	02/09/1982	Vigente
Observaciones: .			

Se expide la presente certificación, a los 18 días del mes de agosto de 2021.

MARTHA ESPERANZA CUEVAS MELÉNDEZ
Directora

- Notas 1.- Si el número de cédula, los nombres y/o apellidos presentan error, favor dirigirse a la Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia.
2.- El documento se puede verificar en la página de la Rama Judicial www.ramajudicial.gov.co a través del número de certificado y fecha expedición.
3.- Esta certificación informa el estado de vigencia de la Tarjeta Profesional, Licencia Temporal, Juez de Paz y de Reconsideración

Carrera 8 No.12B-82 Piso 4. PBX 3817200 Ext. 7519 – Fax 2842127

www.ramajudicial.gov.co



Señor
JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2020-00396-00
DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y OTROS
DEMANDADOS: COOTRANSCOMPARTIR LTDA y OTROS

DEMANDA DE LLAMAMIENTO EN GARANTIA A EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.

JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con teléfono 3102542725, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, obrando como apoderado de la empresa COOTRANSCOMPARTIR LTDA. Con NIT.- 800.068.046-3, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, ubicada en la carrera 52C No 41B-12 SUR de Bogotá, con teléfono 7102848 - 3105662303, con correo electrónico cootranscompartinltda@gmail.com, representada legalmente por el señor ORLANDO GRIJALBA VEGA, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'388.178 de Bogotá, según poder que me fue conferido, al señor Juez, me dirijo con el fin de presentar demanda de LLAMAMIENTO EN GARANTIA contra la aseguradora LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO con NIT-860028415, con domicilio principal en Bogotá, ubicada en la carrera 9A No 99-07 piso 1- Local 5 Edificio Torre la Equidad Seguros de Bogotá, teléfono 5922929, correo electrónico notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop representada legalmente por el señor NÉSTOR RAÚL HERNÁNDEZ OSPINA, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No 94'311.640, ubicado en la carrera 9A No 99-07 piso 12 Edificio Seguros la Equidad de Bogotá, teléfono 5922929, correo electrónico notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop, o quien haga sus veces, para que previos los trámites legales se hagan las declaraciones y condenas que formularé en la parte petitoria de esta demanda.

HECHOS

1.- La Cooperativa de Transportadores COOTRANSCOMPARTIR, a través de su representante legal adquirió para el vehículo de placas SOC-947 a la aseguradora LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual con No AA139080, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR, con fecha de vencimiento 15 de diciembre del año 2019, por un monto asegurado de Sesenta (60) S.M.M.L.V., para cubrir los daños y los perjuicios causados a una persona por muerte o lesiones y/o terceros afectados según condiciones establecidas en la póliza.

2.- El día 12 de septiembre de 2019, siendo aproximadamente las 12.30 P.M. en la carrera 11D con calle 20 Barrio Compartir de Soacha (Cund), el vehículo de placas SOC-947, conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, colisionó contra la bicicleta conducida por el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), en donde resultó lesionado y posteriormente falleció como consecuencias de las lesiones sufridas.

3.- La señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.) y sus hijas ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, todas mayores de edad, vecinas de Bogotá, presentaron ante el Juzgado 44 Civil del Circuito de Bogotá, demanda Declarativa Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual en contra de la empresa COOTRANSCOMPARTIR, en calidad de empresa afiliadora del vehículo de placas SOC-947; el señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en calidad de propietario del vehículo de placas SOC-947, y contra el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, en calidad de conductor del vehículo de placas SOC-947, para que se les reconozca y paguen los daños y perjuicios de índole Material, Moral y el daño a la vida de relación por la muerte del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), como consecuencia del accidente de tránsito antes citado.

4.- La empresa COOTRANSCOMPARTIR LTDA., me confirió poder especial amplio y suficiente para presentar demanda de Llamamiento en Garantía en contra de la sociedad LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. de conformidad con la póliza relacionada en el hecho primero de la presente demanda.

PETICION

1.- Que se declare que, la sociedad LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., es responsable de los daños y los perjuicios que le fueron causados a las demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ Y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, de conformidad con las póliza relacionada en el hecho 1 de la presente demanda de Llamamiento en Garantía y respecto al accidente de tránsito ocurrido El día 12 de septiembre de 2019, siendo aproximadamente las 12.30 P.M. en la carrera 11D con calle 20 Barrio Compartir de Soacha (Cund), el vehículo de placas SOC-947, conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, colisionó contra la bicicleta conducida por el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), en donde resultó lesionado y posteriormente falleció como consecuencias de las lesiones sufridas.

2.- Que, como consecuencia de la declaración anterior, se condene a la Llamada en Garantía LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., a pagar el valor correspondiente a sesenta (60) S.M.M.L.V., asegurado en la póliza de R. C. E., relacionada en el hecho 1 de la presente demanda y en favor de las demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ Y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, por concepto de los daños y los perjuicios que le fueron causados como consecuencia de la muerte del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.).

3.- Que se condene en costas del proceso a la Llamada en Garantía, en caso de que se oponga a las pretensiones de la presente demanda

JURAMENTO ESTIMATORIO

De conformidad con lo establecido en el artículo 206 del C. G. del P., bajo la gravedad del juramento estimo la indemnización de los daños y los perjuicios causados a las demandantes y que deben ser cancelados por la Llamada en Garantía en la suma de CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS (\$49'686.960.00) que corresponden al valor máximo asegurado en la póliza de seguros relacionada en el numeral 1 de los hechos de la presente demanda de Llamamiento en Garantía y liquidados al año 2019.-

PRUEBAS

Como medio de pruebas solicito al Despacho, se sirva tener en cuenta y decretar las siguientes:

1.- Los documentos aportados por las partes al proceso.

2.- Que se oficie a la sociedad LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., para que certifique si el vehículo de placas SOC-947, Se encontraba relacionado en la Póliza Responsabilidad Civil Extracontractual No AA139080, con fecha de vencimiento 15 de diciembre del año 2019, expedida para el vehículo de placas SOC-947, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR.

3.- Que se oficie a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., con el fin de que llegue al proceso Copia autentica de la póliza relacionada en el hecho 1 de la presente demanda de Llamamiento en Garantía; lo anterior para determinar la cobertura asegurada.

PROCESO A SEGUIR

A la presente demanda debe dársele el trámite indicado en el Art. 64 del C. G. del P. y demás normas concordantes.

CUANTIA Y COMPETENCIA

En razón a la cuantía y por estar conociendo de la demanda principal, es usted señor Juez, competente para conocer de esta demanda.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundo mi demanda en el 64 del C. G. del P. y demás normas concordantes al caso en concreto.

ANEXOS

El poder para actuar, certificado de representación de la sociedad LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.

NOTIFICACIONES

Las recibiré en la secretaria de su Despacho o en la carrera 63 No 98B-54 Oficina Jurídica de Bogotá. Tel.- 3102542725. Correo electrónico charryabogado@hotmail.com

Mi poderdante COOTRANSCOMPARTIR LTDA., , las recibirá en la carrera 52c No 41B-12 SUR de Bogotá, correo cootranscompartirltda@gmail.com

La Llamada en garantía LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., las recibirá en la carrera 9A No 99-07 piso 12 edificio Seguros la Equidad de Bogotá, teléfono 5922929, correo notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop

Del señor Juez, atentamente,



JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTÁ
T.P. No 28736 DEL C. S. DE LA J.

Señor
JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2020-00395-00
DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y OTROS
DEMANDADOS: TRANSCOMPARTIR LTDA. y OTROS

PODER LLAMAMIENTO EN GARANTÍA A EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.

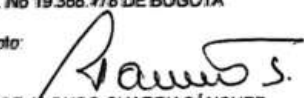
ORLANDO GRIJALBA VEGA, mayor de edad, vecino de esta ciudad, identificado con cédula de ciudadanía No 19'388.178 de Bogotá, ubicado en la carrera 52C No 41B-12 SUR de Bogotá, con teléfono 3105662303 -7102848, con correo electrónico cootranscompartinltda@gmail.com, obrando como representante legal de la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR, COOTRANSCOMPARTIR con NIT.- 800.068.046-3, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, ubicada en la carrera 52C No 41B-12 SUR de Bogotá, con teléfono 3105662303 -7102848, con correo electrónico transcompartinltda@gmail.com, actuando como parte demandada dentro del proceso en referencia, al señor Juez, me dirijo con el fin de manifestarle que confiero poder especial amplio y suficiente al Doctor JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con teléfono No 3102542725, con correo electrónico charryabogota@hotmail.com, para que en nombre y representación de la empresa TRANSCOMPARTIR LTDA., se sirva presentar demanda de LLAMAMIENTO EN GARANTÍA en contra de la aseguradora LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO con NIT-880028415, con domicilio principal en Bogotá, ubicada en la carrera 9A No 99-07 piso 1- Local 5 Edificio Torre la Equidad Seguros de Bogotá, teléfono 5922929, correo electrónico notificacionesjuridicas@laequidad@laequidadseguros.coop representada legalmente por el señor NESTOR RAÚL HERNÁNDEZ OSPINA, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No 94'311.640, ubicado en la carrera 9A No 99-07 piso 12 Edificio Seguros la Equidad de Bogotá, teléfono 5922929, correo electrónico nro@laequidadseguros.coop, o quien haga sus veces, para que en sentencia se le condene a pagar los daños y los perjuicios reclamados por los demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA; ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ ELISABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, dentro del proceso en referencia y de conformidad con la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual número AA139080 expedida para el vehículo de placas SOC-947, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR, con fecha de vencimiento el día 15 de diciembre del año 2019, por un monto asegurado de sesenta (60) S.M.M.L.V., por muerte causada a una persona siendo beneficiarios los terceros afectados; todo lo anterior, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de septiembre del año 2019, en donde el vehículo de placas SOC-947, conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, afiliado a la empresa COOTRANSCOMPARTIR, colisionó contra una bicicleta conducida por el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), quien falleció como consecuencia de las lesiones sufridas en dicho accidente de tránsito como se indica en el informe de accidente de tránsito que obra al proceso.

Mi apoderado queda facultado en los términos del artículo 77 del C. G. del P. y especialmente las facultades de recibir, transigir, conciliar, desistir y sustituir este poder.

Atentamente


ORLANDO GRIJALBA VEGA
C.C. No 19'388.178 DE BOGOTÁ

Acepto


JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTÁ
T.P. No 28736 DEL C. S. DE LA J.



DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015



6143911

En la ciudad de Bogotá D.C., República de Colombia, el primero (1) de octubre de dos mil veintiuno (2021), en la Notaría Cincuenta Y Siete (57) del Circuito de Bogotá D.C., compareció: ORLANDO GRIJALBA VEGA, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 19388178, presentó el documento dirigido a SEÑOR JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.



pkz918086mqn
01/10/2021 - 14:37:47



----- Firma autógrafa -----

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.



LEÓN GUILLERMO PICO MORA

Notario Cincuenta Y Siete (57) del Circuito de Bogotá D.C. - Encargado

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co
Número Único de Transacción: pkz918086mqn

Acta 4

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 7389872073130206

Generado el 16 de septiembre de 2020 a las 18:04:47

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

EL SECRETARIO GENERAL

En ejercicio de las facultades y, en especial, de la prevista en el numeral 10 del artículo 11.2.1.4.59 del Decreto 1848 del 15 de noviembre del 2016.

CERTIFICA

RAZÓN SOCIAL: LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, la cual podrá identificarse también con la denominación alternativa "LA EQUIDAD GENERALES"

NATURALEZA JURÍDICA: Sociedad Cooperativa De Seguros. Entidad sometida al control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia.

CONSTITUCIÓN Y REFORMAS: Escritura Pública No 2948 del 24 de junio de 1970 de la Notaría 10 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA), bajo la denominación SEGUROS LA EQUIDAD ORGANISMO COOPERATIVO, quien podrá usar la denominación LA EQUIDAD

Escritura Pública No 0612 del 15 de junio de 1999 de la Notaría 17 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su denominación social por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, la cual podrá identificarse también con la denominación simplificada "LA EQUIDAD"

Escritura Pública No 0991 del 01 de agosto de 2000 de la Notaría 17 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su denominación social por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, la cual podrá identificarse también con la denominación simplificada "LA EQUIDAD GENERALES"

Escritura Pública No 505 del 09 de julio de 2002 de la Notaría 17 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su denominación social por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, la cual podrá identificarse también con la denominación alternativa "LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES"

AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO: Resolución S.B. 5588 del 01 de diciembre de 1987

REPRESENTACIÓN LEGAL: El Presidente Ejecutivo es el representante legal de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, ejecutor de las decisiones de la Asamblea General y de la Junta de Directores y superior de todos los funcionarios. Será nombrado por la Junta de Directores por término indefinido y atendiendo lo establecido en el artículo 1° del presente estatuto, sin perjuicio de poder ser removido libremente en cualquier tiempo por dicho organismo. En sus ausencias temporales o accidentales, el Presidente Ejecutivo delegará sus funciones en uno de los suplentes designados por la Junta de Directores. Son funciones de la Junta de Directores autorizar al Presidente Ejecutivo para contraer obligaciones, adquirir, enajenar o gravar bienes y derechos de conformidad con este estatuto y los acuerdos de la asamblea general y fijar la cuantía de contratación cuando no verse sobre el giro ordinario de las operaciones, también autorizar la representación legal de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES a los vicepresidentes, gerentes de área y gerentes de sucursales previa solicitud del Presidente Ejecutivo y de conformidad con las normas establecidas por los organismos de vigilancia y control (Escritura Pública 1167 del 05 de julio de 2005 Notaría 17 de Bogotá D.C.)

FUNCIONES DEL PRESIDENTE EJECUTIVO: Son funciones del Presidente Ejecutivo: 1) Estudiar y preparar las bases de la política de Seguros de la Equidad Seguros Generales la cual debe presentar a la Junta de Directores para su aprobación. 2) Someter a estudio y aprobación de la Junta de Directores el proyecto de presupuesto. 3) Nombrar y remover a los funcionarios de la Equidad Seguros Generales de acuerdo con la planta de personal que establezca la Junta de Directores. 4) Hacer cumplir el reglamento interno de trabajo. 5) Rendir mensualmente a la Junta de Directores un informe sobre las actividades de la Equidad Seguros Generales. 6) Preparar el informe anual que la administración debe presentar a la asamblea y someterlo

Calles 7 No. 4 - 49 Bogotá D.C.
Conmutador: (571) 5 94 02 00 - 5 94 02 01
www.superfinanciera.gov.co



ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN

consideración de la Junta de Directores. 7) Dirigir y supervigilar la prestación de los servicios, cuidar que todas las operaciones se realicen oportunamente y que los bienes valores y enseres estén debidamente salvaguardados. 8) Ordenar los gastos dentro del presupuesto y los extraordinarios según facultades. 9) Dirigir las relaciones públicas y encargarse de una adecuada política de relaciones humanas. 10) Ejercer por sí mismo o por medio de apoderado, la representación judicial y extrajudicial de la Equidad Seguros, Generales. 11) Celebrar las operaciones, contratos y convenios que versen sobre el giro ordinario de la actividad de la Equidad Seguros Generales y las que autorice la Junta de Directores. 12) Todas las demás funciones que le corresponden como Presidente Ejecutivo y representante legal de la Equidad Seguros Generales. Parágrafo: Las funciones del Presidente Ejecutivo que hacen relación a la ejecución de las actividades de La Equidad Seguros Generales las desempeñará este por sí o mediante delegación en los funcionarios y demás empleados de la misma (Escritura Pública 2238 del 21 de octubre de 2008 Notaría 5 de Bogotá).

Que figuran posesionados y en consecuencia, ejercen la representación legal de la entidad, las siguientes personas:

NOMBRE

Néstor Raúl Hernández Ospina
Fecha de inicio del cargo: 23/07/2019

Ricardo Saldarriaga González
Fecha de inicio del cargo: 15/03/2018

Antonio Bernardo Venanzi Hernandez
Fecha de inicio del cargo: 06/08/2014

IDENTIFICACIÓN

CC - 94311640

CC - 71766825

CC - 79464049

CARGO

Presidente Ejecutivo

Representante Legal Suplente

Representante Legal Suplente
(Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2020032415-000 del día 28 de febrero de 2020, que con documento del 17 de enero de 2020 renunció al cargo de Representante Legal Suplente y fue aceptada por la Junta Directiva en Acta No. 707 del 17 de enero de 2020. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional).

Representante Legal Suplente -
(Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2018029235-00 del día 5 de marzo de 2018, la entidad informa que con documento del 11 de enero de 2018 renunció al cargo de Representante Legal Suplente fue aceptada por la Junta Directiva en acta 679 del 19 de enero de 2018. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional).

Carlos Eduardo Espinosa Covelli
Fecha de inicio del cargo: 22/12/2016

CC - 79242457

CERTIFICADO VÁLIDO EMITIDO POR LA SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA



SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Auficado Generado con el Pin No: 7389872073130206

Generado el 16 de septiembre de 2020 a las 18:04:47

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

RAMOS: Resolución S.B. No 5148 del 31 de diciembre de 1991 Automóviles, Corriente débil, Cumplimiento, Incendio, Lucro cesante, Manejo, Montaje y rotura de maquinaria, Responsabilidad civil, Sustracción, Terremoto, Transporte, Vidrios, Accidentes personales, Colectivo vida, Vida grupo, Salud, Educativo, Estabilidad y Calidad de la Vivienda Nueva y Usada, Cooperativo de vida

Resolución S.B. No 5019 del 09 de diciembre de 1992 Todo riesgo contratista

Resolución S.B. No 5020 del 09 de diciembre de 1992 Crédito comercial

Circular Externa No 052 del 20 de diciembre de 2002 se elimina el ramo denominado SECAL "Seguro de Estabilidad y Calidad de la Vivienda Nueva y Usada".

Resolución S.F.C. No 1712 del 26 de agosto de 2010 Revocar la autorización concedida a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO para operar el ramo de seguro educativo

Resolución S.F.C. No 1423 del 24 de agosto de 2011 revocar la autorización concedida a la Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo, para operar los ramos de seguros Colectivo Vida y Salud

Resolución S.F.C. No 2100 del 21 de noviembre de 2014 la Superintendencia Financiera de Colombia autoriza a La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo para operar el ramo de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito SOAT.

Mónica Andrade

**MÓNICA ANDRADE VALENCIA
SECRETARIO GENERAL**

"De conformidad con el artículo 12 del Decreto 2150 de 1995, la firma mecánica que aparece en este texto tiene plena validez para todos los efectos legales."

I.

Señor.

JUZGADO CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E.

S.

D.

**REF.: PROCESO DECLARATIVO VERBAL RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL
RADICADO 11001310304420200039600**

**ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA REFORMA DE LA DEMANDA - LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES
ORGANISMO COOPERATIVO**

II. DESIGNACIÓN DE LAS PARTES

DEMANDANTES: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA
ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ
ELIZABETH LOZANO GÓMEZ
MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ

DEMANDADOS: WILMER EWLIAS HOLGUÍN CORTÉS
JULIO CESAR LEÓN CASAS
FABIÁN ANDRÉS ACOSTA HERNÁNDEZ
COOTRANSCOMPARTIR
LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO

III. APODERADO JUDICIAL

LUISA FERNANDA RUBIANO GUACHETÁ, identificada cédula de ciudadanía número **1.017.179.863**, expedida en la ciudad de Medellín, con domicilio y residencia en la ciudad de Bogotá D.C., abogada titulada e inscrita, con identificación profesional No. **345.742** expedida por el Honorable Consejo Superior de la Judicatura, y con dirección de correo electrónico para notificaciones legalriskconsultingcol@gmail.com, obrando en mi calidad de apoderada general de la compañía **LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO**, entidad Mercantil con domicilio principal ubicado en la ciudad de Bogotá D.C., representada legalmente por el señor Néstor Raúl Hernández Ospina conforme a escritura pública 1293 de 26 de noviembre del año 2020, otorgada en la Notaría Décima (10) del Círculo de Bogotá, en su calidad de representante legal tal y como consta en el certificado expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá y por la Superintendencia Financiera de Colombia, con dirección electrónica para notificaciones notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop y teléfono 601-5922929, documentos que ya obran en el plenario, en la oportunidad legal correspondiente acudo a su respetado despacho con el fin de descorrer el traslado de la reforma de la demanda formulada por las señoras **MARIA ISABEL ESCOBAR CARDENAL** y **CLAYDER LISS SUAREZ BRICEÑO**, apoderada principal y apoderada sustituta en el presente proceso de las señoras **ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELIZABETH LOZANO GÓMEZ** y **MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ**, en contra de la sociedad que represento dentro del asunto de referencia y de acuerdo a la siguiente estructura:

Contenido

IV. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA REFORMA DE LA DEMANDA. 2

V. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES SOLICITADAS 4

VI. EXCEPCIONES QUE SE PROPONEN FRENTE A LA REFORMA DE LA DEMANDA. 5

 A. CADUCIDAD, COMPENSACIÓN Y NULIDAD RELATIVA 5

 B. ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA 5

 C. CÁLCULO INDEBIDO EN LA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS MORALES O EXTRAPATRIMONIALES E INCOHERENTE Y FALTA DE ACREDITACIÓN PARA DETERMINARLO. 5

 D. IMPROCEDENCIA DEL SUPUESTO DAÑO A LA VIDA EN RELACIÓN DE LA DEMANDANTE. 7

 E. FALTA DE ACREDITACIÓN DE LOS PERJUICIOS MATERIALES PRETENDIDOS EN LA REFORMA DE LA DEMANDA. 9

 F. FRENTE A LAS PRETENSIONES DECLARATORIAS A LOS PERJUICIOS MATERIALES: 10

 i. LUCRO CESANTE..... 10

 ii. DAÑO EMERGENTE. 11

 G. EL INFORME POLICIAL DEL ACCIDENTE SOBRE EL CUAL EL DEMANDANTE PRETENDE CIMENTAR LA ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD NO ES UNA PRUEBA IDÓNEA, PUES SU CONTENIDO NO DA CUENTA DE LAS CIRCUNSTANCIAS REALES QUE RODEARON EL ACCIDENTE 13

 H. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA. 14

 I. LÍMITE DEL VALOR ASEGURADO. 15

 J. SUJECCIÓN A LAS CONDICIONES PARTICULARES Y GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO, EN LA QUE SE IDENTIFICA LA PÓLIZA, EL CLAUSULADO Y LOS AMPAROS. 16

 K. AUSENCIA DE SOLIDARIDAD DEL CONTRATO DE SEGURO CELEBRADO CON LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO. 17

 L. EXCEPCIÓN GENÉRICA. 18

VII. OPOSICIÓN A LAS PRUEBAS DE LOS DEMANDANTES. 18

VIII. FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA. 19

IX. PRUEBAS..... 19

X. NOTIFICACIONES..... 19

IV. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA REFORMA DE LA DEMANDA.

HECHO PRIMERO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a la Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

HECHO SEGUNDO. NO ES UN HECHO, toda vez que es una interpretación subjetiva realizada por la parte demandante.

HECHO TERCERO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

HECHO CUARTO. ES CIERTO, conforme obra en el IPAT.

HECHO QUINTO. NO ES UN HECHO, toda vez que es una interpretación subjetiva realizada por la parte demandante.

HECHO SEXTO. ES CIERTO, conforme obra en el expediente.

HECHO SÉPTIMO. NO ME CONSTA, toda vez que el hecho mencionado es ajeno a mi representada, puesto que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna; por lo cual, me acojo a lo que quede probado en el proceso.

HECHO OCTAVO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a la Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

HECHO NOVENO. NO ME CONSTA, toda vez que el hecho mencionado es ajeno a mi representada, puesto que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna; por lo cual, me acojo a lo que quede probado en el proceso.

HECHO DÉCIMO. NO ME CONSTA, toda vez que el hecho mencionado corresponde al fuero interno de las accionantes, siendo ajeno a mi representada puesto que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna; por lo cual, me acojo a lo que quede probado en el proceso.

HECHO DÉCIMO PRIMERO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a la Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

HECHO DÉCIMO SEGUNDO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a la Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

HECHO DÉCIMO TERCERO. NO ME CONSTA, toda vez que el hecho mencionado es ajeno a mi representada, puesto que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna; por lo cual, me acojo a lo que quede probado en el proceso.

HECHO DÉCIMO CUARTO. NO ME CONSTA, toda vez que el hecho mencionado es ajeno a mi representada, puesto que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna; por lo cual, me acojo a lo que quede probado en el proceso.

HECHO DÉCIMO QUINTO. ES CIERTO, que mi representada expidió póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. AA139080 en la cual se encuentra amparado el vehículo de placas SOC-947, durante la vigencia y con el monto que se observa a continuación:

		SEGURO												
		RCE SERVICIO PUBL												
PÓLIZA				FACTURA										
AA139080				AA500844										
														
				NIT 860028415										
INFORMACIÓN GENERAL														
DOCUMENTO Renovación		PRODUCTO RCE SERVICIO PUBL		ORDEN 74										
CERTICADO AA601403		FORMA DE PAGO Contado		USUARIO										
AGENCIA BOGOTA CALLE 100		TELEFONO 5922929		DIRECCIÓN Cra 9 A No. 99 - 07 PISO 1 LOCAL 5 EDIFICIO TORRE LA EQUIDAD SEGUROS										
FECHA DE EXPEDICIÓN		VIGENCIA DE LA POLIZA		FECHA DE IMPRESIÓN										
11	12	2018	DESDE	DD	15	MM	12	AAAA	2018	HORA	24:00	19	01	2022
DD	MM	AAAA	HASTA	DD	15	MM	12	AAAA	2019	HORA	24:00	DD	MM	AAAA

DESCRIPCIÓN DEL RIESGO				
DETALLE	DESCRIPCIÓN			
CIUDAD DEPARTAMENTO LOCALIDAD DIRECCION Marca/ Tipo (Código Fasecolda) CAPACIDAD TONELADAS/PASAJEROS PLACA UNICA COLOR NUMERO DE MOTOR NUMERO DE CHASIS NUMERO DE SERIE CANAL DE VENTA AMPARO PATRIMONIAL ASISTENCIA JURIDICA	BOGOTA D.C. CUNDINAMARCA BOGOTA CRA 52C N 41 B 12 SUR- DAIHATSU DELTA V 116 MT 3700CC 19 SOC947 BLANCO 15B1688106 V12650114 V12650114 Directo INCLUIDO INCLUIDA			
COBERTURAS Y VALOR ASEGURADO				
DESCRIPCIÓN	VALOR ASEGURADO	DED %	DED VALOR	PRIMA
Responsabilidad Civil Extracontractual Servicio Publico		.00%		\$.00
Daños a Bienes de Terceros	smmiv 60.00	10.00%	1.00 smmiv	\$.00
Lesiones o Muerte de una Persona	smmiv 60.00	.00%		\$.00
Lesiones o Muerte de Dos o Mas Personas	smmiv 120.00	.00%		\$.00
Protección Patrimonial		.00%		\$.00
Asistencia jurídica en proceso penal		.00%		\$.00
Lesiones		.00%		\$.00
Homicidio		.00%		\$.00
RUNT		.00%		\$2,500.00

HECHO DÉCIMO SEXTO. NO ME CONSTA, por cuanto el hecho aquí mencionado, es completamente ajeno a la Cooperativa de Seguros que actualmente represento, como quiera que esta no tiene ni ha tenido injerencia alguna. Por lo cual, me atengo a lo que quede demostrado en el proceso.

V. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES SOLICITADAS

ME OPONGO A LA TOTALIDAD DE LAS PRETENSIONES ELEVADAS EN LA REFORMA DE LA DEMANDA, en tanto no se han dado los criterios legales y jurisprudenciales respecto de la procedencia de indemnización bajo la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y sus coberturas correspondientes, así como la insuficiente acreditación de las Accionantes respecto de la responsabilidad que en cabeza del conductor del vehículo tipo MICROBUS marca DAIHATSU línea DELTA V116, de placas SOC-947,supuestamente recae y la improcedencia de los valores que solicita le sean reconocidos.

Es claro que sobre el extremo procesal que solicita la indemnización por un perjuicio recae el deber de (i) acreditar la calidad en la que lo hace y (ii) de probar dicho perjuicio; en este sentido, vemos que los perjuicios solicitados carecen absolutamente de elementos que permitan (i) tener certeza absoluta en la calidad en que se piden y en la causación del daño, o (ii) si quiera inducir a la existencia de una obligación indemnizatoria por parte de la Cooperativa de Seguros a la cual represento, limitándose las Accionantes a fijar la suma de dinero a la cual ascendería, supuestamente, cada uno de los perjuicios causados. Así lo ha manifestado el Consejo de Estado:

“No basta con que se demuestre que el afectado era una persona económicamente productiva, para que automáticamente proceda el reconocimiento de indemnización por perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante, es necesario que se demuestre la existencia del daño, es decir, es menester probar que con sus ingresos proporcionaba ayuda económica a alguna persona que se vió afectada por no seguir recibiendo tal ayuda”¹

En virtud de lo anterior, me pronuncio de manera puntual a las pretensiones de la siguiente manera:

¹ Consejo de Estado. Sección Tercera, 26 de junio de 1997, C.P. Dr. Suarez Hernández. Expediente 11508.

EN CUANTO A LAS PRETENSIONES “CUARTA”, “QUINTA” Y “SEXTA”. Objeto y me opongo a estas pretensiones, por cuanto sería un defecto fáctico que el presente Despacho declarara que la compañía de seguros que represento, **LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO**, es la responsable de los daños y perjuicios que le fueron causados a las accionantes y la condenara al pago de los valores pretendidos por las demandantes, toda vez que mi representada estuvo ausente en los eventos de modo, tiempo y lugar en los hechos atribuidos presuntamente a un accidente de tránsito, máxime cuando no se ha demostrado el daño, la responsabilidad y el nexo causal de mi representada o su tomadora (o quien haga sus veces) frente al evento suscitado el pasado 12 de septiembre de 2019. También este Despacho estaría en un error fáctico si se declarara que mi prohijada respondiera en virtud de la póliza AA39080 – CERTIFICADO AA601403 ORDEN 74 - vigente para el momento de los hechos, máxime sin que los hechos del caso se subsuman adecuadamente en el supuesto de hecho que legalmente la determina, como consecuencia de una omisión en el decreto o valoración de las pruebas; de una valoración irrazonable de las mismas; de la suposición de una prueba, o del otorgamiento de un alcance contraevidente a los medios probatorios. Para la Corte Constitucional², *“el defecto fáctico puede darse tanto en una dimensión positiva, que comprende los supuestos de una valoración por completo equivocada, o en la fundamentación de una decisión en una prueba no apta para ello, como en una dimensión negativa, es decir, por la omisión en la valoración de una prueba determinante, o en el decreto de pruebas de carácter esencial.”*

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN “SEPTIMA”. Objeto y me opongo a que se emita condena en contra de mi representada por concepto de costas y agencias en derecho por oponerme a la presente reforma de la demanda. Pretende pues la Apoderada de los accionantes que desconozcamos nuestro derecho al debido proceso y a la defensa técnica por el simple hecho de oponernos a las pretensiones del presente líbello, esto considerando que las costas y las agencias en derecho deben soportarse a cargo de la parte que resulte vencida en el presente proceso. De esta manera, con miras a la obtención de una indemnización, tampoco basta entonces con alegar un supuesto detrimento, por cuanto el mismo no es susceptible de presunción, sino que es menester acreditar debidamente su producción, esto comprende su identificación y obviamente su cuantificación cierta.

VI. EXCEPCIONES QUE SE PROPONEN FRENTE A LA REFORMA DE LA DEMANDA.

A. CADUCIDAD, COMPENSACIÓN Y NULIDAD RELATIVA

De manera anticipada, solicito al Señor Juez de la manera más respetuosa se sirva declarar la compensación de las cifras que llegaren a ser probadas en el proceso, así como las causales de nulidad relativa que resulten probadas en el curso de la actuación judicial. Así mismo, cualquier causal de caducidad que se encuentren probadas dentro del transcurso procesal.

B. ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA

Bajo los parámetros consignados en el artículo 831 del Código de Comercio *“nadie podrá enriquecerse sin justa causa a expensas de otro”*; por ende, esta excepción se fundamenta en la pretendida indemnización inexistente y si se quiere desproporcionada, a fin de que se decline cualquier suplica o pretensión de indemnización que pudiera constituirse en un detrimento no padecido. Por lo anterior, solicito respetuosamente declarar probada esta excepción.

C. CÁLCULO INDEBIDO EN LA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS MORALES O EXTRAPATRIMONIALES E INCOHERENTE Y FALTA DE ACREDITACIÓN PARA DETERMINARLO.

² SENTENCIA SU-198 DE 2013, Corte Constitucional, M.P. LUIS ERNESTO VARGAS SILVA, Referencia: expediente T-3258107

Para el caso que nos ocupa, los accionantes a través de su representante buscan el pago de perjuicios morales o extrapatrimoniales, sin que estos estén sustentados jurídicamente. Además, incurre en una serie de inconsistencias que hacen que sus pretensiones no sean coherentes con los hechos relatados. Por lo tanto, se manifiesta un cálculo indebido o una falta de acreditación.

En estas pretensiones los demandantes alegan un perjuicio extrapatrimonial en extremo alto, sumando en resumen Cuatrocientos treinta y ocho millones novecientos un mil quinientos pesos M/Cte. (\$438'901.500) con relación al daño. Además, no se argumentan o sustentan los motivos en los cuales se fundamentan dichas afectaciones alegadas por los demandantes. Por lo que, solo se limitan a exigir las sin siquiera probarlas en lo más mínimo, ni justificar por qué las elevadas cuantías en que pretende sean indemnizadas.

No conforme el apoderado de los accionantes, con aspirar a que se pretenda el reconocimiento de Daños Morales o Extrapatrimoniales no acreditados, pretende también pasar por alto la tasación que la Jurisprudencia ha establecido para su cuantificación, cuantía que la jurisprudencia ha contemplado para casos de dolor profundo, como es la pérdida de parientes, como lo es el caso que nos atañe. Se ha estimado jurisprudencialmente la liquidación de perjuicios bajo el criterio al que los demandantes pretenden acudir, haciendo en extremo onerosa la pretensión y excediendo el principio indemnizatorio que rige al derecho de la responsabilidad civil, y particularmente al derecho de seguros concordantes a la legislación contenida en el Código de Comercio, a saber:

***“Artículo 1088:** “Respecto del asegurado, los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso.”*

En Colombia, la ley no define una prueba exclusiva para acreditar estos perjuicios. Al respecto, la Corte ha considerado: *“De ahí que el perjuicio moral no es susceptible de demostración a través de pruebas científicas, técnicas o directas, porque su esencia originaria y puramente espiritual impide su constatación mediante el saber instrumental”*³. Esto significa que, para la Corte, un dictamen médico no puede probar la cuantía o la intensidad del perjuicio moral. En esta sentencia, la Corte dio por probados los perjuicios morales, con base en testimonios que acreditaban la cercanía de los demandantes con el fallecido.

Sin embargo, en la práctica, las pruebas más comunes, para estos propósitos, son el dictamen pericial de un médico especialista en psiquiatría o de un psicólogo. También, es útil la historia clínica en que se plasme una consulta de la víctima por depresión o ansiedad, siempre y cuando se deriven del hecho que los presuntos demandados hayan cometido. Si bien estas pruebas no pueden acreditar con precisión la intensidad del sufrimiento de las accionantes, sí pueden constatar y acreditar la existencia de dicho sufrimiento. Además, con los informes médicos, pueden hacerse evidentes las repercusiones que el dolor y sufrimiento pueden haber generado en las distintas facetas de la vida de las víctimas.

Los perjuicios morales también se pueden acreditar como ya se dijo, a través de testimonios, es decir, declaraciones de terceros que han observado el sufrimiento y dolor de la víctima o la cercanía de los reclamantes con la víctima directa. No sobra precisar que no basta acreditar el dolor o sufrimiento, sino también que este se derivó del hecho del accionante.

Sin embargo, en algunos casos, la jurisprudencia a relevado a los reclamantes de probar que los perjuicios morales se presentaron. Las altas cortes han considerado que, en ciertos casos, es viable presumir que se

³ Sala de Casación Civil, Corte Suprema de Justicia 30 de septiembre de 2016, radicación: 05001-31-03-003-2005-00174-01, Magistrado Ponente: Ariel Salazar Ramírez.

presentaron dichos perjuicios, con base en las relaciones de cercanía entre los reclamantes y la víctima directa.

Ahora bien, sobre este tipo de perjuicio, la Corte ha reseñado que el mismo no “constituye un «regalo u obsequio»,” por el contrario se encuentra encaminado a *“reparar la congoja, impacto directo en el estado anímico espiritual y en la estabilidad emocional de la persona que sufrió la lesión y de sus familiares”*⁴, con sujeción a los elementos de convicción y las particularidades de la situación litigiosa», sin perjuicio de los criterios orientadores de la jurisprudencia, en procura de una verdadera, justa, recta y eficiente impartición de justicia⁵.

Así pues, si bien es cierto que no existen criterios objetivos aplicables de manera mecánica a los casos en los que se deba reparar este daño, lo cierto es que la Corte Suprema de Justicia a lo largo de su jurisprudencia ha establecido unos parámetros para la cuantificación de este.

Para las pretensiones que los accionantes exigen obtener por concepto de perjuicios morales o extrapatrimoniales, monto que supera ostensiblemente el valor reconocido por la Corte en casos cuya gravedad, dista de material probatorio que las partes actoras manifiestan soportar. Así pues, en el evento en que considere este Despacho que es procedente el reconocimiento de las pretensiones estructuradas sobre la Responsabilidad Civil, y que la existencia del daño moral o extrapatrimonial se encuentra acreditada; deberá acudir a una liquidación acorde a los criterios para la tasación jurisprudencialmente establecidos, y no a su excesiva pretensión por parte de los extremos demandantes.

D. IMPROCEDENCIA DEL SUPUESTO DAÑO A LA VIDA EN RELACIÓN DE LA DEMANDANTE.

El daño a la vida en relación hace referencia en la afectación de la víctima directa en torno a la sociedad y demás personas con quienes convive e interactúa; a la afectación en que la respectiva persona, directamente involucrada en el hecho dañoso llevase sus respectivas relaciones e interacciones.

Al respecto, la Demanda se limita a enunciar que la accionante, la señora Ernestina Gómez Estepa se vio afectada en su vida en relación, y lo cuantifica como si fuesen daños morales, escapando a criterios de razonabilidad en su liquidación.

La Corte Suprema se ha reiterado su Jurisprudencia respecto de las necesidades probatorias del daño en la vida en relación, acorde a criterios establecidos en la Sentencia SC5885, del 6 mayo de 2016 (Rad. 2004-00032-01), a la hora de evaluar probatoriamente la acreditación del Daño a la Vida en Relación, a fin de *“evitar antojadizas intuiciones pergeñadas a la carrera para sustentar condenas excesivas.”*⁶

La Corte Suprema de Justicia, ha definido el daño a la vida en relación *“como la afectación a la «vida exterior, a la intimidad, a las relaciones interpersonales» producto de las secuelas que las lesiones dejaron en las condiciones de existencia de la víctima.”* De igual manera, la Corte ha analizado en repetidas ocasiones los criterios que se deben tener en cuenta al momento de cuantificar este perjuicio, considerando que para ello:

“(…) Deben apreciarse las particularidades especiales de cada caso, pues son ellas las que permiten a la jurisprudencia adaptar los criterios objetivos a las situaciones concretas de esa realidad; y en tal sentido, se hace necesario tener en cuenta las condiciones personales de la víctima, apreciadas

⁴ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 6 de mayo de 2016. Rad: 2004- 032 (M.P: Luis Armando Tolosa Villabona)

⁵ Ídem.

⁶ Ver Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC5340 de 2018, M.P. Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo. Rad. 2003-00833-01

según los usos sociales, la intensidad de la lesión, la duración del perjuicio, entre otras situaciones que el juez logre advertir para la determinación equitativa del monto del resarcimiento.⁷

Es importante resaltar igualmente, que por daño a la vida de relación se ha entendido a nivel jurisprudencial⁸, lo siguiente:

“(…) el daño a la vida de relación constituye una afectación a la esfera exterior de la persona, que puede verse alterada, en mayor o menor grado, a causa de una lesión infligida a los bienes de la personalidad o a otro tipo de intereses jurídicos, en desmedro de lo que la Corte en su momento denominó “actividad social no patrimonial” (...) Dicho con otras palabras, esta especie de perjuicio puede evidenciarse en la disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad. Podría decirse que quien sufre un daño a la vida de relación se ve forzado a llevar una existencia en condiciones más complicadas o exigentes que los demás, como quiera que debe enfrentar circunstancias y barreras anormales, a causa de las cuales hasta lo más simple se puede tornar difícil. Por lo mismo, recalca la Corte, la calidad de vida se ve reducida, al paso que las posibilidades, opciones, proyectos y aspiraciones desaparecen definitivamente o su nivel de dificultad aumenta considerablemente. Es así como de un momento a otro la víctima encontrará injustificadamente en su camino obstáculos, preocupaciones y vicisitudes que antes no tenía, lo que cierra o entorpece su acceso a la cultura, al placer, a la comunicación, al entretenimiento, a la ciencia, al desarrollo y, en fin, a todo lo que supone una existencia normal, con las correlativas insatisfacciones, frustraciones y profundo malestar”.

En todo caso, se destaca igualmente que la suma solicitada por la parte actora, es decir la suma de OCHENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL TRESCIENTOS PESOS COLOMBIANOS MONEDA CORRIENTE (\$87.780.300.00 COP M/CTE), excede los pronunciamientos que sobre el particular ha proferido la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, tal como se ilustra a continuación:

“Caso de amputación de la pierna derecha de la víctima de un accidente de tránsito (joven de 25 años), situación que también se aparta de una lesión como la sufrida por el hoy demandante. La Corte Suprema de Justicia⁹ confirmó la Sentencia del día 20 de agosto de 2015 proferida por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, mediante la cual se otorgó a la víctima el importe de 25 salarios mínimos mensuales vigente que equivalían a la suma de \$19.531.050.00 (monto que en dicha sentencia fue reducida por concurrencia de culpas), por concepto de alteración a las condiciones de existencia y/o daño a la vida en relación”.

“Caso de una joven de 17 años, lesionada como consecuencia de un accidente de tránsito, con una pérdida de capacidad laboral 20.65% y deformidad física de carácter permanente, y quien tuvo una “derivación ventrículoperitoneal”, procedimiento para remover el líquido en exceso del cerebro. La Corte Suprema de Justicia Sala Civil¹⁰, profiere sentencia sustitutiva mediante la cual otorga a la víctima, por concepto de daño a la vida en relación, la suma de \$20.000.000.00.¹¹”.

⁷ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia No. 7824-2016 del 15 de junio de 2016. Radicación No. 2006-272. (M.P: Margarita Cabello Blanco)

⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala Cas. Civ. Sentencia SC 20950-2017 de 12 de diciembre de 2017.

⁹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. SC2107-2018, Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736- 01, 12 de Junio de 2018 M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

¹⁰ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. SC5885-2016, Radicación n.º 54001-31-03-004-2004- 00032-01. 06 de Mayo de 2016. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

¹¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 12 de diciembre de 2017. SC20950-2017 Radicación n.º 05001-31-03-005- 2008-00497-01. M.P. ARIEL SALAZAR RAMÍREZ

Por lo expuesto, resulta claro que el monto pretendido por la parte accionante por concepto de daño a la vida en relación, además de no contar con soportes fácticos para su acreditación, excede lo que ha establecido la jurisdicción civil, en los pronunciamientos relacionados con casos en los que las lesiones revisten incluso mayor gravedad. Por lo expuesto, solicito al Señor Juez, declarar probada esta excepción.

E. FALTA DE ACREDITACIÓN DE LOS PERJUICIOS MATERIALES PRETENDIDOS EN LA REFORMA DE LA DEMANDA.

En primer lugar, pretende el apoderado de los Demandantes que le sea reconocido a favor de sus poderdantes los valores supuestamente dejados de percibir y los costes que tuvieron que asumir, a los que someramente se refiere en la demanda y que pretende justificar con documentos provenientes de la demandante misma, sin el lleno de los requisitos legales.

Así pues, no es procedente el reconocimiento de lo pretendido por la demandante por concepto de daño emergente, en la medida en que, para el efecto, su Señoría ha de encontrar que no existe sustento probatorio suficiente para tener certeza de la existencia de tales costos, ni de su relación con los hechos del litigio.

Adicionalmente, pretende el apoderado de las accionantes que se les reconozca el concepto de lucro cesante, fundamentando la liquidación de tal pretensión en una certificación contable que no ha acreditado con el lleno de los requisitos legales contenidos en el Código General del Proceso y que tuviera al momento de su deceso el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d) y la señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, y que simplemente se allega como una simple certificación que el apoderado de las partes actoras pretende valer como prueba pericial de los ingresos que obtenían, pero que no cumple lo estipulado con el artículo 226, según reza:

***“Artículo 226. Procedencia.** La prueba pericial es procedente para verificar hechos que interesen al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos.*

Sobre un mismo hecho o materia cada sujeto procesal solo podrá presentar un dictamen pericial. Todo dictamen se rendirá por un perito. (...)

El perito deberá manifestar bajo juramento que se entiende prestado por la firma del dictamen que su opinión es independiente y corresponde a su real convicción profesional. El dictamen deberá acompañarse de los documentos que le sirven de fundamento y de aquellos que acrediten la idoneidad y la experiencia del perito.

Todo dictamen debe ser claro, preciso, exhaustivo y detallado; en él se explicarán los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de sus conclusiones.

El dictamen suscrito por el perito deberá contener, como mínimo, las siguientes declaraciones e informaciones:

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

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

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

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

Al respecto, ha de recordarse que la indemnización de perjuicios requiere que estos sean de carácter cierto, y procesalmente requieren de acreditación para poder ser declarados por este Despacho. Es por esto, que tampoco es procedente el reconocimiento del lucro cesante que pretende la parte actora.

F. FRENTE A LAS PRETENSIONES DECLARATORIAS A LOS PERJUICIOS MATERIALES:

i. LUCRO CESANTE.

Me opongo de forma directa a esta solicitud a que mi representada, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, paguen al accionante la suma pretendida, o lo que resulte probado por concepto de los dineros dejados de recibir por el fallecimiento del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d), por concepto de lucro cesante consolidado, no solo por la ausencia de responsabilidad, sino también porque este perjuicio se solicita sin que se hubiese reportado disminución alguna en los ingresos del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d) y su compañera permanente, la señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, pues hasta el momento no se aportó prueba idónea que soporte la relación de sus pérdidas.

Sumado a lo anterior, el más reciente pronunciamiento de unificación en materia de reconocimiento y liquidación de perjuicios materiales, específicamente de lucro cesante, esto es, la Sentencia No. 44572 del 18 de julio de 2019 proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado, M.P. Carlos Alberto Zambrano, estableció que para que proceda el reconocimiento del lucro cesante se requiere que obren **pruebas suficientes que acrediten que efectivamente la víctima dejó de percibir los ingresos o perdió una**

posibilidad cierta de percibirlos. Escenario este último que no se encuentra soportado en el plenario de cara a la solicitud que eleva las accionantes y su Representante por este rubro, por cuanto no se menciona si el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d) realizaba siquiera cotización ante el Sistema de Salud y Seguridad Social que en efecto soportara ser cotizante y las actuales accionantes como beneficiarias, o su compañera permanente la señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA soporte alguno de los ingresos que dice haber percibido de su compañero permanente o, por lo contrario, lo que han perdido presuntamente por el accidente de tránsito ocurrido el 12 de septiembre del año 2019.

De otra parte, respecto del ingreso base de liquidación del lucro cesante, la sentencia estableció que este corresponderá a lo que devengaba la víctima en el momento en que ocurrió el daño, **siempre y cuando se acredite tal circunstancia de manera fehaciente, para lo cual se tendrá en cuenta si se trata de un trabajador dependiente o independiente.** En el primer caso deberá probarse de manera idónea el valor del salario que la persona percibía con ocasión del vínculo laboral que estaba vigente al momento de la ocurrencia del daño, mediante una certificación de vinculación laboral. De manera similar, si la víctima era independiente será *“necesario que hayan aportado, por ejemplo, los libros contables que debe llevar y registrar el comerciante y que den cuenta de los ingresos percibidos por su actividad comercial o remitir, por parte de quienes estén obligados a expedirlas, las facturas de venta, las cuales tendrán valor probatorio siempre que satisfagan los requisitos previstos en el Estatuto Tributario, o que se haya allegado cualquier otra prueba idónea para acreditar tal ingreso.”*; circunstancias que no están acreditadas en el plenario por cuanto el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d) y su compañera permanente, la señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA aseguraban que se desempeñaba como independiente de acuerdo a la “certificación del contador” consignado en el expediente, pero no aporta ningún soporte que pueda acreditar dicha actividad y los ingresos que supuestamente percibía en el momento de ocurrido el siniestro.

Con lo anterior se hace manifiesto que la solicitud que realiza la parte actora respecto de este concepto carece de fundamento fáctico y jurídico de manera que, de llegarse a reconocer algún rubro por este perjuicio, se configuraría un enriquecimiento sin justa causa para el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d) y su compañera permanente, la señora ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, que dejaría de lado que la finalidad de la indemnización es la de resarcir los perjuicios realmente generados y no la de enriquecer el patrimonio de la parte accionante.

ii. DAÑO EMERGENTE.

Me opongo de forma directa a esta solicitud, no solo por ausencia de responsabilidad, sino también porque este perjuicio se solicita haber aportado prueba idónea que permita establecer la existencia de este. Si bien las accionantes aportaron declaración sin los soportes que prueben la erogación forzosa por su parte, no da cuenta real de los valores emergentes y adicionales que llegaron a ser realmente asumidos por las actoras, toda vez el mencionado escrito no cumple con los requisitos de una factura de venta o cuenta de cobro (por ejemplo) a la luz del Código de Comercio, como tampoco se puede concluir que efectivamente se efectuaron los pagos mencionados.

Recordemos el pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia frente al particular en los siguientes términos:

“En el tópico del daño emergente, circunscrito a los rubros específicos que reclamó la parte actora, controvertido en el cargo segundo, cabe recordar que el Tribunal consideró improcedente su tasación, con base en que los documentos aportados no permitían identificar quién hizo los pagos allí declarados, ni si fueron por encima de los cancelados por el SOAT, y en general, por no estar acreditado que los gastos por enfermera asistente, arrendamiento, mudanza, arrendamiento y enseres, surgieran de las lesiones que tuvo la demandante. Frente a esa reflexión el recurrente, con

invocación de error de hecho, expresó que aquel no tuvo en cuenta las condiciones a que se vio sujeta declarativo de los documentos en mención, esto es, como si el sentenciador de segunda instancia hubiese repudiado la prueba que surgía de esos instrumentos por desconocer dicha naturaleza, no obstante que el recurrente montó su cargo en el error de hecho, lo cual genera confusión en la vía elegida, que peca contra la técnica del recurso de casación que, entre otras reglas previstas en el precepto 374, numeral 3, del anterior Código de Procedimiento Civil, reclama que la exposición de los fundamentos de cada acusación se haga «en forma clara y precisa.

Con todo, si se prescinde de ese problema, la verdad es que los argumentos expuestos no desvirtúan la presunción de acierto en la valoración de tales medios probativos, por parte del juez ad quem, que como se anotó, fundó su raciocinio sobre el particular en otros puntos. Así, de cara a las razones que la demandante enrostra al fallo, es pertinente apuntar que no muestran de manera fehaciente un yerro estridente del juzgador de segundo grado, que es como se requiere demostrar el error de hecho en casación, puesto que, por una parte, son desenfocados, y por la otra, esos elementos, por sí solos, no comprueban la relación de conexidad entre los traumatismos de salud por el accidente y la necesaria causación de esos gastos, ni su erogación por la demandante.

2.1. Sobre el primer planteamiento, el desenfoco del ataque radica en que la censura cuestiona al juez de segunda instancia por unas razones que este no manifestó, comoquiera que nunca dejó de valorar los citados medios de persuasión bajo la razón de tratarse de documentos emanados de terceros sin ratificación. La elucidación toral del Tribunal, es necesario repetir aquí, radicó en que los documentos no permitían ver quién hizo los pagos, ni si fueron por fuera de lo que cubrió el SOAT, ni su relación de causalidad con las lesiones. Y ese discernimiento, en términos reales, se quedó sin cuestionar por el recurrente, quien da a entender que no fueron valorados, pese a ser de carácter declarativo emanados de terceros, planteamiento este que es ajeno al texto argumentativo del sentenciador. Sin que sobre agregar que en el libelo extraordinario tampoco se explicó en forma alguna por el recurrente, por qué los documentos son meramente declarativos, por oposición a los de carácter dispositivo, que son distintos, como ha especificado la Corte, de recordar que estos últimos, vale decir, «los documentos dispositivos o constitutivos son aquellos cuyo contenido está dado por actos de voluntad encaminados a producir efectos jurídicos sustanciales (v. gr.: contratos, testamentos, donaciones, etc.), los cuales, posteriormente, han sido identificados con los que "constituyen, modifican o extinguen relaciones jurídicas: un contrato, una letra de cambio, etc." en tanto los informativos o puramente declarativos "se limitan a dejar constancia de una determinada situación de hecho" » (SC11822-2015, Rad. No. 11001-31-03-024-2009-00429-01).

Carencia de precisión impugnativa que, además de incumplir con la carga argumentativa propia de la casación, también dificulta la labor de escrutinio, examinado que varios de los documentos en mención, son de naturaleza dispositiva porque contienen verdaderos negocios jurídicos o declaraciones de voluntad dirigidas a generar efectos jurídicos, como por ejemplo, el contrato de arrendamiento (folio 58 del cuaderno 1), algunas facturas de venta (folios siguientes). Referente a otros instrumentos que en concreto exhorta la parte recurrente, como la historia clínica y el informe policial del accidente, la circunstancia de haberse anotado en los mismos que a esa sazón la afectada residía en lugar distinto de Ibagué, no constituyen prueba fidedigna de los gastos de trasteo y arrendamiento por causa de las lesiones.

2.2. Aparte de lo anterior, mal podría cuestionarse la argumentación del sentenciador por defecto de hecho, en lo relativo a la documentación referida, con que se pretendió acreditar el daño emergente, si en buenas cuentas la parte actora no aportó ningún otro medio de convicción para

verificar que en verdad debió realizar todos esos gastos que aquí aduce, como consecuencia de las lesiones¹²”.

Así las cosas, si lo que pretendían las demandantes era el reconocimiento del daño emergente, no solo bastaba con aportar el mencionado “certificado”, también debía indicar porque estos gastos tuvieron una relación estrecha con las supuestas lesiones causadas por la colisión, pues no cualquier rubro hará parte del daño emergente del cual se solicita el reconocimiento y pago.

G. EL INFORME POLICIAL DEL ACCIDENTE SOBRE EL CUAL EL DEMANDANTE PRETENDE CIMENTAR LA ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD NO ES UNA PRUEBA IDÓNEA, PUES SU CONTENIDO NO DA CUENTA DE LAS CIRCUNSTANCIAS REALES QUE RODEARON EL ACCIDENTE

De conformidad con lo establecido en el artículo 167 del Código General del Proceso, la carga procesal de acreditar los elementos de convicción suficientes para que el juez pueda establecer la existencia de responsabilidad en cabeza de quien se endilga, la tiene la parte demandante. En el caso sub examine, las demandantes fundamentan todas las valoraciones de culpa en el Informe de Tránsito del accidente del 12 de septiembre de 2019. Al respecto, es necesario poner de presente que este documento carece del valor probatorio que le ha otorgado la parte actora, pues de ninguna manera puede valer como un dictamen de responsabilidad. La elaboración del informe aportado por la parte demandante no es suficiente ni idóneo, toda vez que la agente de tránsito que la elaboró no fue testigo del suceso y los vehículos no se encontraban en las posiciones que conservaron al momento del impacto, tal cual el patrullero que asistió al llamado diligenció en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. A001013450.

Igualmente, es importante reseñar que el informe policial no tiene el carácter ni la aptitud legal para brindar conceptos técnicos ni realizar evaluaciones de responsabilidad, toda vez que el informe de tránsito tiene parámetros definidos en la ley que imponen un límite restrictivo sobre su contenido y las funciones del agente como informante del suceso. Así pues, el artículo 149 de la ley 769 de 2002 establece el contenido del informe policial de la siguiente manera:

“Artículo 149: El informe contendrá por lo menos:

- *Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.*
- *Clase de vehículo, número de la placa y demás características.*
- *Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.*
- *Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.*
- *Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.*
- *Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.*
- *Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.*
- *Descripción de los daños y lesiones.*
- *Relación de los medios de prueba aportados por las partes.*
- *Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código. (...)*

¹² Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 19 de diciembre de 2017, SC22036-2017 Radicación n° 73001-31-03-002-2009-00114-01.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes". (negrita fuera del texto original).

El artículo 146 de la referida ley contiene los parámetros de competencia y procedimiento que deben observarse a la hora de realizar conceptos técnicos acerca de la responsabilidad derivada de un accidente de tránsito, los cuales no se cumplieron en este caso concreto, como se evidencia de la transcripción de la norma:

"ARTÍCULO 146. CONCEPTO TÉCNICO. Las autoridades de tránsito podrán emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque y la cuantía de los daños. A través del procedimiento y audiencia pública dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación del informe. En caso de requerirse la práctica de pruebas éstas se realizarán en un término no superior a los diez (10) días hábiles, notificado en estrados previo agotamiento de la vía gubernativa"

De los anteriores artículos, se deduce necesariamente, que el informe que deben realizar las autoridades de tránsito no incluye, bajo ninguna circunstancia referencia alguna a la responsabilidad de los involucrados, ni siquiera como una posible hipótesis, pues la competencia frente a pronunciamientos de responsabilidad no recae sobre estas autoridades y la realización de conceptos técnicos de responsabilidad están sujetos a procedimientos especiales, cuya ejecución no se acredita y por ende, fundamentar la responsabilidad de los demandados sobre este tipo de informe carece de legalidad.

En consecuencia, los fundamentos probatorios que soportan los hechos de la demanda carecen de elementos necesarios, indispensables e indivisibles de la prueba. Es claro que fracasa cualquier intento de acreditar el suceso a través de dichos medios de prueba. De este modo, la presente acción carece de elementos de convicción suficientes que lleven al señor juez a determinar que la responsabilidad del accidente recae en cabeza del asegurado o de mi representada. De acuerdo con lo anterior, solicito al Despacho que declare probada esta excepción.

H. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

Es de mencionar que la víctima, el señor ANGEL MARIA LOZABO GARCIA (q.e.p.d), para el momento del desarrollo de los hechos, y según lo plasmado en la contestación de la demanda efectuado por el Apoderado del Llamante en la versión recogida por el conductor, el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS (y recopilado en el Informe de Policía de Accidentes de Tránsito A001013450), se movilizaba en una bicicleta, no contaba con el casco de seguridad y ocupaba el carril exclusivo para vehículos de servicio público, faltando a las exigencias consagradas en la Ley 769 de 2002 – CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO – en su Artículo 94 , el cual cita:

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

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. (...)

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. (...)

*Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, **deberán utilizar casco de seguridad**, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.*

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. (Negrita fuera del texto original)”.

Por lo tanto, es factible argumentar la inhabilidad del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (q.e.p.d) de conducir vehículo alguno sin cumplir con condiciones mínimas de seguridad propias para su salud e integridad física.

Además, téngase en cuenta que la víctima incrementó el riesgo al utilizar la vía que era de exclusividad del servicio público, **invadiendo el carril y faltando al deber objetivo de cuidado**, causando así el accidente; por lo tanto, atentaría en contra de cualquier lógica procurar la persecución de indemnización alguna toda vez que la lamentable muerte del señor Ángel María Lozano García (q.e.p.d) fue el producto de su negligente, temerario e imprudente actuar.

I. LÍMITE DEL VALOR ASEGURADO.

Se propone la excepción del límite del valor asegurado, teniendo en cuenta que, en caso de una eventual condena, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, en caso de un fallo adverso únicamente será responsable de acuerdo con los límites establecidos en la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Servicio Público No. AA139080 – Certificado AA601403 Orden 74 -, sin ningún tipo de determinación de solidaridad ya que esta actúa bajo los parámetros establecidos en el contrato de seguro suscrito y con el lleno de los requisitos establecidos en la ley y especialmente código de comercio.

Señala el código de comercio:

“ARTÍCULO 1079. El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del art. 1074.”

En igual sentido el doctrinante Hernán Fabio López Blanco en su libro comentarios al contrato de seguro indicó:

*“Por valor asegurado se entiende el **límite del monto de la obligación a cargo del asegurador**. (...)*

*No hay excepción alguna a la fijación de la suma asegurada; dicho de otra manera, seguros de valor abierto no se utilizan porque es condición necesaria dentro de la contratación del seguro el señalamiento de ese límite máximo. Tan evidente es lo anterior, que el artículo 1162 del C. de Co. Incluye dentro de las normas que no admiten modificación por declaración de las partes como lo dice el artículo, “inmodificables por la convención”, al art. 1079, que es el que establece la obligación de señalar en el contrato la suma asegurada al disponer que “**el asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada**”¹³ (Negritas fuera de texto)*

Por lo tanto, se aclara que el valor asegurado para la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Servicio Público No. AA139080 – Certificado AA601403 Orden 74 -, por el amparo de Lesiones o Muerte de Una Persona, es la suma de 60 SMMLV, que para el año de ocurrencia del hecho 2019 el salario mínimo era de \$828.116, es decir la suma asegurada es equivalente a CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS COLOMBIANOS MONEDA CORRIENTE

¹³ LOPEZ BLANCO, Hernán Fabio. Comentarios al contrato de seguro. 7ª Edición. Bogotá: Dupre editores, 2022. Pág. 382.

(\$49.686.960.00 COP M/CTE), valor pactado y que no puede excederse, tal cual como se evidencia en la a continuación:

COBERTURAS Y VALOR ASEGURADO				
DESCRIPCIÓN	VALOR ASEGURADO	DED %	DED VALOR	PRIMA
Responsabilidad Civil Extracontractual Servicio Publico		.00%		\$.00
Daños a Bienes de Terceros	smmiv 60.00	10.00%	1.00 smmiv	\$.00
Lesiones o Muerte de una Persona	smmiv 60.00	.00%		\$.00
Lesiones o Muerte de Dos o Mas Personas	smmiv 120.00	.00%		\$.00
Protección Patrimonial		.00%		\$.00
Asistencia jurídica en proceso penal		.00%		\$.00
Lesiones		.00%		\$.00
Homicidio		.00%		\$.00
RUNT		.00%		\$2,500.00

No obstante, lo anterior las condiciones generales aplicables establecen en el numeral 3, lo siguiente:

*“3. Límite de responsabilidad de la aseguradora.
La suma asegurada señalada en la carátula limita la responsabilidad de La Equidad así:
(...)
1.2. El límite muerte o lesiones a una persona es el valor máximo asegurado destinado a indemnizar las lesiones o muerte a una sola persona”.*

Por consiguiente, en caso de ser condenados, existe un tope de la suma fijada en la caratula de la póliza de conformidad con lo concertado, dependiendo de la cobertura, y lo anterior para la indemnización de todos los perjuicios.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 282 del Código General del Proceso, en el evento en que el señor Juez encuentre probados los hechos constitutivos de otras excepciones, sírvase declararlas probadas y reconocerlas oficiosamente en la sentencia a favor de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO.

J. SUJECIÓN A LAS CONDICIONES PARTICULARES Y GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO, EN LA QUE SE IDENTIFICA LA PÓLIZA, EL CLAUSULADO Y LOS AMPAROS.

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 1044 del C.CO, La Equidad seguros Generales O.C., podrá proponer a los beneficiarios, la excepciones que pueda alegar en contra del tomador y el asegurado cuando son personas distintas, por tanto, en caso de un remoto fallo en contra, este deberá ajustarse de acuerdo con las condiciones pactadas dentro del contrato de seguro, dicha condena no podrá exceder los parámetros acordados por los contratantes y deberá tenerse en cuenta las exclusiones establecidas en la misma.

En el evento de prosperar alguna de las pretensiones de los demandantes ha de tenerse en cuenta que en el marco del contrato de seguro suscrito entre La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo y el Tomador COOTRANSCOMPARTIR, se estipularon condiciones, límites a los amparos otorgados, exclusiones, sumas aseguradas y deducibles de forma que dichos parámetros deben ser tenidos en cuenta para determinar la responsabilidad de mi apoderada en la medida en que enmarcan la obligación condicional objeto del contrato de seguro, el cual es ley para las partes. En el mismo sentido el C.Co. señala:

Artículo 1079. *“El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del art. 107”*

Ahora bien, las exclusiones que se pactan en el contrato de seguro encuentran sustento en los siguientes artículos del Código de Comercio:

ARTÍCULO 1055. RIESGOS INASEGURABLES. *El dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del tomador, asegurado o beneficiario son inasegurables. Cualquier estipulación en*

contrario no producirá efecto alguno, tampoco lo producirá la que tenga por objeto amparar al asegurado contra las sanciones de carácter penal o policivo.

ARTÍCULO 1056. ASUNCIÓN DE RIESGOS. *Con las restricciones legales, el asegurador pondrá, a su arbitrio, asumir todos o algunos de los riesgos a que estén expuestos el interés o la cosa asegurados, el patrimonio o la persona del asegurado.*

En ese sentido, en el presente caso las exclusiones se encuentran pactadas en el numeral 2 de las condiciones generales de la póliza.

- DISPONIBILIDAD DEL VALOR ASEGURADO

Conforme a lo dispuesto en el artículo 1111 C.Co., el valor asegurado se reducirá conforme a los siniestros presentados y a los pagos realizados por la Aseguradora, por tanto, a medida que se presenten más reclamaciones por personas con igual o mayor derecho y respecto a los mismo hechos dicho valor se disminuirá en esos importes, siendo que, para la fecha de la sentencia, si, se ha agotado totalmente el valor asegurado no habrá lugar a cobertura alguna.

“ARTÍCULO 1111. REDUCCIÓN DE LA SUMA ASEGURADA. La suma asegurada se entenderá reducida, desde el momento del siniestro, en el importe de la indemnización pagada por el asegurador”.

Por lo tanto, se aclara que el valor asegurado para la póliza No. AA0139080, constituye el límite de la cobertura otorgada por la póliza, el deducible pactado y el valor máximo indemnizable de parte de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., para el evento en que se declare procedente la afectación de tal póliza.

K. AUSENCIA DE SOLIDARIDAD DEL CONTRATO DE SEGURO CELEBRADO CON LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO.

El Contrato de seguro contempla para el asegurador una obligación condicional que no comporta ningún tipo de solidaridad con el tomador y/o asegurado. En este sentido, la obligación de la compañía de seguros a la cual represento se limita al reconocimiento de la prestación asegurada y derivada del contrato de seguros, el cual define las condiciones y el alcance que dicha obligación pueda tener, acorde al riesgo que en virtud del contrato de seguro sea asumido por parte de **La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo**.

La mencionada asunción del riesgo mediante el contrato de seguro no implica la asunción de responsabilidad que en caso de una eventual condena se encuentra en cabeza de los tomadores y/o asegurados.

Como apoderada de la aseguradora, en este sentido y de llegarse a demostrar la responsabilidad civil del tomador/asegurado de la póliza expedida por **La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo**, no podrá entenderse que dicha responsabilidad se extiende a mi representada por cuanto la misma se encuentra vinculada al proceso judicial en el marco del contrato de seguro suscrito, de forma que su eventual obligación es subsidiaria y dependerá de que se acredite también el cumplimiento de los requisitos legales y contractuales para la afectación de la Póliza.

Lo anterior teniendo en cuenta que el artículo 1568 del Código Civil prescribe que la solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no la establece la ley. El mencionado artículo dispone frente a las obligaciones solidarias lo siguiente:

"En general cuando se ha contraído por muchas personas o para con muchas la obligación de una cosa divisible, cada uno de los deudores, en el primer caso, es obligado solamente a su parte o

cuota en la deuda y cada uno de los acreedores, en el segundo, sólo tiene derecho para demandar su parte o cuota en el crédito.

*"Pero en virtud **de la convención, del testamento o de la ley**, puede exigirse a cada uno de los deudores o a cada uno de los acreedores el total de la deuda, y entonces la obligación es solidaria o in solidum.*

***"La solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no la establece la ley"** (Negrilla fuera de texto).*

La jurisprudencia nacional igualmente se ha ocupado de la materia y, frente a la institución de la solidaridad, ha expuesto lo siguiente:

*"Las fuentes de este tipo de obligaciones **son taxativas**. Sólo se contemplan como tales la ley y la convención, según lo dispuesto en el artículo 1568 del Código Civil (...) La excepción a la regla general de la necesidad de declaración expresa, o no presunción, de la solidaridad la constituyen ciertas obligaciones comerciales (artículo 825 Código de Comercio), en las cuales ésta se presume. **En el resto del ordenamiento jurídico se aplica lo dispuesto en el artículo 1568 del Código Civil**".*

"(...) en principio, en la arquitectura legal del contrato de seguros en nuestro medio no existe solidaridad expresa en ese campo de estirpe legal, aún por virtud de la existencia de la acción directa. Ello por cuanto la solidaridad puede tener su fuente en la ley, en la convención o en el testamento".

De lo anterior podemos colegir que **la regla en nuestro ordenamiento jurídico es la ausencia de solidaridad**, y en el evento de ser alegada, corresponde a quien la alega probar la fuente de donde emana. Por tanto, en el presente proceso no existe documento alguno que indique que se hubiere convenido solidaridad respecto de las obligaciones objeto de debate, no es posible establecer la misma, mucho menos presumirla.

L. EXCEPCIÓN GENÉRICA.

Solicito a la señora Juez que declare la Prescripción, Compensación, Nulidad Relativa y cualesquiera otras excepciones que encuentren acreditadas en el transcurso de este Proceso Judicial, que de conformidad con lo establecido en el artículo No. 282 del Código General del Proceso, la reconozca de oficio su Señoría al pronunciarse respecto del fondo del presente asunto.

VII. OPOSICIÓN A LAS PRUEBAS DE LOS DEMANDANTES.

DICTÁMENES PERICIALES.

Una vez analizados los documentos aportados por los demandantes y denominados de la siguiente manera:

- INFORME DE POLICÍA EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO A001013450.
- INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE 2019010125754000244 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- CERTIFICADO DE INGRESOS de ANGEL MARIA LOZANO GARCÍA expedido por el contador público FREDDY SEBASTIÁN VELANDIA SANABRIA.

Es pertinente resaltar que no cumplen con los requisitos mínimos exigidos en los incisos 4°, 5° y 6° del artículo 226 del Código General del Proceso. Como quiera que, los funcionarios que elaboraron los informes no son claros y precisos con la información que suministra, así como tampoco aportan los documentos suficientes que permitan determinar su experiencia como peritos, en particular, la lista de

casos en los que han participado en la elaboración de dictámenes periciales o han sido designados como peritos durante los últimos cuatro años.

En este sentido, la prueba no deberá ser decretada pues no se solicitaron de conformidad a la normatividad procesal y a los requerimientos legales existentes para acreditar su necesidad dentro del proceso. Todo lo anterior en aras de dar cumplimiento a la lealtad procesal y a la carga de la sustentación de cada prueba.

Particularmente, como quiera que la Cooperativa Aseguradora que actualmente represento no ha sido parte del proceso penal mencionado en la demanda y en este sentido, no podrá el juez tener en cuenta el mismo, como quiera que no se ha ejercido el derecho de contradicción, se estaría violando así los derechos fundamentales de defensa y debido proceso.

En el hipotético caso que el Despacho determina que los dictámenes periciales cumplen con las exigencias procesales, en cumplimiento del artículo 228 del Código General del Proceso y con el fin de contradecir el dictamen aportado, ruego citar a los peritos firmantes de los informes mencionados para que absuelvan los interrogatorios acerca de su idoneidad e imparcialidad y el contenido del dictamen que cada uno emitió en cumplimiento de sus funciones.

VIII. FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA.

Objeto y me opongo frente a las cuantías relacionadas en el juramento estimatorio del presente líbello por los argumentos soportados frente a las pretensiones de la demanda, y solicito respetuosamente a este despacho que en caso de advertir que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o se sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, se decreten las pruebas de oficio que se consideren necesarias para tasar el valor pretendido. Por otro lado, solicito que se apliquen las sanciones a que haya a lugar en los eventos en que este Honorable Despacho niegue las pretensiones por su falta de demostración, en la suma equivalente al cinco por ciento (5%) del valor pretendido de la demanda cuyas pretensiones fueron desestimadas, a la luz del literal tercero y del párrafo del artículo 206 del Código General del Proceso.

IX. PRUEBAS.

A. DOCUMENTALES.

1. Las que se aportarán en la demanda inicial y su contestación.
2. Copia de la póliza de PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL AA139080 ORDEN 74 expedida por **LA EQUIDAD DE SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO**.
3. Condiciones Generales de la póliza contenidas en la Forma 15062015-1501-P-06-000000000000116.

4. INTERROGATORIO DE PARTE.

De manera cordial, solicito a este Honorable Despacho se sirva fijar fecha y hora para escuchar en interrogatorio a la DEMANDANTE y a los DEMANDADOS, interrogatorio que desarrollare de forma oral o escrita para que depongan sobre los hechos que le consten de la demanda.

X. NOTIFICACIONES.

- A. La parte accionante, en el lugar indicado en su demanda.
- B. El representante de las partes accionantes, en el lugar indicado en su demanda.
- C. La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo, puede ser notificado en la Cra 9A No. 99 – 07 P.12 – 13 – 14 – 15 en la ciudad de Bogotá D.C., dirección electrónica para notificaciones notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop, y teléfono 6015922929.

- D. La suscrita apoderada recibirá notificaciones en la Secretaría de su Despacho o en la Cll 93 BIS No. 19 – 40 Of. 105 en la ciudad de Bogotá D.C., Dirección electrónica para notificaciones legalriskconsultingcol@gmail.com, y teléfono 321 405 2124.

Del Señor Juez, Atentamente,

LUISA FERNANDA RUBIANO GUACHETÁ

C.C. No. 1.017.179.863 de Medellín.

T.P. No. 345.742 del H. C . S. de la J.

Correo Electrónico: legalriskconsultingcol@gmail.com

Señor
JUEZ 44 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2020-00396-00
DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y OTROS
DEMANDADOS: COOTRANSCOMPARTIR LTDA y OTROS

CONTESTACIÓN A LA REFORMA DE LA DEMANDA

JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, obrando como apoderado de la empresa **COOTRANSCOMPARTIR LTDA**. Con NIT.- 800.068.046-3, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, ubicada en la carrera 52C No 41B-12 SUR de Bogotá, con teléfono 7102848 – 3105662303, con correo electrónico cootranscompartiltda@gmail.com, representada legalmente por el señor **ORLANDO GRIJALBA VEGA**, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'388.178 de Bogotá, según poder que me fue conferido al señor Juez, me dirijo con el fin de dar contestación a la reforma de la demanda en referencia y proponer las excepciones de fondo de conformidad con lo siguiente:

EN CUANTO A LOS HECHOS

Al Hecho 1.-) Parcialmente cierto, toda vez que el ciclista por su imprudencia a velocidad se cruzó la vía sin respetar la prelación de esta y fue a chocar contra la buseta y al caer al pavimento se fracturó el cráneo por no portar los elementos protectores que ordena el Código Nacional de Tránsito (Art. 94-95), como es el casco protector, que al no utilizarlo dará inmovilización del rodante.

Al Hecho 2.-) No es cierto; porque el conductor del microbús venia pendiente de su actividad y al momento de salirle en forma imprevisible el ciclista a velocidad para cruzar la vía sacó la buseta hacia el lado izquierdo para no atropellarlo, pero el ciclista continuo su recorrido y finalmente se estrelló contra el lado derecho delantera de la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por falta de utilizar el protector ordenado por el artículo 94-95 del Código Nacional de Tránsito.

Al Hecho 3.-) Es cierto que la buseta transitaba por una vía principal en el Municipio de Soacha – Compartir, pero el hecho fue cuando en forma sorpresiva salió el ciclista a velocidad a cruzar la vía sin respetar la prelación de la vía violando con esto del deber objetivo de cuidado (imprudencia), como se puede probar con las fotos que se allegan al presente proceso.

Al Hecho 4.-) Es cierto; pero la manifestación del agente de tránsito es una hipótesis que puede ser desvirtuada porque no fue testigo presencial de los hechos.

Al Hecho 5.-) No es cierto; porque el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conducía el vehículo con el deber objetivo de cuidado tanto así que al ver al ciclista reaccionó en forma inmediata para tratar de evitar el atropellamiento sacando su vehículo hacia el lado izquierdo quedando sobre el andén como se aprecia en la fotografía allegada al proceso.

Al Hecho 6.-) Es cierto.

Al Hecho 7.-) Es cierto.

Al Hecho 8.-) No me consta; se debe probar

Al Hecho 9.-) No me consta: se debe probar.

Al Hecho 10.-) No me consta; se debe probar.

Al Hecho 11.-) Es cierto.

Al Hecho 12.-) Parcialmente cierto; toda vez que el vehículo se encuentra en copropiedad con otra persona como se indica en la tarjeta de propiedad del automotor.

Al Hecho 13.-) Es cierto.

Al Hecho 14.-) Es cierto.

Al Hecho 15.-) No me consta; se debe probar

EN CUANTO A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS FUERON MODIFICADAS EN LA REFORMA DE LA DEMANDA AL INTRODUCIR TRES RENGLONES EN CADA DECLARACIÓN

Me opongo a todas y cada una de ellas por carecer de fundamentos de hecho y de derecho para invocar las declaraciones que allí se enuncian, pues no existe prueba alguna que conlleve a determinar la responsabilidad del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, si se tiene en cuenta que el ciclista violó el deber objetivo de cuidado al cruzar la calle sin respetar la prelación de la vía principal por donde transitaba la buseta para luego ir a chocarse contra la parte delantera derecha de la buseta causándose sus propias lesiones para luego fallecer en el Hospital días después.

En cuanto a la condena solicitada por el daño emergente, en el traslado de la demanda no se allegó prueba alguna que los pueda determinar por tal razón, no puede prosperar su solicitud y mucho menos condenar a la parte demandada por estos.

En cuanto al Lucro Cesante, la parte demandante enuncia el perjuicio por Lucro Cesante pero no allega prueba alguna que demuestre la existencia de los mismos y es por esta razón, que la parte demandada no puede ser condenas a estos.

En cuanto Al Daño de la Vida en Relación, me opongo al cobro de dicho perjuicio pues de acuerdo con el más reciente pronunciamiento jurisprudencial (sentencia del 1 de junio de 2020 del Honorable consejo De Estado Sala de lo contencioso Administrativo Sección Tercera , Magistrado Ponente Dr. NICOLÁS YEPES CORRALES, proferida dentro del Radicado 680012331000200700286-01) El daño a la vida de Relación, hace parte del Daño a la Salud, como una afectación corporal de la víctima al daño directa (no de los familiares) por lo que su indemnización está restringida a quien sufrió el daño a la salud directamente. Lo anterior, coincide como lo indica la apoderada de la parte demandante cuando enuncia la sentencia DE LA Corte suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, I Magistrado Ponente YESID RAMIREZ BASTIDAS, acta No 267 del 25-08-2010, Sentencia 33833, donde hace relación a las lesiones sufridas por la señora RITA STELLA BOHORQUEZ PAEZ, con ocasión de los daños causados como consecuencia de un accidente de tránsito donde le quedaron secuelas de carácter permanente y es el motivo de que su vida en Relación no quedó igual a la que tenía antes de dicho accidente. Por lo anterior, El Daño de la Vida de Relación al caso de la presente demanda no aplica por cuanto aquí se trata de una persona fallecida.

OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

El artículo 206 del C. G. del P., establece que el Juramento Estimatorio de Daños y Perjuicios puede ser objetado y es esta la razón por la cual objeto el Juramento Estimatorio declarado por la parte demandante en su demanda así:

Ahora desde tiempo atrás la Sala Civil de la Honorable Corte suprema de Justicia ha definido el daño como “todo detrimento, menoscabo o deterioro, que afecte bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, con su esfera espiritual o afectiva, o con los bienes de su personalidad” y, por ello, en cuanto a la teoría de responsabilidad Civil, es el requisito más importante, al punto que, sin su ocurrencia u demostración, no hay lugar a reparación alguna. (CSJ-SC DEL 1 DE Noviembre de 2013 Rad. No 1994-26630-01).

Por otra parte, para que el daño se tome indemnizable, ha dicho la Honorable Corte Suprema de Justicia que debe ser directo y Cierto y no meramente eventual o hipotético, esto es, que se presente como consecuencia de la culpa y que aparezca real y efectivamente causado. (CSJ. SC. Del 27 de marzo de 2003, Rad. 6879).

Por lo anterior, se concluye que, la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, al referirse al Daño Emergente, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (Q.E.P.D.), no ha probado en que se encuentran representados los tres millones doscientos diecisiete mil cuatrocientos treinta y tres pesos (\$3'217.433.00), pues simplemente se limita enunciarlos sin demostrar su representación. Por tal razón, como lo indica la norma no pueden ser reconocidos por falta de prueba que conlleve a determinar la existencia real de los mismos.

En cuanto al Lucro Cesante Consolidado o Pasado reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, en la suma de \$31'416.430.00 pesos, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), no se encuentran probados, sino simplemente se limita a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al Lucro Cesante Futuro reclamado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, EN LA SUMA DE \$77'780.300.00 PESOS, en calidad de compañera permanente del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.) no se encuentran probados, sino simplemente se limita la demandante a enunciarlos sin determinar realmente en que consiste el Daño, como se encuentra representado y de donde proviene, por tal motivo no puede ser reconocido por falta de prueba.

En cuanto al daño a la vida de Relación, solicitados por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, se encuentran simplemente enunciados, pero realmente no demuestra cual es la causa de los mismos y en que se encuentran representados, hecho que conlleva a determinar que no sean reconocidos por falta de prueba.

En cuanto al perjuicio Moral reclamados por las demandantes ERNESTINA GÓMEZ ESEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELISABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ, se encuentran enunciados en la suma de CUATROCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS UN MIL QUINIENTOS PESOS (\$438'901.500.00), suma de dinero que no corresponde a la realidad del perjuicio causado, pues dentro del proceso no aparece probado cual ha sido el perjuicio Moral y en que consiste la causa del mismo, pues no se ha demostrado la relación de afectividad de convivencia con el causante sino simplemente se toman en los establecidos por el consejo de Estado sin determinar la causa de los mismos. Por tal motivo, no pueden ser reconocidos hasta tanto no se demuestren dichos perjuicios.

Como medio de pruebas a la objeción solicito tener en cuenta los documentos obrantes al proceso.

EXCEPCIONES DE FONDO

EXCEPCION DE CESACION DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA DEMANDADA COOTRANSCOMPARTIR LTDA.- EN RAZÓN A QUE EL HECHO SE DEBIO A UN CASO FORTUITO y/o FUERZA MAYOR.

Se dice que, el caso Fortuito y/o la Fuerza Mayor, son causas excluyentes de la Responsabilidad, que no es otra cosa que la presencia de un acontecimiento extraño a la voluntad del hombre que determina en este una acción u omisión causante del ilícito, o mejor del resultado delictuoso.

Dichas causas (Excluyentes del elemento psíquico de la Responsabilidad) tienen un carácter común que es, LA IMPREVISIBILIDAD y la INEVITABILIDAD DEL HECHO.

El Caso Fortuito se ha definido como un fenómeno Imprevisible y extraño a la voluntad humana que torna Inevitable el evento, no obstante que el sujeto no lo ha querido, ni tampoco causado por Culpa.

La Fuerza mayor es principalmente un hecho del hombre que plaga la voluntad humana de otro, y, por lo tanto, su nota distintiva es la IRRESISTIBILIDAD.

El requisito de IMPREVISIBILIDAD se coliga con más relieve a un momento que es anterior al hecho, ya sea humano o material, definido como Fortuito y, por consiguiente, reviste un aspecto en el cual se destaca mayormente el elemento subjetivo, así alcance a objetivarse a través de una evaluación “EX ANTE”.

A su vez el requisito de la INEVITABILIDAD constituye un aspecto objetivo más destacado, por cuanto siempre se coliga a un momento posterior al hecho. Se presenta como situación consecencial de una cierta conducta, vale decir como resultado, así tenga origen imprevisible, puesta frente a situaciones anómalas, ya sean de orden natural o humano, resultado que se torna entonces en algo incontrastable e inmodificable.

Analizada la figura del Caso Fortuito y/o la Fuerza Mayor en relación con el accidente de tránsito ocurrido el día 12 de Septiembre del año 2019, a la hora de las 12.30 P.M., en la carrera 11D con calle 20 SUR Barrio Compartir – Soacha (Cund) , donde el vehículo de placas SOC-947 conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, colisionó contra la bicicleta conducida por el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), donde resultó lesionado y posteriormente falleció se puede establecer lo siguiente:

1.- Que el microbús transitaba por una vía principal de Occidente a Oriente saliendo del Barrio Compartir hacia el centro de Soacha, vía que consta de dos (2) carriles en el mismo sentido y en donde por el carril izquierdo se desplazaba el microbús y por el carril derecho se desplazaba otro vehículo que se detuvo al llegar a la esquina de la vía por donde transitaba la bicicleta y en forma sorpresiva el ciclista se lanzó a cruzar la vía por donde venía el microbús sin detenerse a pesar que el vehículo hizo un giro hacia la izquierda para evitar la colisión subiéndose al andén pero por falta del deber objetivo de cuidado y la impericia del conductor de la bicicleta se chocó contra el microbús en la parte delantera derecha y al caer sobre el andén se fracturó el cráneo como se indica en el bosquejo topográfico del croquis allegado al proceso y las fotografías anexadas al expediente como medio de prueba.

2.- Que para el conductor del microbús el hecho sucedido fue Imprevisible porque en forma repentina y sin mediar las consecuencias el ciclista se lanzó a cruzar la vía y una vez lo ve el conductor del microbús de inmediato realizó una maniobra violenta y peligrosa hasta el punto de subirse al andén para evitar el atropellamiento del ciclista quien por su imprudencia y falta de pericia chocó contra el microbús y al caer al piso se fracturó el cráneo por no portar el casco reglamentario exigido por las normas de tránsito.

3.- En cuanto a la Inevitabilidad del hecho, se encuentra probado en el bosquejo topográfico del croquis cuando se aprecia que el conductor del microbús trato de evitar el impacto contra el ciclista, pero no fue posible porque el microbús quedó montado sobre el andén y no hubo lugar más por donde llevar el vehículo para que no se produjera el choque contra el ciclista.

Visto los hechos desde este punto, no cabe duda que el hecho sucedido para el conductor del microbús es Fortuito toda vez que se reúnen los dos (2) elementos para que la figura del Caso Fortuito se presente ya que se reúnen los requisitos de la Imprevisibilidad y la Inevitabilidad derivados de la forma como ocurrieron los hechos.

PETICIÓN

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de las costas del proceso.

EXCEPCIÓN DE: RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

Fundamento esta excepción en los siguientes hechos:

Según versión del señor WILMER ELIAS HOLGUIN CÓRTEZ, conductor del vehículo de placas SOC-947. Manifestó que, El accidente de tránsito ocurrió el día 12 de septiembre de 2019, siendo aproximadamente las 12.30 P.M., en la carrera 11 D con calle 20 Sur Barrio Compartir Soacha (Cund), en donde el microbús subía por la vía principal que va de Compartir a la Autopista Sur para dirigirse al centro de Soacha (Cund); dice que, la vía por donde transitaba es de dos (2) carriles en el mismo sentido y que él se desplazaba en ese momento por el carril izquierdo porque por el carril derecho iba otra buseta el cual se detuvo en la esquina antes de cruzar la vía y en ese instante en forma repentina salió a velocidad un ciclista cruzando la vía y cuando lo vio lo único que pudo hacer fue sacar el microbús todo al lado izquierdo para no atropellarlo pero el ciclista no se detuvo y se estrelló contra la parte delantera del lado derecho del microbús y al caer el ciclista contra el andén se fracturó el cráneo; luego llegó la ambulancia y lo trasladó para el Hospital; luego después de un mes falleció el ciclista.

Los hechos antes narrados por el demandado WILMER ELÍAS HOLGUIN CÓRTEZ, se encuentran estipulados en el informe Policial de Accidente de Tránsito número A001013450 de fecha 12 de septiembre de 2019, elaborado por el subintendente TELLEZ FERNANDEZ WINNSE y allegado al proceso como medio de prueba.

Según lo dicho anteriormente se puede concluir lo siguiente:

El artículo 2 del Código Nacional de Tránsito dice que: “Una Vía Principal: Es una vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías Ordinarias”; Luego dice que es una vía Ordinaria: “ La que tiene tránsito subordinado a las vías principales”.

El artículo 66 del Código Nacional de Tránsito, en uno de apartes dice lo siguiente: “El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda”.

El artículo 94, inciso seis (6) del Código Nacional de Tránsito dice lo siguiente: “Los conductores deberán portar Casco de Seguridad de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte”; Inciso Séptimo: en caso de no portar el Casco de Seguridad dará derecho a la inmovilización del vehículo.

Analizada las normas antes descritas, se puede establecer que, el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), violó las normas antes mencionadas y el deber objetivo de cuidado ya que por su imprudencia al cruzar la vía con su bicicleta a velocidad y sin precaución chocó contra el Microbús que transitaba por la vía principal a pesar de que el conductor del vehículo realizó una maniobra de giro hacia su izquierda para evitar el impacto como esta diagramado en el croquis del accidente, pero por falta de pericia del ciclista chocó contra la buseta y al caer al piso se fracturó el cráneo por no llevar el caso de seguridad de que ordena la Ley.

Ahora, si analizamos el bosquejo topográfico elaborado por el agente de tránsito en el croquis del accidente, y las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba, claramente se puede ver que el conductor del Microbús realizó una maniobra bastante peligrosa para evitar el atropellamiento del ciclista tanto así que subió la buseta al andén pero el ciclista chocó contra la llanta delantera derecha de la buseta y cayó sobre el andén fracturándose el cráneo como se demuestra con las fotografías allegadas al proceso como medio de prueba.

Por los hechos antes expuestos no cabe duda que el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), fue el causante de sus propias lesiones y posteriormente de su propia muerte, por violar el deber objetivo de cuidado cuando por su imprudencia se cruzó la vía sin respetar la prelación de la misma y por transitar en una bicicleta sin llevar los elementos de seguridad como lo exige el Código Nacional de Tránsito.

PETICIÓN

Sírvase señor Juez, declarar probada esta excepción de fondo por los argumentos antes narrados y como consecuencia condenar a la parte actora al pago de costas procesales.

EXCEPCION DE FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO PATRIMONIAL SOLICITADO POR LOS DEMANDANTES

Referente a los perjuicios patrimoniales solicitados por la parte actora en las pretensiones de su demanda no se allegó prueba alguna al proceso que acredite la existencia del Daño Emergente y el Lucro Cesante solicitado por la demandante ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA.

En la objeción al Juramento estimatorio de Daños y Perjuicios se dijo cuáles eran los motivos por los cuales el Despacho no podía tener en cuenta dichos perjuicios, pues uno de ellos es la falta de prueba para determinarlos.

PETICIÓN

Por los hechos fundamentados en la objeción al juramento estimatorio, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de Fondo.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE A LOS PERJUICIOS MORALES

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por los perjuicios morales que le fueron causados como consecuencia de la muerte del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre los perjuicios de orden Moral se reduzcan teniendo en cuenta que la conducta realizada por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, conductor del vehículo está determinada en la ley como CULPOSA, y que su actuar se debió a un Casi Fortuito y Fuerza Mayor, como al igual por responsabilidad de la misma víctima como aparece probado dentro del proceso.

EXCEPCION DE EXCESO EN EL MONTO DE DINERO A RECLAMAR POR PARTE DE LOS DEMANDANTES EN CUANTO SE REFIERE AL DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN

Vista las pretensiones de los demandantes respecto del monto a reclamar por el Daño a la Vida de Relación que le fueron causados como consecuencia del fallecimiento del señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), se puede establecer que son elevados toda vez que el hecho sucedido está determinado en la Ley como Culposos y además hay que tener en cuenta que la víctima fue la causante de su propia muerte al cruzar la vía imprudentemente.

Además, hay que tener en cuenta que, existe jurisprudencia donde se indica que este perjuicio se puede reclamar cuando se trata de hechos donde la víctima resultó lesionada, más no por fallecimiento de la misma.

PETICION

Conforme a los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de fallar sobre estos perjuicios se tenga en cuenta la Jurisprudencia enunciada en la objeción al Juramento Estimatorio.

PRUEBAS SOLICITADAS PARA LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y LA REFORMA DE LA MISMA Y LAS EXCEPCIONES DE FONDO FORMULADAS

Como medio prueba solicito al señor Juez, se sirva tener en cuenta y decretar las siguientes:

1.- DOCUMENTALES: Que se tenga en cuenta todos los documentos allegados al proceso por las partes.

1.1.- Que se tenga en cuenta como medio de prueba el dictamen pericial llevado a cabo al lugar de ocurrencia del accidente de tránsito del vehículo de placas SOC-947, conducido por el señor **WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS** donde perdiera la vida el señor **ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA** (q.e.p.d.), dictamen elaborado por el perito **EDGAR ISAAC CHOCONTÁ POVEDA - WILSON EDUARDO CABEZAS RAMÍREZ**, y **RAFAEL CASTILLO CAMACHO**, perteneciente a la empresa **O.T.I.C INVESTIGACIONES**, donde consta las circunstancia de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito de fecha 12 de septiembre de 2019, sobre la carrera 11D con calle 20 Sur Soacha - compartir . peritaje que prueba la responsabilidad de la misma víctima.

2.- TESTIMONIOS:

A.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el agente de tránsito **TELLEZ HERNANDEZ WINNSE**, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), identificado con cédula de ciudadanía No 11.529.211, con placa 061323 de la Policía de Tránsito SETRA, con el fin de rendir declaración sobre los hechos plasmados en el croquis del accidente de tránsito elaborado por éste y el cual obra al proceso.

El agente de tránsito puede ser notificado en la Estación de Policía de Soacha (Cund) o al correo electrónico decun.gutah.citaciones@policia.gov.co

B.- Que se fije día y hora para que comparezca a su Despacho el señor **CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO**, mayor de edad, vecino de Soacha (Cund), ubicado en la carrera 13 No 2-57 Soacha -Compartir, con teléfono 3213128867, con correo electrónico Con el fin de que rinda testimonio sobre los hechos sucedidos en circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito relacionado en los hechos de la demanda principal teniendo en cuenta que es un testigo presencial de los mismos.

:

C.-) Que se fije día y hora para que comparezcan a su Despacho a rendir declaración de testimonio Al señor **EDGAR ISAAC CHOCONTÁ POVEDA, WILSON EDUARDO CABEZAS RAMÍREZ, Y RAFAEL CASTILLO CAMACHO**, todos mayores de edad, vecino de Bogotá, identificado el primero con cédula de ciudadanía No 80'114.549, y el segundo con cédula de ciudadanía No 80'723.997 de Bogotá, ubicados en la Calle 27 A Sur No 10A-40 Barrio Country Sur de Bogotá, con teléfono 3022808318 – 3108845067, con correo electrónico oticinvestigaciones@gmail.com, en calidad de peritos investigadores de la empresa OTIC S.A.S., con el fin de ser escuchados en declaración del informe de reconstrucción de Accidente de Tránsito realizado al lugar de ocurrencia del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de septiembre de 2019, donde perdiera la vida el señor **ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA** (q.e.p.d.), al colisionar contra la buseta de placas SOC-947, conducida por el señor **WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS**, peritaje que prueba que el hecho sucedido fue responsabilidad de la misma víctima.

3.-) INTERROGATORIO DE PARTE: que se fije día y hora para que los demandantes **ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA, ALEJANDRA LOZANO GÓMEZ, ELIZABETH LOZANO GÓMEZ y MARÍA FERNANDA LOZANO GÓMEZ**, comparezcan a su Despacho a absolver interrogatorio de parte que les formularé el día de la audiencia.

4.-) PRUEBA TRASLADADA: Que se oficie a la Fiscalía 04 Seccional de Soacha (Cund), para que a mi costa se remita copia del proceso Penal No 257546000392201901498 por el delito de Homicidio Culposo siendo investigado el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de septiembre del año 2019, donde falleció el señor ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.).

5.-) PRUEBA PERICIAL: Solicito al señor Juez, que a mi costa de la lista de auxiliares de la Justicia se nombre perito experto en Física y Planimetría para que rinda un dictamen Físico que determine las circunstancias de tiempo, modo y lugar de como ocurrieron los hechos y las causas probables de la ocurrencia del accidente de tránsito de fecha septiembre 12 de 2019, el cual se encuentra plasmado el croquis del accidente allegado al proceso.

En caso de no existir el perito solicitado en la lista de auxiliares de la Justicia, pido que se oficie a la Universidad Nacional de Colombia para que asignen un perito experto en Física y rinda el dictamen solicitado.

6.-) INSPECCIÓN JUDICIAL AL LUGAR DE LOS HECHOS: Solicito al señor Juez, se sirva fijar día y hora para llevar a cabo una Inspección Judicial al lugar de ocurrencia de los hechos descritos en la demanda principal y a su vez se nombre perito experto en la materia para que rinda un concepto jurídico sobre la ocurrencia del accidente de tránsito en circunstancias de tiempo, modo y lugar.

7.-) Que se tenga en cuenta dos (2) fotografías tomadas en el lugar de ocurrencia de los hechos en donde se muestra la posición final del vehículo y de la bicicleta y los rastros de sangre del ciclista accidentado.

EXCEPCIONES DECLARADAS DE OFICIO

De conformidad a lo establecido en el Art. 282 del C. G. del P., solicito al señor Juez, que de oficio en la sentencia declare cualquier excepción de fondo que llegare a resultar probada dentro del proceso en referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamento esta contestación de demanda en el Art. 93, 96, del C. G. del P. y demás normas concordantes para el caso en concreto.

ANEXOS

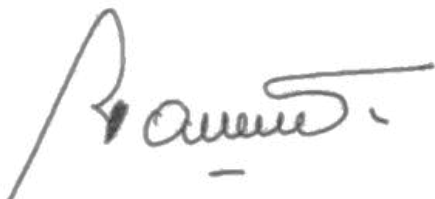
El poder para actuar y dos (2) fotografía a color del lugar de ocurrencia de los hechos donde se muestra la posición final de los rodantes, certificado de cámara de comercio de la empresa COOTRANSCOMPARTIR Ltda. y Dictamen Pericial elaborado por los peritos EDGAR ISAAC CHOCONTÁ POVEDA – WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ y RAFAEL CASTILLO CAMACHO, al lugar de ocurrencia del hecho sucedido donde perdiera la vida el ciclista ANGEL MARÍA LOZANO GARCÍA (q.e.p.d.), al impactar contra el vehículo de placas SOC-947, conducido por el señor WILMER ELIAS HOLGUIN CORTÉS.

NOTIFICACIONES

Las recibiré en la Secretaría de su despacho o en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, teléfono 3102542725, correo electrónico charryabogado@hotmail.com

Mi poderdante **COOTRANSCOMPARTIR LTDA.**, las recibirá en la carrera 52c No 41B-12 SUR de Bogotá, correo cootranscompartiltda@gmail.com

La parte demandante las recibirá en el lugar indicado de la demanda principal. -



JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTA

Bogotá D.C., 30 de marzo de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

ASUNTO: CONTESTACION DE LA REFORMA DE LA DEMANDA.

MAURICIO ANDRADE SANTAMARÍA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en calidad de apoderado judicial del demandado **JULIO CESAR LEON CASAS** identificado con C.C. No. 80.084.943, de acuerdo al poder otorgado, por medio del presente escrito y encontrándome dentro de la oportunidad legal, conforme a la notificación de fecha 11 de marzo de 2022 por estado, me permito presentar CONTESTACION A LA REFORMA DE LA DEMANDA y presentación de EXCEPCIONES DE FONDO, incoada, de acuerdo con el mismo orden propuesto, en los siguientes términos:

I. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

De forma general manifiesto que me opongo a todas y cada una de las pretensiones incoadas por la demandante, **porque no le asisten razones fácticas, probatorias ni jurídicas**. No obstante, atendiendo a los postulados del artículo 96 del Código General del Proceso, procedo a hacer un pronunciamiento expreso de todas y cada una de las pretensiones, así:

- Declarativas.

PRIMERA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado.

SEGUNDA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los términos del decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.¹, por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

¹ **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque

TERCERA: ME OPONGO PARCIALMENTE, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar es claro que conforme al contrato de vinculación la empresa llamada a responder y no los propietarios del vehículo.

CUARTA: NO ME OPONGO.

- De condena.

QUINTA: DAÑO EMERGENTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que son situaciones que deberán probarse por parte de la familia y su legitimación en la causa, con referencia si son beneficiarios del occiso.

QUINTA: LUCRO CESANTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que dentro del plenario no existe prueba alguna que determine que el occiso devengare un ingreso mensual ni se encuentra certificado dentro del plenario, por lo tanto, los cálculos realizados por la parte demandante, no tienen validez debido a que si no existe una actividad productiva no podemos hablar de perjuicio material patrimonial. De igual manera al existir una culpa exclusiva de la víctima es claro que dicha situación deberá determinarse no existiendo liquidación a favor alguna.

QUINTA: DAÑOS MORALES O PATRIMONIALES SOLICITADOS A TODOS LOS RECLAMANTES. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada.

QUINTA: DAÑO DE VIDA DE RELACIÓN. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada, de igual manera deberá probarse la afectación en los cambios de vida de relación en este aspecto.

SEXTA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los

automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

términos del decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.², por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

SEPTIMA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, no existiendo derecho a costas o agencias en derecho a favor del demandante.

II. CON RESPECTO OBJECCIÓN A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE PERJUICIOS

Señor juez, atendiendo lo establecido en el artículo 206 del CGP, me permito presentar objeción a la estimación razonada propuesta por el demandante, atendiendo lo siguiente:

1. Para el cálculo de los perjuicios materiales relacionados con el lucro cesante consolidado y futuro, se tuvo en cuenta que el occiso percibía un ingreso de un salario mínimo, sin embargo, no existe evidencia probatoria ni se aporta prueba que determine que el señor realizará actividad alguna, ni mucho menos que se encontrará devengando la suma deprecada, por lo tanto, para determinar la pérdida futura o consolidada, es clara que debe existir un valor percibido, situación que no se evidencia.
2. De igual manera se imputa como beneficiaria a la señora ERNESTINA GOMEZ como única beneficiaria de la liquidación de lucro cesante, para lo cual no existe prueba contundente y que de certeza que esta conviviera en los últimos 5 años con el occiso, situación que radica en que no exista lucro por reconocer.
3. Así mismo, para la liquidación del lucro es claro que el apoderado tuvo en cuenta la edad de la reclamante, situación que desconoce claramente las formulas de la sala civil de la corte suprema, debido a que solo se debe tener en cuenta la expectativa de vida del occiso más no de la beneficiaria.

OTROS DEPENDIENTES	-
EDAD PROBABLE RESOLUCIÓN 1555 DE 2010 SUPERBANCARIA	30,6 AÑOS

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que la estimación no corresponde a la señalada por el apoderado de la parte demandante, debiendo ser ajustada a la realidad.

² **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

III. CON RESPECTO A LOS HECHOS DE LA REFORMA

PRIMERO: NO ES CIERTO, en primer lugar es dable señalar que producto del accidente, se pudo determinar que el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), producto de su imprudencia vial, incumplió una señal de PARE, procediendo a intervenir una intersección vial sin tomar los cuidados y señales de tránsito. Por lo tanto, para señalar términos de arrollar es claro que debe existir una valoración para determinar dicha situación.

Al respecto y como se probará, en el presente evento ocurrió una situación la cual podemos indicar como la siguiente:

El señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevare consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

De igual manera, es claro que dentro de la intersección existía otro vehículo lo cual se pudo determinar, que el conductor no vio el ingreso del ciclista ANGEL MARIA LOZANO GARCIA dentro de la intersección, por lo tanto, son actos exclusivos de la víctima.

SEGUNDO: NO ES CIERTO, el vehículo de la empresa disminuyó su velocidad y en segundo lugar, la negligencia e imprudencia fue producto de los actos del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), ya que incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevare consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

TERCERO: NO ES CIERTO, conforme al croquis del accidente e informe técnico allegado por el suscrito, se evidencia que el lugar de los hechos no es cerca a una intersección, de lo contrario se presenta dentro de la intersección vial, cuando el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) ingreso a la vía violando la señal de pare.

CUARTO: NO ES CIERTO, NO es dable confundir una causal con una hipótesis del informe de tránsito, por lo tanto, las causas reales deberán corresponder a las situaciones probadas, toda vez que el policía de tránsito llega tiempos después sin validar con antecedentes de tiempo lo realmente ocurrido.

QUINTO: NO ES CIERTO, el conductor ingresó a la intersección vial de forma correcta, sin embargo al existir otro vehículo en la misma esfera del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) quien no respeto la señal de tránsito de PARE es claro que existe imposibilidad de prevenir el mismo, cuando es la misma víctima la responsable de no acatar las señales de tránsito.

SEXTO: ES CIERTO.

SÉPTIMO: ES CIERTO.

OCTAVO: NO ES CIERTO, teniendo en cuenta que en el expediente no se desprende que el actor devengue un ingreso mensual, por lo tanto, dicha circunstancia deberá probarse dentro del expediente.

NOVENO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales y de salud que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

DÉCIMO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

UNDÉCIMO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEGUNDO: ES CIERTO.

DÉCIMO TERCERO: ES CIERTO.

DÉCIMO CUARTO: ES CIERTO. Al respecto es dable determinar que la operación del vehículo se encontraba en poder de la empresa COOTRANSCOMPARTIR, quien fue la que contrató al conductor del vehículo y operaba el mismo en las rutas habilitadas.

DÉCIMO QUINTO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEXTO: NO ES CIERTO, dichas afirmaciones deberán probarse en el transcurso del proceso, especialmente las calidades de beneficiarias.

II. EXCEPCIÓES.

Con base en la anterior contestación a los hechos, pretensiones de la demanda y fundamentos fácticos, respetuosamente me permito interponer las siguientes excepciones de mérito o fondo a nombre de la demandada, sin que ello implique reconocimiento de derecho alguno por parte de mi representado:

1. HECHO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA POR DESCONOCIMIENTO DE SUS PROHIBICIONES EN CALIDAD DE PEATÓN

El artículo 58 del Código de Tránsito, establece que los peatones tienen las siguientes prohibiciones:

“- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”.

Las anteriores prohibiciones fueron totalmente desconocidas por el demandante, quien ingresó a una vía destinada al tránsito de vehículos, independientemente como hubiese sucedido el evento, sino el demandante no hubiera ingresado a la vía, no estaríamos en un accidente de tránsito.

El Consejo de Estado Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 05001233100020120069001 (54121), Nov. 27/17, estudiando un medio de reparación directa, recordó que la culpa exclusiva de la víctima (elemento que excluye la responsabilidad del Estado) se presenta cuando esta viola las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado.

Así mismo, se concreta en la demostración de la simple causalidad material, según la cual la víctima directa participó de manera dolosa o culposa y fue causa eficiente en la producción del daño.

De ahí que la jurisprudencia de la Sección Tercera, a través de una línea jurisprudencial, ha establecido 11 fundamentos o supuestos en los que cabe, o no, encuadrar el hecho o culpa de la víctima como eximente de responsabilidad:

- i. *Se concreta por la experiencia de la víctima en el manejo de objetos o en el despliegue de actividades.*
- ii. *La “ausencia de valoración del riesgo por parte de las víctimas” puede constituir una “conducta negligente relevante”.*
- iii. *Puede constituirse en culpa de la víctima el ejercicio por los ciudadanos de “labores que no les corresponden”.*
- iv. *Debe contribuir “decisivamente al resultado final”.*
- v. *Para “que la conducta de la víctima pueda exonerar de responsabilidad a la entidad demandada, la misma debe ser causa determinante en la producción del daño y ajena a la Administración”, a lo que se agrega que en “los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad”.*

- vi. *La “violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, la que “exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño cuando ésta es exclusiva”.*
- vii. *Por el contrario, no se configura como eximente cuando no hay ni conocimiento de un elemento o actividad que entraña peligro, ni hay imprudencia de la víctima.*
- viii. *Se entiende la culpa exclusiva de la víctima “como la violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, lo que cabe encuadrar, matizando, en el primer supuesto, porque no solo opera por virtud del consentimiento de un acto ilícito, sino al despliegue de una conducta que es violatoria de las obligaciones a las que está llamado a cumplir (como en la conducción de vehículos a la velocidad ordenada, a la distancia de seguridad, a la realización de maniobras autorizadas, al respeto de la señalización, etc.).*
- ix. *Debe demostrarse “además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta”, lo que encuadra en el cuarto supuesto dogmático de la imprudencia de la víctima.*
- x. *Que se acrediten los elementos objetivos de la conducta gravemente culposa de la víctima.*
- xi. *Que la víctima “por sus propios hechos y actuaciones se puso en condiciones de soportar el daño” (C. P. Jaime Orlando Santofimio).*

En este caso, el demandante conocía que por esa vía se ejercía tránsito de vehículos, de igual manera, que la vía contaba con señalización entre otros aspectos, por lo tanto, fue negligente e imprudente ingresar a una vía que se encuentra con tránsito de los mismos, realizando una conducta gravemente culposa.

La conducta anterior, desatiende todas las obligaciones relacionadas con el peatón.

2. CONCURRENCIA DE CULPAS O CONCAUSALIDAD.

Señor juez, sin aceptar derecho alguno, solicito qué conforme a la demostración y pruebas allegadas a este proceso, se determine si así lo considera este despacho, la concurrencia de culpas por parte del conductor del vehículo y el demandante, como quiera que este desconoció sus obligaciones como peatón conforme al código de tránsito, siendo su conducta negligente e imprudente.

La sala civil de la Corte Suprema de Justicia, sentencia SC2107-2018 Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, MP. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA, indicaron frente a la concurrencia de culpas o concausalidad lo siguiente:

“Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta “en todo o en parte”³ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, “el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”⁴, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, “que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad”⁵, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima.

Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil⁶, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el “nexo causal”, indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo⁷.

A propósito dijo esta Corte:

“(…) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre **la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado.** Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, **se dice que una y otra son concausa de este**’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, **al señalar que ‘[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño**’ (De Cupis, Adriano. El daño. Teoría General de la

³ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁴ *Ídem*.

⁵ CSJ SC 23 de noviembre de 1990, G.J. CCIV, pág. 69.

⁶ “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.

⁷ CSJ SC 6 de abril de 2001, rad. 6690.

Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...)”⁸ (se resalta).

Bajo los anteriores aspectos, es dable señalar que en el evento en que se desestime la anterior excepción, se revise la imprudencia y negligencia efectuada por el demandante, la cual fue un factor determinante para la realización del hecho.

3. EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD POR CAUSA EXTRAÑA.

Señor juez, como se ha indicado a lo largo de esta contestación, la vía donde transitaba el vehículo, es una intersección vial en la cual existía otro vehículo parqueado, que no permiten la visibilidad de manera adecuada, por lo tanto, es plenamente demostrable que el accidente pudo haberse presentado por causa extraña.

El nexo de causalidad, como lo ha dicho tanto la Corte Suprema de Justicia, como el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos. Así, por ejemplo en sentencia del 2 de mayo de 2002 dijo el Consejo de Estado: *“El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado...”*²

Si bien existe una presunción de culpa, también lo es que la misma puede desvirtuarse por la ocurrencia del insuceso y las causas extrañas al mismo, esto es, que existió una intervención de la vía como factor del evento, conforme a las probanzas del mismo, por lo tanto, se deberá acceder a la presente excepción.

4. INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD POR VINCULACIÓN DE VEHÍCULO A EMPRESA DE TRANSPORTE.

El artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015, establece el Contrato de vinculación de flota.

*“El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en***

⁸ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

El contrato de vinculación de flota se regirá por las normas del derecho privado y las reglas mínimas establecidas en el presente Capítulo. Este contrato debe contener, como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término de duración, que no podrá ser superior a dos años, y las causales de terminación, dentro de las cuales se deberá encontrar la autorización de desvinculación expedida por el Ministerio de Transporte, sin necesidad de su inclusión en el documento contractual”.

De igual manera, establece que la empresa tiene la responsabilidad del control efectivo y de la operación del vehículo al respecto:

“ARTÍCULO 2.2.1.6.8.2. Responsabilidad de la empresa. En el contrato de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se obliga a:

1. Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.
2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que implique, de cualquiera manera, que el servicio es prestado por una persona no autorizada
3. Garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio de manera sustentable.

La empresa deberá llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual deberá estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

4. Realizar la capacitación de su personal.
5. Realizar el mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de todos los vehículos vinculados a su capacidad transportadora con administración integral y garantizar que el mantenimiento preventivo se efectúe en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa se responsabiliza de designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

6. Abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan dado estricto cumplimiento al programa de mantenimiento preventivo de la empresa”.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que mi poderdante no puede tener responsabilidad solidaria por el simple hecho de ser propietario sino la empresa habilitada es la que tiene el control y operación del vehículo, situación que deberá ser accedida por el presente despacho en caso de que exista fallo a favor del demandante.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

5. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR NO TENER CALIDAD DE GUARDIAN DEL BIEN.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

Teniendo en cuenta lo anterior, y como se demostrará con el contrato de vinculación mi poderdante no ejercía la calidad de ser guardián del bien objeto del evento, por lo tanto, no tiene ninguna responsabilidad en su acaecimiento.

6. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN.

El artículo 94 del CGP establece que *“La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (1) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante”.*

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que una vez admitida la demanda en la fecha 16 de diciembre de 2020, el acto no notificó a mi poderdante dentro del año siguiente, atendiendo la indebida notificación realizada y reportada mediante nulidad procesal, por lo tanto, los términos deberán estar prescritos al no cumplir con el requisito anterior, encontrándose prescrita la acción de responsabilidad civil extracontractual.

6. EXCEPCION POR NO DEMOSTRACIÓN DE INGRESO POR PARTE DEL OCCISO.

Señor juez, atendiendo a que no se demostró por parte de la demandante el ingreso económico por parte del occiso, no es dable proceder a su demostración en sede judicial y mucho menos reconocer el perjuicio de lucro cesante.

En este orden, la sala civil de la corte suprema de justicia, ha señalado que el lucro cesante es tal y como lo define el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, consiste en una ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento, por lo tanto, al no tenerse un provecho o ganancia demostrable, no es posible hablar de este tipo de perjuicio.

VII. MEDIOS DE PRUEBA

Solicito de manera respetuosa se decreten, practiquen y tengan como medios de prueba las siguientes:

A. INTERROGATORIO DE PARTE CON RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS.

Solicito Señor Juez hacer comparecer al Despacho en fecha y hora señalada por usted a los demandantes, para que en su calidad absuelva interrogatorio que en forma oral o escrita le formularé en audiencia pública sobre los hechos que convoca la demanda y los que se expresan en la contestación. En caso de que el demandante, no comparezca ni justifique sumariamente su inasistencia, solicito la confesión ficta o presunta en relación a los hechos de la defensa susceptibles de prueba de confesión. El cuestionario lo formularé en audiencia pública o por escrito en sobre cerrado.

B. DOCUMENTALES.

Sírvase señor Juez otorgar el valor probatorio correspondiente a los siguientes documentos:

- *Informe técnico del accidente realizado por la empresa ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINILASTICA OTIC S.A.S. de fecha 10 de noviembre de 2021.*

- *Copia del contrato de vinculación de vehículo a la empresa COOTRANSCOMPARTIR suscrito con mi poderdante en la fecha 1 de marzo de 2019.*

C. INSPECCIÓN JUDICIAL.

Teniendo en cuenta que el contenido del croquis e informe policial de tránsito no concuerda con las situaciones reales de la vía, en especial sobre la señalización, solicitó a su señoría practicar inspección judicial en la Carrera 11 D No.20 SUR de Soacha Compartir, para determinar las condiciones de la vía, y especialmente la señalización que omitió el occiso.

En esta inspección se podrá determinar la intersección vial, y las obligaciones del occiso que debió revisar previo a ingresar a dicha intersección.

D. TESTIMONIAL.

Solicitó a su señoría citar a diligencia de testimonio a las siguientes personas:

- **TELLEZ HERNANDEZ WINNSE, quien es el agente de tránsito**
Ruego señor juez oficiar a la dirección de tránsito y transporte de Bogotá o Soacha, para que se ordene su citación a la respectiva diligencia.
- **CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO**, para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO - WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ**, para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – RAFAEL CASTILLO CAMACHO**, para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – ISAAC CHOCONTA POVEDA**, para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

IX. FUNDAMENTO DE DERECHO.

Fundamento esta contestación de reforma demanda en el artículo 96 del CGP, y demás normas.

X. ANEXOS.

Me permito anexarle a la presente demanda:

1. Los documentos mencionados en el acápite de pruebas.
2. Poder y correo de otorgamiento.

X. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Calle 71 No.11-10 oficina 204 de la ciudad de Bogotá D.C. y mandrade@aclgroup.co y mi poderdante julioleon.80@hotmail.com.

Del Señor Juez,



MAURICIO ANDRADE SANTAMARIA

C.C. No. 86.083.103 de Villavicencio

Tarjeta Profesional No. 176.372 del C.S.J.



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN Y VINCULACION

Entre los suscritos a saber: Por una parte **ORLANDO GRIJALBA VEGA**, mayor de edad con domicilio y residencia en la ciudad de Bogotá D.C., identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en nombre y representación de la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR "COOTRANSCOMPARTIR"**, domiciliado en la Ciudad de Bogotá D.C., con Nit. **800.068.046-3**, quien para efectos de éste contrato se denominará la **EMPRESA**; y por otro **JULIO CESAR LEON CASAS** Domiciliado y residenciado en **BOGOTA**, identificado como aparece al pie de su firma, y de quien para efectos del presente contrato se denominará **EL VINCULADO** hemos decidido celebrar este contrato que se regirá por las siguientes cláusulas y en lo contemplado por lo reglado en el Código de Comercio y/o código civil y por los decretos 171 y 176 del cinco de febrero de 2001 o las normas que las modifiquen o sustituyan; **PRIMERA:** Objeto, vincular colectivo Placa **SOC 947**, Marca **DAIHATSU**, Modelo **2002**, Motor **15B1688106**, Chasis **V12850114**, de propiedad del vinculado, al parque automotor de la Empresa para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente a la **EMPRESA**. **SEGUNDA:** Este negocio jurídico no tiene por objeto compra-venta de capacidad transportadora de la Empresa o lo que se conoce como cupo. **TERCERA: OBLIGACIONES:** La empresa cobra al vinculado y este pagará **mensualmente** las sumas que en adelante se establecen por los siguientes conceptos: a) aporte a capital Cinco **(5)** SMDLV; b) por fondo de reposición legal según producidos, c) rodamiento Catorce **(14)** SMDLV; d) por seguridad social y prestaciones sociales por cada conductor afiliado (aquí se incluye, cesantías, vacaciones, salud, riesgos profesionales, pensión, parafiscales, etc.) Diecinueve **(19)** SMDLV, Parágrafo: A la terminación de éste contrato la Empresa devolverá al vinculado, los dineros por concepto de aportes, (y lo que contractualmente quiera devolver Cootranscompartir) No obstante lo anterior, **EL VINCULADO**, se somete desde ahora a pagar las anteriores sumas y los aumentos que anualmente disponga la Asamblea General de la Empresa Cooperativa o los que disponga el Consejo de Administración durante la vigencia de éste contrato. Las pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual estarán a cargo del **PROPIETARIO**. **CUARTA: CAUSALES DE TERMINACIÓN Y DE DESVINCULACION:** Son causales de terminación y,





COOTRANSPARTIR

Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

por lo mismo, para solicitar la desvinculación administrativa por parte de la **EMPRESA**. Además de las consignadas en el Artículo 57 del Decreto 171 de Febrero 05 de 2001, Las siguientes: a) Haber sido expulsado el vinculado como asociado de la Cooperativa situación que se expresará al Ministerio de Transporte para efectos de desvinculación como solicitud de desvinculación por mutuo acuerdo. b) Alterar o no llevar el vehículo los distintivo, número de orden y razón social de la empresa. c) Permitir el vinculado que el vehículo sea manejado por personas no autorizadas por la Empresa. d) No permitir que los conductores que operen el vehículo vinculado asistan a los programas que desarrolla la empresa en sus distintos órdenes. F) No presentar certificación, cuando así lo solicite la Empresa, sobre las condiciones técnicas o mecánicas del vehículo vinculado o negarse a efectuar las revisiones de seguridad preventiva que ordene la Empresa, g) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin autorización de la Empresa, h) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin portar alguno de los seguros obligatorios legales, i) Prestar sin autorización de la Empresa un servicio que esta no tenga autorizado, en rutas no autorizadas, o en sectores del casco urbano de Bogotá o Soacha, donde no se tenga autorización para prestar este servicio público. **PARÁGRAFO.** Comprobada alguna de las anteriores situaciones por la Empresa, de manera sumaria y oyendo previamente al vinculado, solicitara al **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, desvinculación del precitado vehículo, invocando como causa **EL MUTUO ACUERDO. QUINTA:** si la Empresa fuere sancionada administrativamente o civilmente con ocasión de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente y esta sanción o condena se impone a la empresa por cuanto la responsabilidad se deriva bien por la imprudencia, impericia, negligencia o violación a las normas de transporte y/o tránsito, o adecuación de la conducta del conductor vinculado a algún o algunos de los tipos penales, en virtud de los cuales a la Cooperativa se la vincule como tercero civilmente responsable, **EL VINCULADO** declara que la empresa puede repetir contra él hasta el monto de la sanción o condena impuesta. **PARÁGRAFO.** Esta responsabilidad la Asume el vinculado como quiera que quien designa al conductor es el vinculado no obstante que quien celebra el contrato de trabajo es la Empresa, y también porque el vinculado es quien ejerce vigilancia sobre el vehículo. Lo dicho anteriormente se aplica y con mayor razón cuando el vehículo es conducido por **EL VINCULADO. SEXTA.** El vinculado autoriza desde ya a la



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

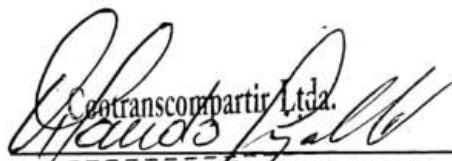
SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

Empresa para retener los dineros ahorrados para cruzar con las deudas que éste tenga con la Empresa o para los efectos consagrados en el artículo inmediatamente anterior. **SÉPTIMA.** Este contrato presta mérito ejecutivo, y el monto de la obligación la certifica el revisor fiscal de la Cooperativa y es exigible desde el momento mismo en que la certificación la expida el Revisor Fiscal, o cuando los actos administrativos o las sentencias condenatorias se encuentren ejecutoriadas. **OCTAVA:** El término de duración del presente contrato es de un año, una vez terminado se analiza el seguimiento de cartera y de acuerdo a su cumplimiento es prorrogado por un término igual. No siendo otro el objeto del presente contrato se termina y se firma por los que intervinieron, A los Primeros **(22)** días del mes de Febrero del año Dos Mil Veintiuno **(2021)**. Con fecha de vinculación A los Primeros **(01)** días del mes Marzo del Dos Mil Diecinueve **(2019)**.

SMLV (Salario Mínimo Mensual Legal Vigente)

SMDLV (Salario Mínimo Diario Legal Vigente)

FIRMAS:


COOTRANSCOMPARTIR Ltda.
ORLANDO GRIJALBA VEGA
GERENTE


PROPIETARIO(A)
JULIO CESAR LEON CASAS
C.C N° 80.084.943 BOGOTA
DIR: CRA 7 A # 187 A75
TEL: 3123769438



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Señores

COOTRANSCOMPARTIR

Dr. ALONSO CHARRY

Bogotá D. C.

REFERENCIA:

VEHÍCULO No.1 Microbús, DAIHATSU, línea DELTA V118

PLACA SOC-947

VEHÍCULO No.2 Bicicleta, TODOTERRENO

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE

DIA, FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE: jueves 12 de septiembre de 2019,
a las 12:30 horas

LUGAR DE ACCIDENTE: Carrera 11D No.20 sur – Soacha Compartir-
Cundinamarca

Bogotá, noviembre 10 de 2021

Página 2 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



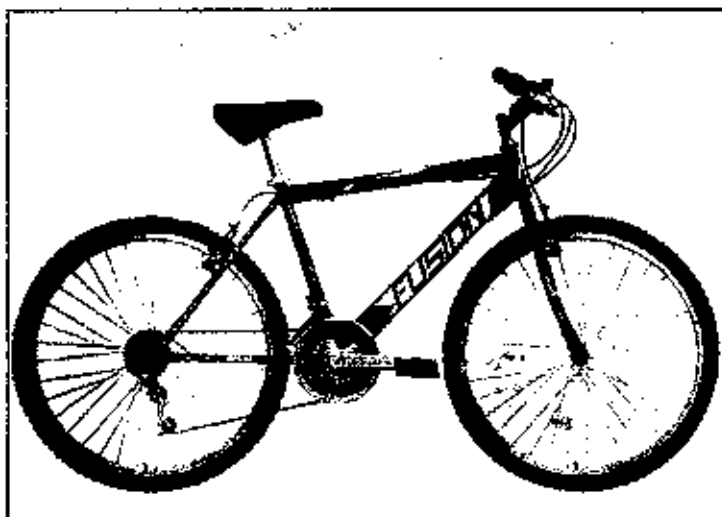
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: 2 (dos)



VEHÍCULO No.1: MICROBUS,
marca, DAIHATSU, línea, DELTA
V118, modelo 2002, color,
BLANCO - VERDE - ROJO, placa
SOC-947, AFILIADO A LA
EMPRESA
COOTRANSCOMPARTIR.

VEHÍCULO No.2: BICICLETA,
TODOTERRENO



Nota: los vehículos de las imágenes se asemejan a los involucrados, en cuanto a estructura, masa y peso, se incluyen como relación visual y referencia.



INDICE

1. PROLOGO.....	PAG. 5
2. INFORMACIÓN.....	PAG. 5
❖ Informe de accidentes de tránsito (IPAT).....	PAG. 6
❖ Ubicación satelital y geográfica del accidente.....	PAG.9
❖ Características de la vía donde ocurren los hechos.....	PAG.10
❖ La Vía.....	PAG.11
❖ Vehículos.....	PAG.16
❖ Registro de evidencias.....	PAG.26
❖ Víctimas.....	PAG.37
❖ Diligencias adelantadas.....	PAG. 37
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.....	PAG.41
4. ANÁLISIS FÍSICO DE MOVIMIENTO, MASA Y ENERGÍA DEL VEHÍCULO.....	PAG.42
5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.....	PAG.44
6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	PAG.51
7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN O EVITAN EL ACCIDENTE.....	PAG.57
8. CONCLUSIONES.....	PAG.64
9. BIBLIOGRAFÍA.....	PAG.71
10. EQUIPO DE TRABAJO.....	PAG.72



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1. PRÓLOGO

La investigación y el análisis de los accidentes de tránsito permiten determinar la manera y causas probables de cómo se produjo. Basados en los procedimientos técnicos de planimetría, fotografía y análisis de la información es posible establecer las causas del siniestro y la dinámica con la que se produjo.

Este informe detalla los procedimientos técnicos desarrollados durante la INVESTIGACIÓN y ANALISIS del siniestro.

2. INFORMACIÓN

Toda la información recopilada durante el proceso de investigación del siniestro es analizada y evaluada por la Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística O.T.I.C, apoyados en las diferentes probabilidades que permiten estudiar y analizar cada caso como único, basados en las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, y realizando los procedimientos técnicos de fijación topográfica, fotográfica y analítica se puede establecer las circunstancias anteriores que produjeron el siniestro.

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y análisis del accidente se describe a continuación:

- a) Documentos entregados por parte de COOTRANSCOMPARTIR a la ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN Y CRIMINALÍSTICA.
- b) Asistencia e inspección por parte del equipo investigativo forense de O.T.I.C. (Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística).
- c) Cinco (5) fotografías del lugar donde ocurre el accidente, dos (2) fotografías del día de los hechos y once (11) fotografía de la inspección realizada a la vía.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **INFORME DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA
DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE SOACHA - CUNDINAMARCA.**

El formulario es un documento de trabajo policial con múltiples secciones y campos para registrar información detallada de un accidente de tránsito. Incluye encabezados, logos institucionales y una estructura de tablas y campos de texto para la recolección de datos.

IMAGEN No.1: En esta imagen se muestra la primera parte de la hoja No.1 del informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), donde se encuentran los datos del accidente, características del lugar y la vía, los datos del conductor y el vehículo No.1.

Página 6 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: otcinvestigaciones@gmail.com - www.otcinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

IMAGEN No.2: En esta imagen se muestra la segunda hoja del informe de accidentes, donde se encuentran los datos del conductor, el vehículo No.2, y la víctima.

Página 7 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

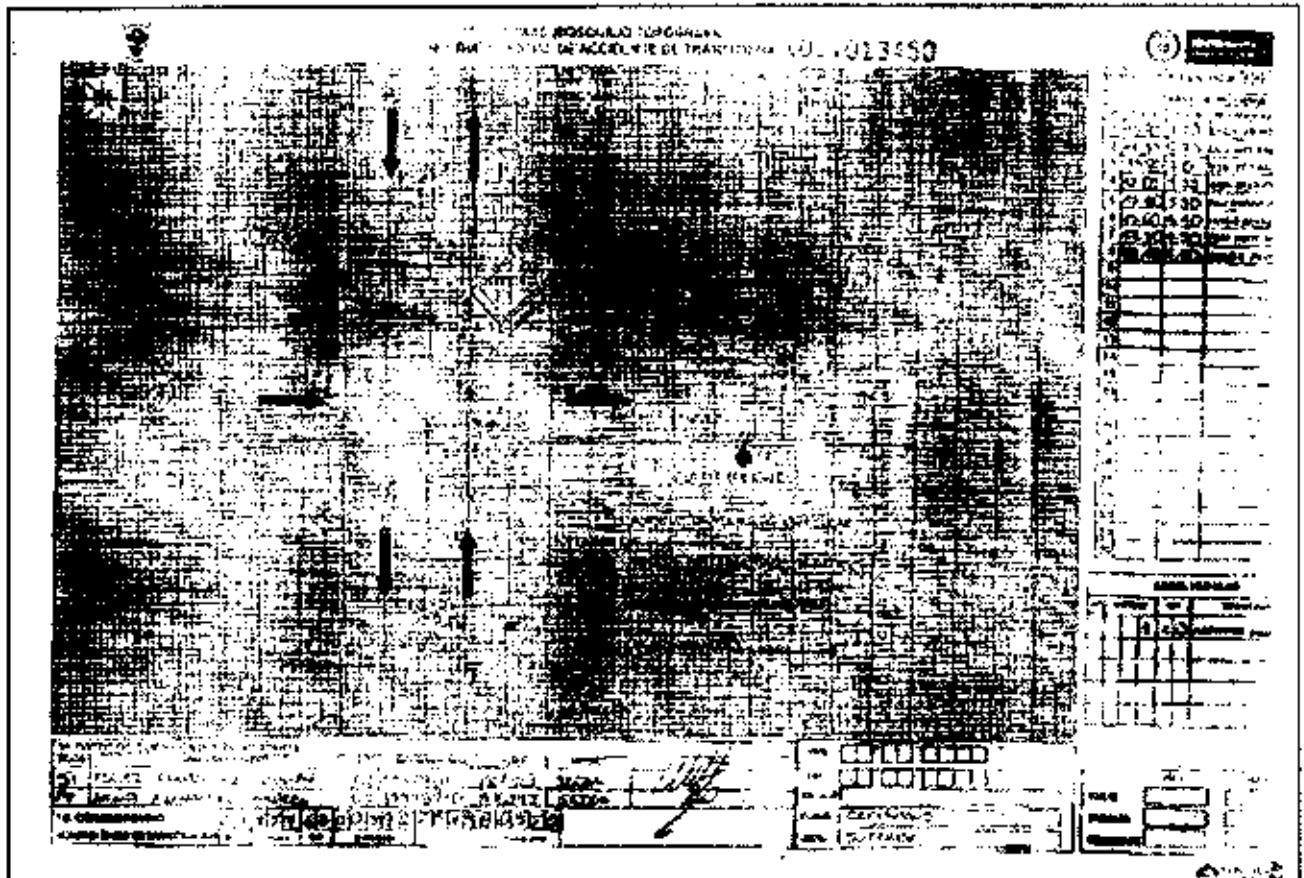


IMAGEN No.3: En esta imagen se ilustra la hoja No.3 del informe de accidentes de tránsito donde se registra el croquis del siniestro.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **UBICACIÓN SATELITAL Y GEOGRÁFICA DEL ACCIDENTE.**

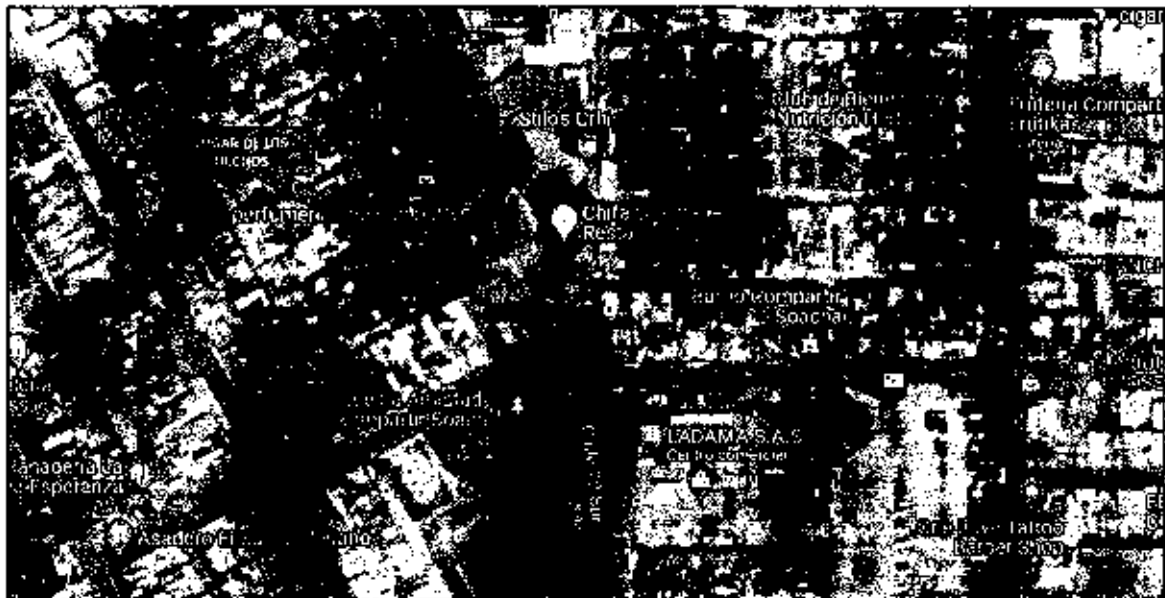


IMAGEN No.4: En esta imagen satelital de GOOGLE MAPS, se muestra la zona geográfica en la cual se desarrolló el hecho, registrada en el informe de accidente.

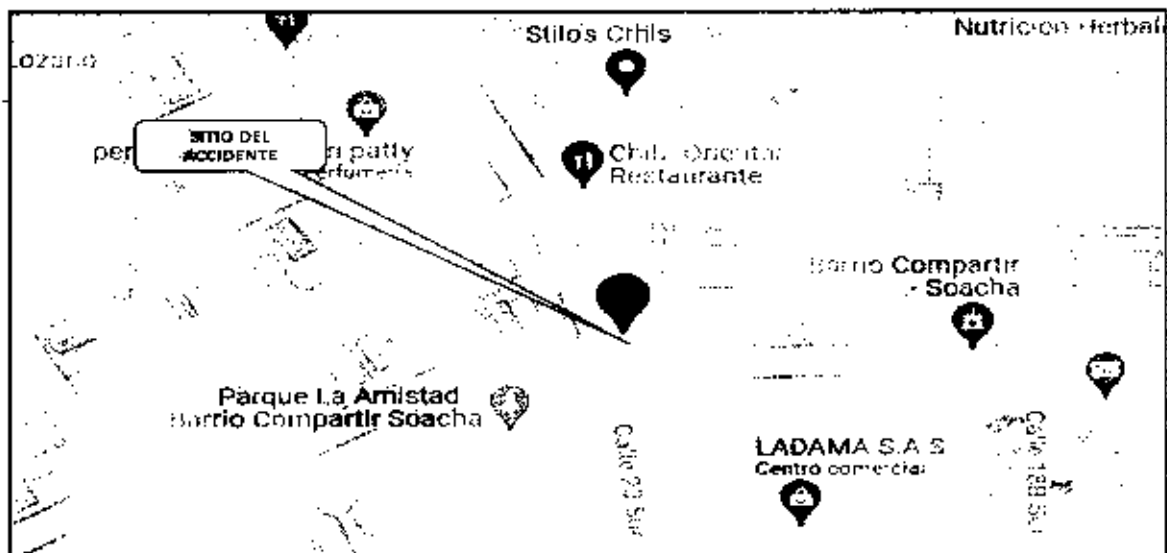


IMAGEN No.5: En esta imagen de rutas terrestres de GOOGLE MAPS se localiza el lugar en el cual ocurrió el accidente.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	Arterial. SECTOR: Comercial. Zona urbana. DISEÑO: Intersección. TIEMPO: Normal.	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRIA:	Recta, plana, con andén.	Recta, plana, con andén.
UTILIZACION:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CANIZADAS:	Una.	Una.
CARRILES:	Dos.	Dos.
MATERIAL:	Concreto.	Concreto.
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
SEÑALES VERTICALES:	Ninguna.	Ninguna.
SEÑALES HORIZONTALES:	Una línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca.	Ninguna.
VISIBILIDAD DIMINUIDA POR:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	CLASIFICACIÓN: Urbana SECTOR: Comercial DISEÑO: Intersección. TIEMPO: No	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRÍA:	Recta, plana, con andén.	Recta, plana, con andén.
UTILIZACIÓN:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CALIDAD:	Una.	Una.
CANCHALES:	Dos.	Dos.
MATERIAL:	Concreto.	Concreto.
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
CONTROLES TRANSITO SENALES VERTICALES	Ninguna.	Ninguna.
DEMARCACIÓN Y SEGURIDAD:	Línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca.	Ninguna.
VISIBILIDAD DIMINUIDA:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **LA VÍA:**

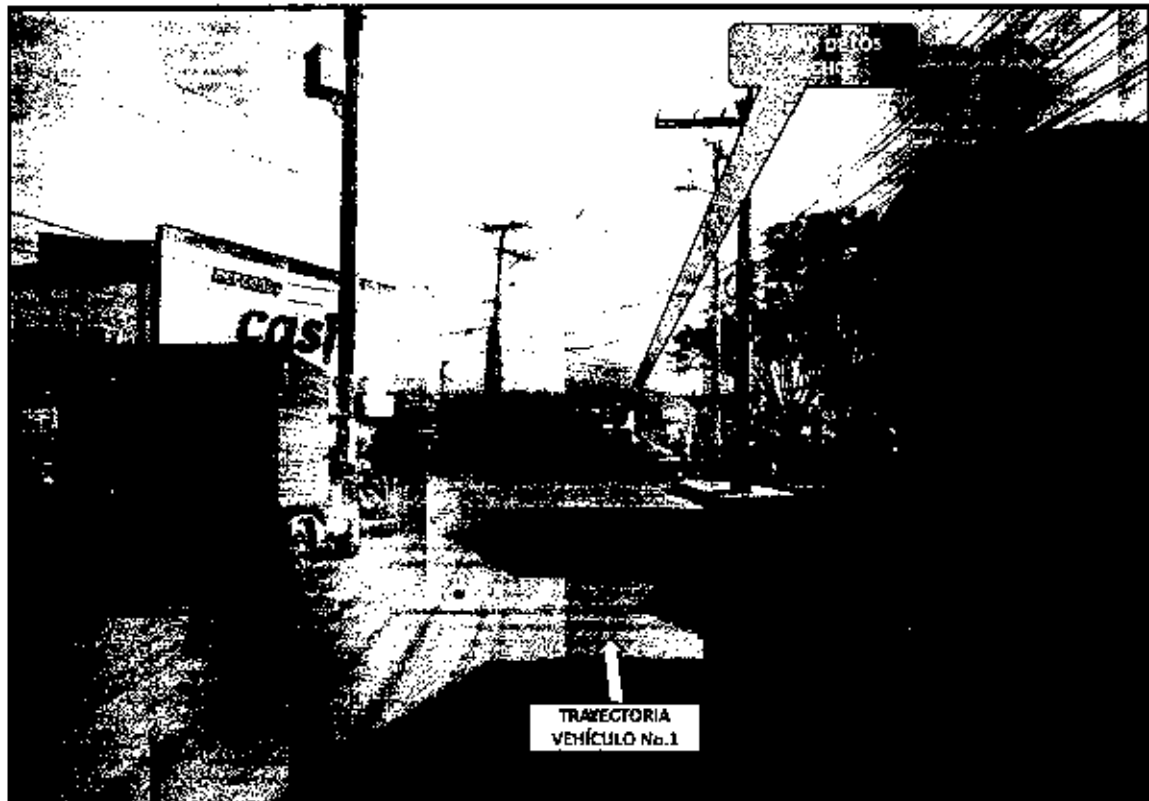
Condiciones, estado y características del lugar, donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1, 2, 3, 4 y 5.



FOTOGRAFÍA No.1. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la carrera 11D, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.1 (Microbús), al igual que el lugar donde al parecer ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.2. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.1 (microbús) involucrado en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



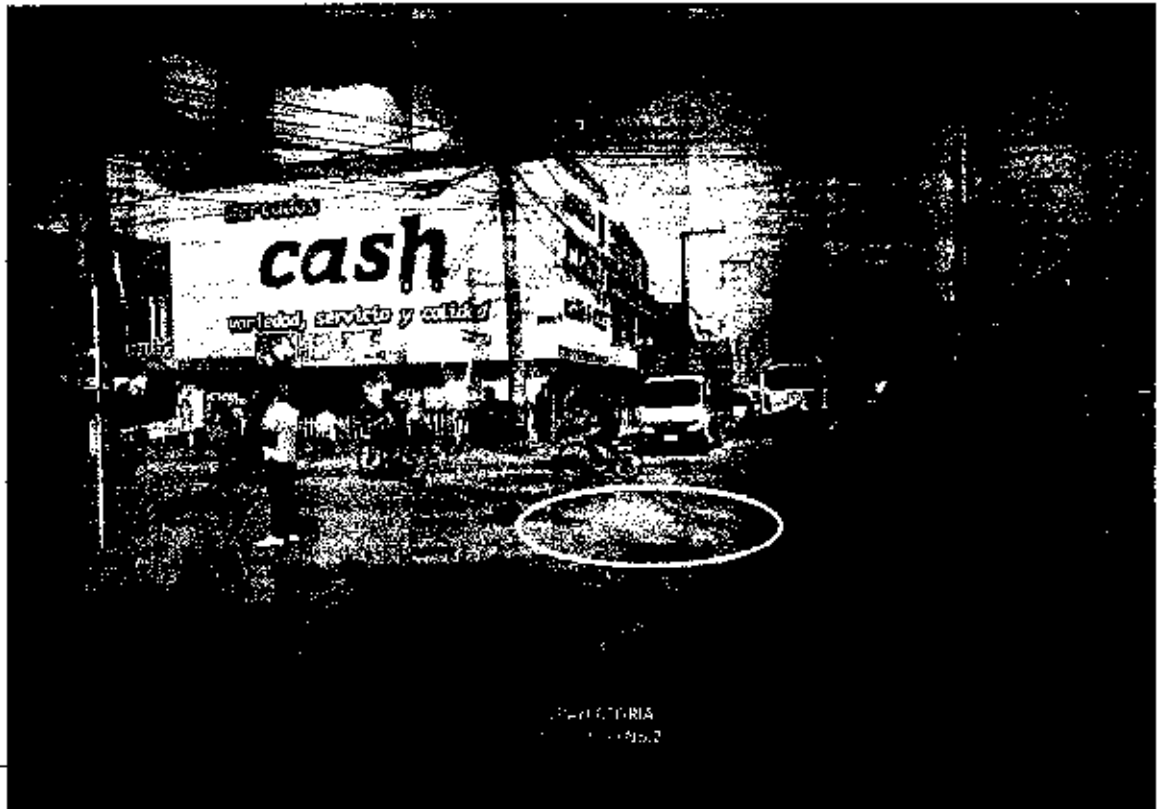
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.3. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la calle 20 sur, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.2 (Bicicleta), al igual que el lugar donde posiblemente ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.4. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.2 (bicicleta) involucrada en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.5. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en sentido contrario al desplazamiento de los vehículos, se puede apreciar la trayectoria que llevaba cada uno momentos antes del accidente y con la elipse blanca se señala el área donde al parecer ocurre el impacto.



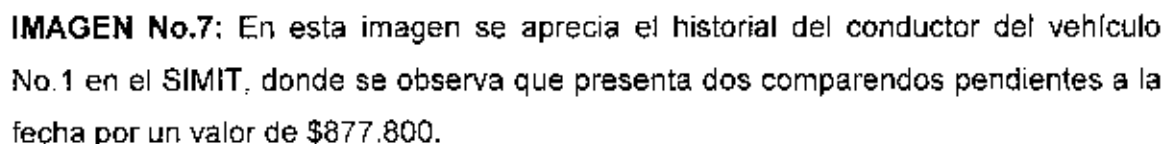
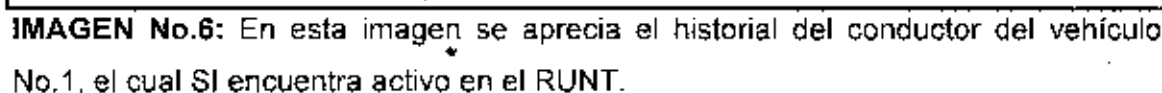
**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VEHÍCULOS:**

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.2.

VEHÍCULO No.1	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: MIP MARCA: DAIHATSU LINEA: DELTA MODELO: PIEZA: 547 EMISOR: GRAN8COMPARTIR SERVICIO: USO CONDUCTOR: WILMER ELIAS DOL COPI: IDENTIFICACIÓN: C.C. 1.012.349-163 EDAD: 31 años al momento del accidente. PASAJEROS: -----
DIMENSIONES	CARGO / ANCHO: 5.60 m / 1.80 m ALTO / PESO: 2.66 m / 2.360 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 2.53 m.

TABLA No.2





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Información comparendo

Comparendo: 1100100090027557268 Fecha comparendo: 30/07/2020	No. comparendo: 1100100090027557268	Fecha: 30/07/2020	Hora: 11:40:00	Dirección: TR 74F CL 40 SUR	Función comparendo: No. de placa
Secretaría Bogotá D.C. Artículo Ley 1382 del 10 de mayo de 2010 Artículo 1382	Secretaría: Bogotá D.C. (11001000)	Agente: 11			

Infraacción C38 - Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Infraacción: WILMIL 1100100090027557268

Detalle infractor

Tipo documento: 1100100090027557268	Numero documento: 1100100090027557268	Nombre: WILMIL 1100100090027557268	Apellidos: WILMIL 1100100090027557268
Tipo de infractor: 1100100090027557268	Se a Configuración para eliver		

IMAGEN No.8: En esta imagen se aprecia el primer comparendo pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C38** "Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.". Impuesta el día 30/07/2020



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Compendio: 110010000000075277-05
Fecha compendio: 01/12/2020

Secretaría Bogotá D.C.
Artículo Ley 1362 del 16 de marzo de 2004.

Infraacción: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.

Infraactor: 110010000000075277-05

Información compendio

No. compendio	Fecha	Hora	Dirección	Fuente compendio
110010000000075277-05	01/12/2020	08:00:00	110010000000075277-05	Nº. vehículo

Infraacción

Código	Descripción	Valor	Saldo
006	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	\$ 458.000	15

Detalles conductor

Nombre	Apellidos
WILSON	BOGOTÁ

IMAGEN No.9: En esta imagen se aprecia el segundo compendio pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C06 "No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004".** Impuesta el día 01/12/2020



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.1 en una vista 3D.

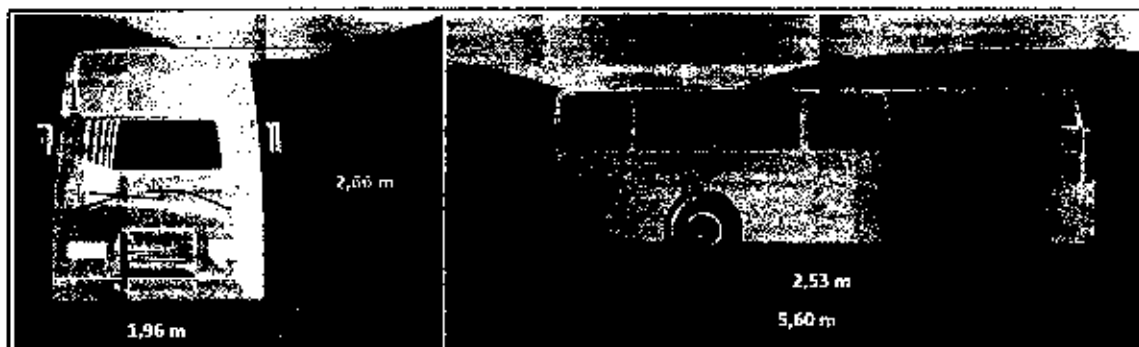


IMAGEN No.10

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.11	IMAGEN No.12						
	<table><tr><td>1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO</td></tr><tr><td>RAYADOS ZONA ANTERIOR,</td></tr><tr><td>ABOTADURA VERTICE ANTERIOR</td></tr><tr><td>IZQUIERDA</td></tr><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>	1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO	RAYADOS ZONA ANTERIOR,	ABOTADURA VERTICE ANTERIOR	IZQUIERDA		
1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO							
RAYADOS ZONA ANTERIOR,							
ABOTADURA VERTICE ANTERIOR							
IZQUIERDA							
En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha roja la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.1.	En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se describen los daños presentados en vehículo No.1 son en su zona anterior y vertice anterior izquierdo.						

Tabla No.3

Página 20 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.4.

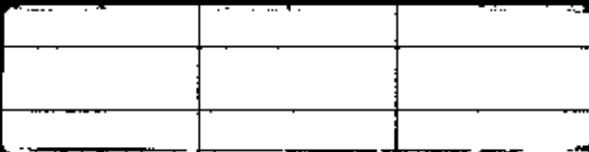
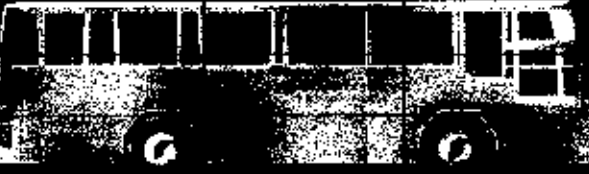
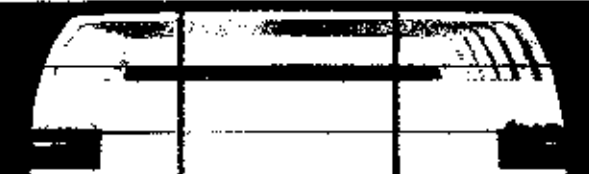
UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Sin daños.
	ESTADO LATERAL IZQUIERDO: Sin daños.
	ESTADO LATERAL DERECHO: Sin daños.
	ZONA ANTERIOR: Rayones en el tercio derecho inferior y vértice anterior derecho.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

TABLA No.4



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- Las características técnico-mecánicas del vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.5.

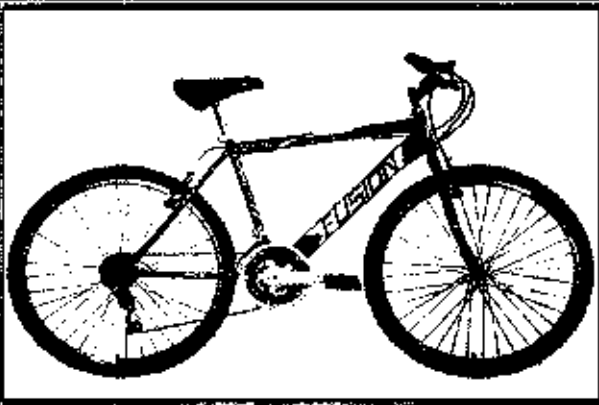
VEHÍCULO No.2	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: BICICLETA MARCA: XXXX LINEA: XXXXX COLOR: ROJO NUMERO DE MARCO: XXXXXX MODELO: XXXX SERVICIO: PARTICULAR CONDUCTOR: ANGEL MARCELO ZANO IDENTIFICACIÓN: C.C 79 EDAD: 59 años al momento del accidente PASAJEROS: XXXX
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 1.62m / 0.50 m ALTO / PESO: 0.85 m / 12 kg DISTANCIA ENTRE EJES: XXXX m

TABLA No.5



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

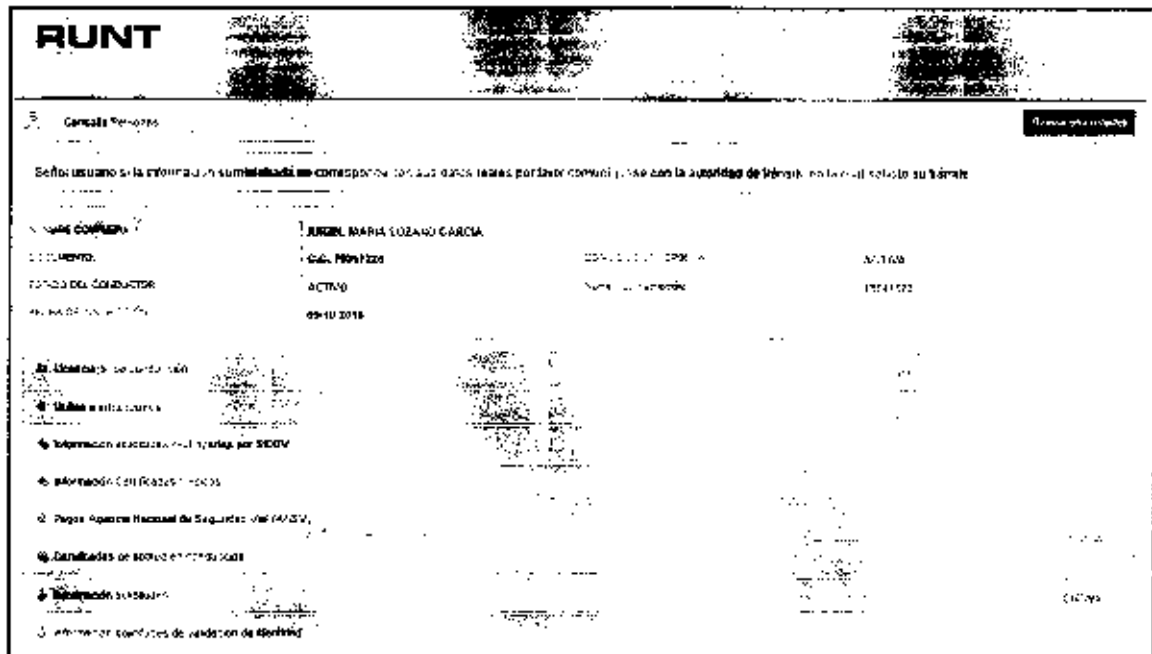


IMAGEN No.13: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2, el cual se encuentra registrado en el RUNT.

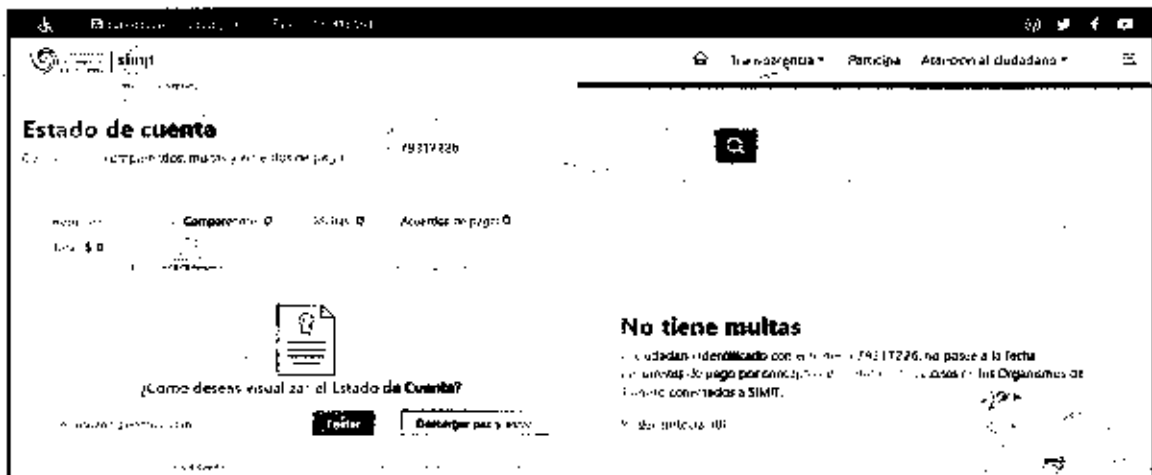


IMAGEN No.14: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2 en el SIMIT, donde se observa que NO presenta comparendos pendientes a la fecha.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.2, en una vista 3D.

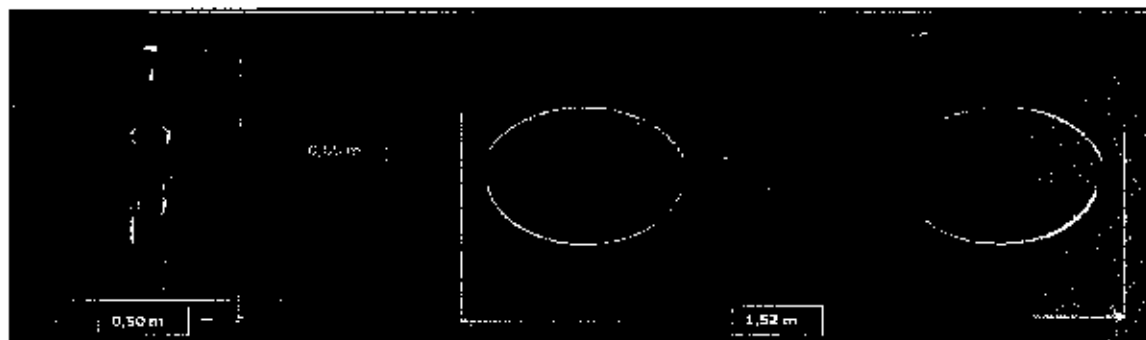
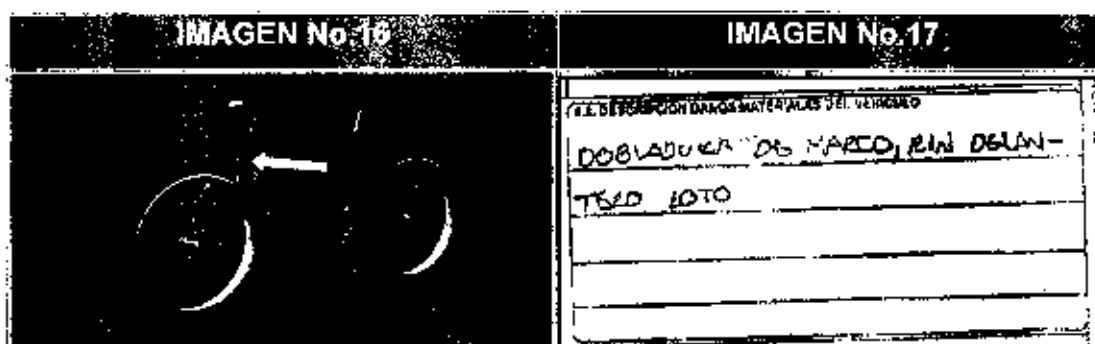


IMAGEN No.15

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad y contundencia de la colisión además de ubicar los vehículos al momento del impacto.



En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha amarilla, la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF), a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.2.

En esta imagen tomada en el informe de accidentes de tránsito, se observa que se describe que el vehículo No.2 presentó daños en su parachoques y rin delantero.

Tabla No.6

Página 24 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.7.

UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Daños en su zona anterior tercio derecho e izquierdo.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	ZONA ANTERIOR: Deformación en toda la zona anterior.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

Tabla No.7



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **REGISTRO DE EVIDENCIAS:**

➤ En el croquis del informe realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha se encuentran registradas las siguientes evidencias:

- ✓ Características y geometría de la vía.
- ✓ Ancho de la vía por la cual transitaban los vehículos.
- ✓ Vehículos en suposición final.
- ✓ Punto de referencia tomada para levantamiento del plano.
- ✓ La respectiva señalización y sentido vial.
- ✓ Posible ruta de los vehículos antes del choque.

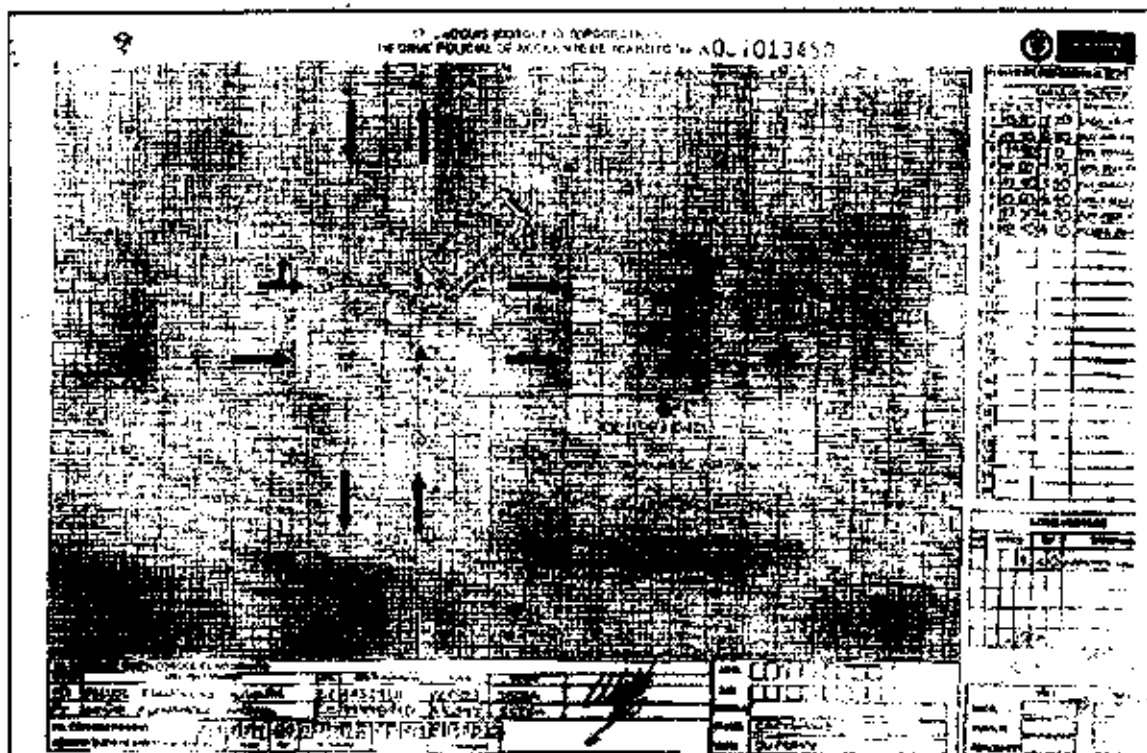


IMAGEN No.18: En esta imagen se muestran las evidencias anteriormente descritas, en el croquis del accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la investigación realizada por parte de los investigadores de O.T.I.C se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.6. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos se aprecia la posición final del vehículo No.1 (Microbús).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.7. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos, se aprecia la posición final de los vehículos involucrados en el accidente, así como el lago hemático dejado por la víctima.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la inspección realizada por los investigadores de O.T.I.C al lugar donde ocurrieron los hechos se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.8. PLANO GENERAL: En esta fotografía se observa la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta) al igual que la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada a un costado de la vía.

FOTOGRAFÍA No.9. PRIMERISIMO PLANO: Como complemento de la fotografía anterior, se evidencia la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada al lado derecho de la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta).





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



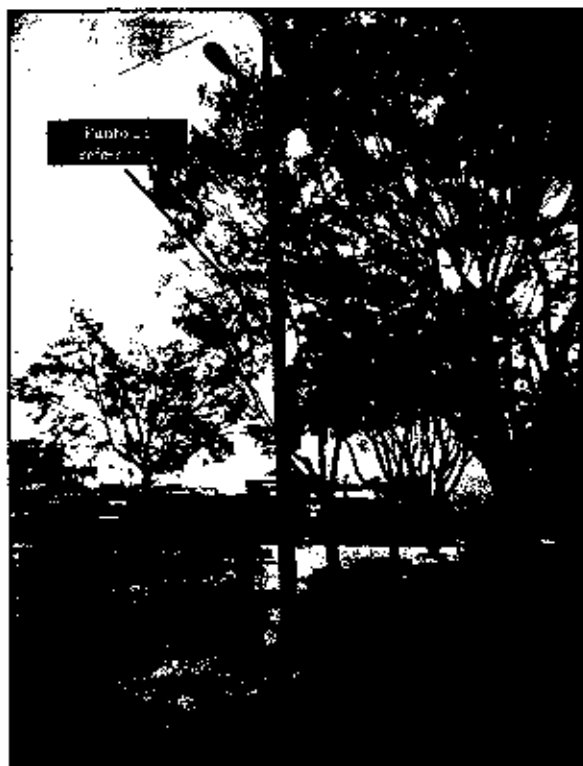
FOTOGRAFÍA No.10.
PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía se observa la nomenclatura del inmueble frente a donde ocurren los hechos, la cual queda registrada en el IPAT realizado por la policía al momento del accidente.

FOTOGRAFÍA No.11. PLANO GENERAL: En esta fotografía se aprecia la trayectoria de los vehículos y el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia para el levantamiento del croquis por la policía de tránsito.





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.12. PRIMER PLANO:

Como complemento de la fotografía anterior, se observa el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia por la policía de tránsito al momento de realizar el respectivo croquis.

FOTOGRAFÍA No.13. PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía observamos el número del poste tomado como punto de referencia.





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las fotografías 16, 17 y 18 se puede apreciar las constantes paradas que realizan los vehículos sobre el carril derecho de la calzada de la carrera 11D (por donde se desplazaba el microbús involucrado en el accidente), reduciendo así la visibilidad a los vehículos que se desplazan por el carril izquierdo de la vía.



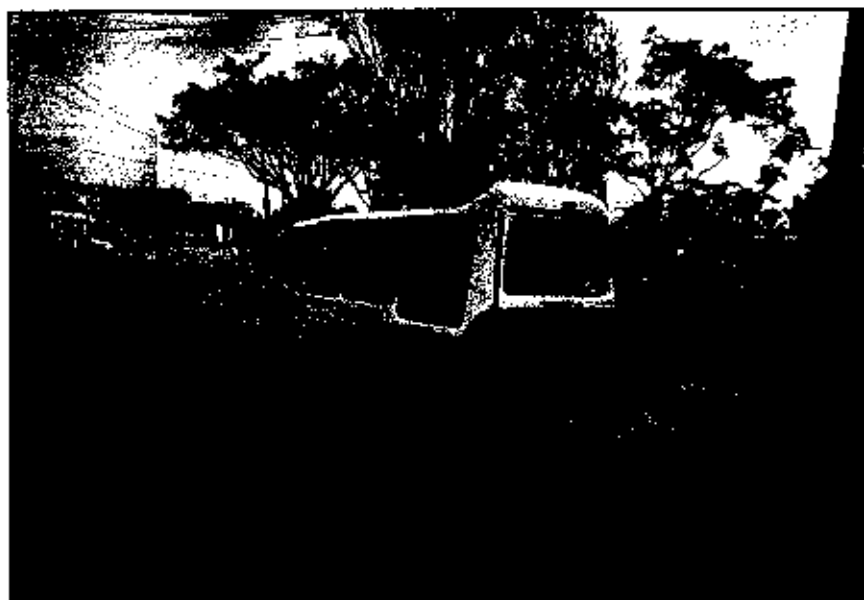
FOTOGRAFÍA No.16



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.17



FOTOGRAFÍA No.18



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 19 y 20 en 3D en planta y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.



IMAGEN No.19



IMAGEN No.20



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 21 y 22 en 3D y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.

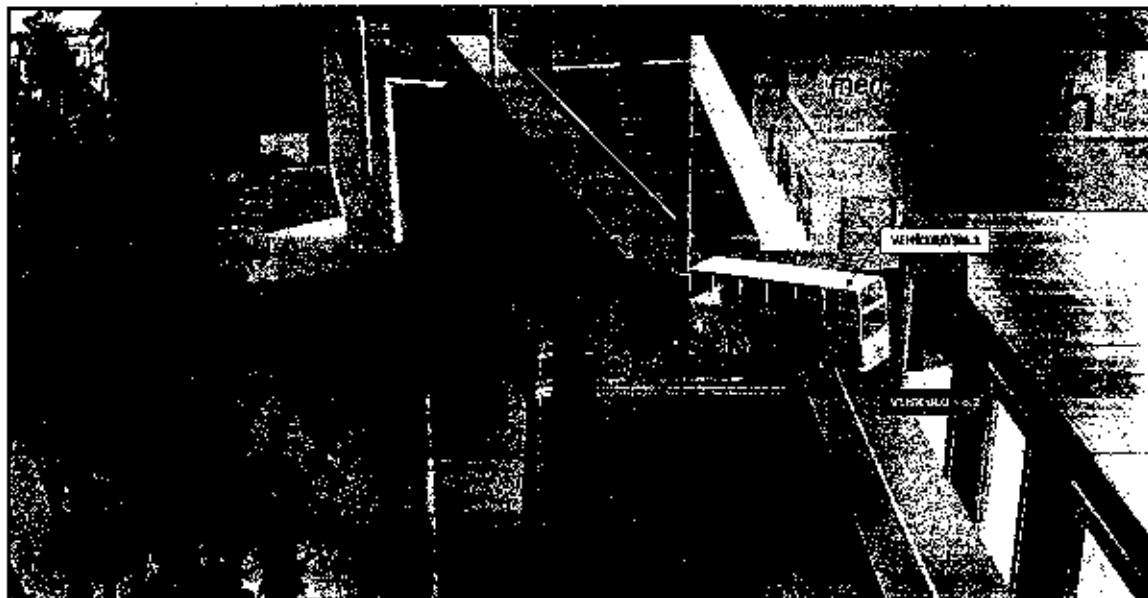


IMAGEN No.21



IMAGEN No.22



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VÍCTIMAS:**

En el informe de accidentes de tránsito se hace relación a 1 (una) persona fallecida la cual se registran a continuación.

1	ANGEL MARIA LOZANO GARCIA C.C.79.317226	CONDUCTOR Vh No.2 (bicicleta)	Trauma craneoencefálico severo, trauma en rostro, fractura de clavícula, fractura en base del cráneo. (Fallece).
---	---	-------------------------------------	--

❖ **DILIGENCIAS ADELANTADAS:**

A continuación, el resultado de las diligencias de investigación adelantadas con respecto al siniestro ocurrido el día 12 de septiembre del 2019 en la carrera 11D con calle 20 sur – Soacha Compartir.

- **Diligencia No.1:** El equipo investigativo de O.T.I.C se reúne con las directivas de la empresa Cootranscompartir, y se confirma la asignación del caso para su respectiva investigación y reconstrucción.
- **DILIGENCIA No.2:** El equipo investigativo de O.T.I.C realiza inspección al lugar de los hechos y se procede a hacer el respectivo levantamiento fotográfico y topográfico de la vía donde ocurre el accidente.
- **DILIGENCIA No3:** El equipo de O.T.I.C estando en el lugar donde ocurrieron los hechos se encuentra con el señor Wilmer Elías Holguín Cortes (conductor del vehículo No.1 – microbús) y se procede a realizarle la respectiva entrevista de los relatos de los hechos, donde nos comenta: **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me recuerda su número de cedula. **DON WILMER:**

Página 37 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1012349153 **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me puede regalar un relato de los hechos, de lo que ocurrió el día del accidente. **DON WILMER:** Si señor, pues yo venia saliendo ese día del paradero normal, cuando llegue a la intersección donde pues yo llevo la vía, pero entonces en el carril derecho se estacionó un colectivo, una Cotransucre en toda la esquina donde está la intersección y yo venia por el carril izquierdo, cuando yo fui a pasarlo por el carril izquierdo dio el caso que salió el ciclista por el frente del colectivo que estaba parqueado entonces pues como yo no lo podía ver porque él me tapaba la visibilidad al lado derecho, pues yo seguí derecho por el carril izquierdo y cuando ya lo vi en cuestión de segundos fue que tuve la reacción de girar la dirección a la izquierda como para poder esquivarlo, pero pues el señor tampoco miro ni paro en la intersección entonces hay fue cuando pasó el incidente. **INVESTIGADOR:** ¿Con que lado de su vehículo golpeo al ciclista? **DON WILMER:** Con el lado derecho del bomper hay fue cuando paso lo sucedido y yo prácticamente al señor con el carro no lo vine a golpear y el impacto lo recibió la cicla fue al lado del pedal, entonces cuando recibió el impacto el señor salió a volar como unos cinco o diez metros y preciso lo recibió fue un andén que es un poquito alto y afecto su parte del cráneo, entonces así fue como yo lo vi en el momento, porque eso fue rápido, no puedo detallar bien el caso, **INVESTIGADOR:** ¿Usted recuerda mas o menos a que velocidad venia usted? **DON WILMER:** Si yo venia entre treinta o cuarenta kilómetros porque un carro de esos no levanta mas en tercera, eso yo mas o menos me baso en lo que lleva el cambio que le metí porque iba de segunda a tercera, pero hasta ahora iba revolucionando el carro, entonces un colectivo de esos no revoluciona rápido, entonces si yo me ponga a analizar el iba entre veinte o treinta kilómetros mas o menos. **INVESTIGADOR:** ¿Usted hace poco había salido del paradero o ya llevaba rato conduciendo el vehículo? **DON**



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

WILMER: ese día iba saliendo con el segundo viaje, ya había hecho el primer viaje y comencé a ser el primer viaje, ya había manejado mas de tres horas.

INVESTIGADOR: ¿Qué experiencia tiene usted en conducir vehiculos de servicio público? **DON WILMER:** Bastante porque yo desde pequeño ayudaba a mi padre en los colectivos entonces yo aprendí mucho de él y siempre me he movido en ese gremio, siempre he sabido como pilotarlos porque desde pequeño me enseñaron y pues aparte comencé a sacar mi licencia y accedí a las pruebas y todo bien.

INVESTIGADOR: ¿Al momento del accidente usted le prestó auxilio a la víctima? **DON WILMER:** En ese momento yo no presté auxilio porque el quedó en el piso y entonces no le veíamos ninguna lesión, solo en ese momento le vi que de su boca le salía sangre y pues en el momento lo primero que a mí me habían enseñado en la clase de primeros auxilios es no mover el cuerpo cuando no sabemos que pueda tener, entonces lo único que procedí yo fue a llamar la ambulancia que fue lo mas pertinente en ese momento.

INVESTIGADOR: ¿Al lugar de los hechos cuando el señor cayó de la bicicleta llegaron familiares de él hay? **DON WILMER:** Llego fue una gran multitud, entonces la multitud no entendía como fueron los hechos querían tomar medias por voluntad propia de ellos entonces me toco quedarme dentro del colectivo por mi seguridad hasta que llegó la policía y me escoltó en una patrulla y hay ya pude estar a salvo porque pues en el momento la gente no entendía como sucedieron las cosas.

INVESTIGADOR: ¿Usted ha tenido algún tipo de contacto con los familiares de la víctima? **DON WILMER:** Pues cuando recién paso el caso a los dos días llegó un vehículo a unas canchãs de tejo que quedan al frente del paradero, entonces ellos pensaron que yo estaba hay, y las personas, los testigos que estaban hay entre esos mi hermano, ellos vieron cuando entro el señor y llevaba un revolver en la mano y estaba preguntando por Wilmer Holguin y ese soy yo, entonces eso fue lo único que



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

yo recibí, no recibí amenazas pero la gente me comentó que venían era a
atentar contra mi vida y no se hasta donde haya llegado a situación porque
gracias a Dios yo no estaba hay y no se que hubiera podido pasar.
INVESTIGADOR: Con respecto al accidente, ¿la ambulancia se demoró en
llegar o llegó rápido a prestar los primeros auxilios? **DON WILMER:** En lo que
yo dure dentro del colectivo porque me tocó refugiarme dentro del colectivo
pues dure siempre como veinte minutos y la ambulancia no llegaba, de ahí
procedieron a levarme en la patrulla y ya quedó a cargo mi hermano y a cargo
un vecino del barrio y ellos mismos me contaron que la ambulancia se demoró
como unos veinte minutos más, entonces prácticamente entre unos cuarenta o
cincuenta minutos se demoró la ambulancia. **INVESTIGADOR:** ¿La vía donde
ocurrió el accidente usted la frecuenta normalmente? **DON WILMER:** Si todos
los días, en ese momento todos los días, todos los días yo la frecuentaba, se
que es una intersección donde fluyen carros, o sea en la vía donde yo voy es
de un solo sentido, pero en la intersección hay en esa esquina es doble
sentido, pero entonces por lo general uno pasa un poco confiado porque sabe
que uno lleva la vía y el pare pues lo llevan los que llegan hay a la intersección
y entonces todo se dio porque el colectivo tapo mi visibilidad para ver hacia el
lado derecho y yo venia por el izquierdo y cuando el salió por delante del
colectivo pues la verdad fue algo que ni me lo esperaba yo, en todo el tiempo
que yo he trabajado no me esperaba ni siquiera tener un accidente dentro de
un barrio que uno no excede la velocidad. **INVESTIGADOR:** ¿Don Wilmer
usted tiene algo mas que agregar a su versión? **DON WILMER:** No pues yo
solo deseo que se esclarezcan los hechos porque lo que pasó no fue con
ninguna mala intención... *(la anterior conversación quedó grabada en audio y
se deja guardada en la respectiva carpeta del caso).*



3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.

Analizando detalladamente los daños presentados en los vehículos involucrados en este siniestro y las evidencias diagramadas en el croquis realizado por la inspección de tránsito, se puede establecer una ubicación de los vehículos al momento del impacto como se muestra en la siguiente imagen.

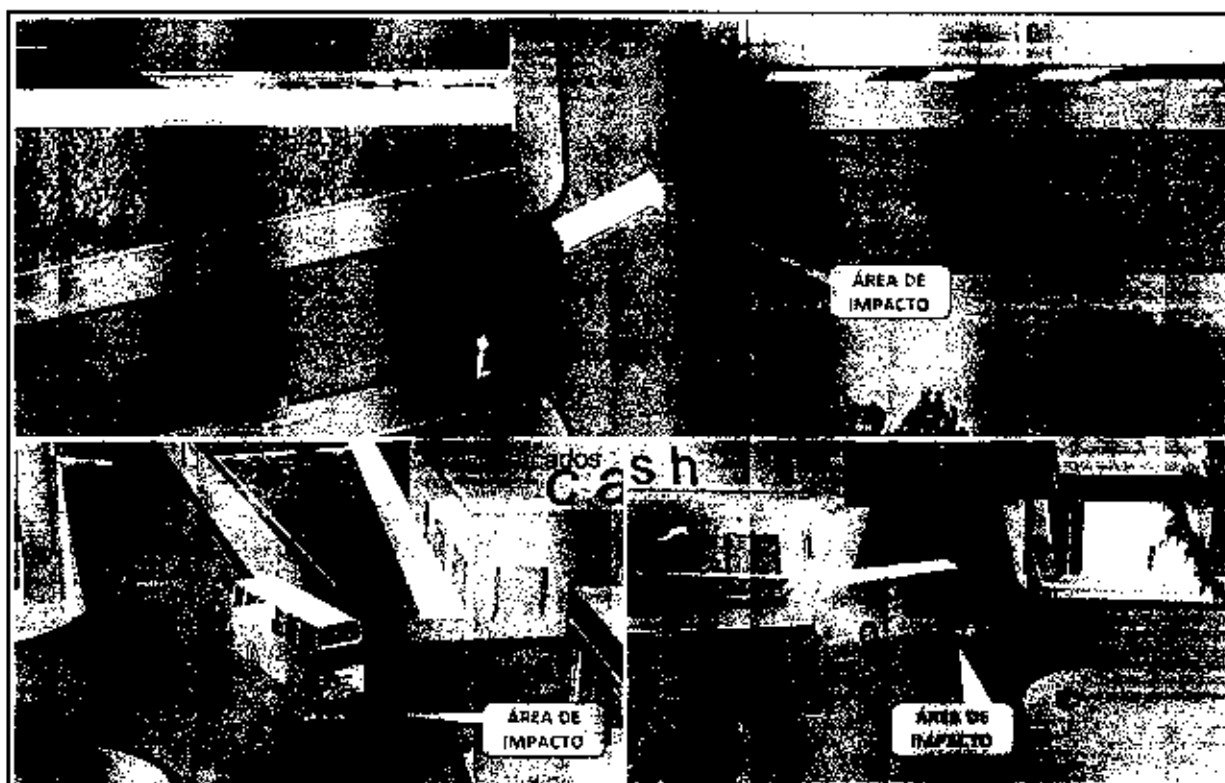


IMAGEN No.23: En esta imagen en 3D y a escala diagramado con el software de reconstrucción VISTA FX, se observa el área donde posiblemente se produce el impacto (entre el vehículo No.1 Microbús y el vehículo No.2 Bicieta); siendo el área de impacto para el vehículo No.1 Microbús en su zona anterior tercio derecho y para el vehículo No.2 bus en su costado lateral izquierdo tercio medio y anterior.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- El punto o área probable de colisión se localizó teniendo en cuenta las evidencias que marca la trayectoria por la cual se dirigían los vehículos antes del impacto, las deformaciones presentadas en los mismos, las posiciones en las cuales reposaron los vehículos luego de la colisión, las evidencias halladas en la vía y los cálculos arrojados por los estudios físicos realizados, los cuales dan como resultado un área de contacto entre las masas, la cual se indica con el recuadro verde de la imagen No.23, la posición de las masas al momento del impacto, posiciones y trayectorias diferentes no son compatibles.
- El vehículo No.1 (Microbús) después del impacto sigue su trayectoria hacia el lado izquierdo de la vía, impactando contra el sardinel y finalmente se detiene sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 con carrera 11D producto su desaceleración.
- El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada hacia su lado derecho, y cae al piso junto con su conductor, donde se arrastran sobre la capa asfáltica y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra el suelo, quedando ubicados sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 sur con carrera 11 al costado de la vía.
- Los coeficientes que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descritos anteriormente, entre $\delta = 0,3$ y $\delta = 0,6$ de desaceleración efectiva para el microbús, y para la bicicleta un coeficiente de fricción entre $\mu = 0,5$ y $\mu = 0,6$ esto debido al peso del mismo y a la superficie de contacto con el suelo.
- La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

- **NOTA:** Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.

5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO

Se definió como vehículo No.1 (Microbús), vehículo No.2 (bicicleta).

RUTINA DE CÓMPUTOS PARA ANÁLISIS DE COLISIONES

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

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.1 (Microbus) AL MOMENTO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.1 (MICROBÚS) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.1 CÁLCULO DE LA HIPOTENUSA

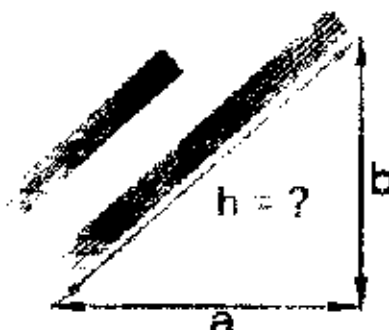


(1)

22
15



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	4.50	[m]
[b] Cateto o lado	4.12	[m]

Resultado: 6.10 [m]



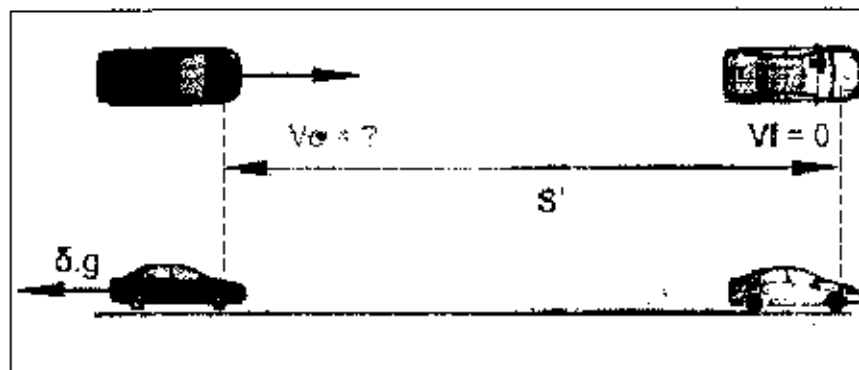
- ✓ Usando la fórmula de velocidad por desaceleración simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.2 VELOCIDAD POR DESACELERACIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (MICROBUS) SEGUN LA DISTANCIA DE DESACELERACION DEL PUNTO DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL



(2)



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[d] Distancia de desaceleración	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[δ] Factor de desaceleración	Decimal	Decimal	[decimal]



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

↗ **Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[d] Distancia de desaceleración	6.10	[m]
[δ] Factor de desaceleración	[δ] (0.3 – 0.6)	[decimal]

Resultados[km/hr]

[d] = 6.10	21.57	30.51
------------	-------	-------

Resultado Medio: 26.04 [km/hr]

Resultado Mínimo: 21.57 [km/hr]

Resultado Máximo: 30.51 [km/hr]

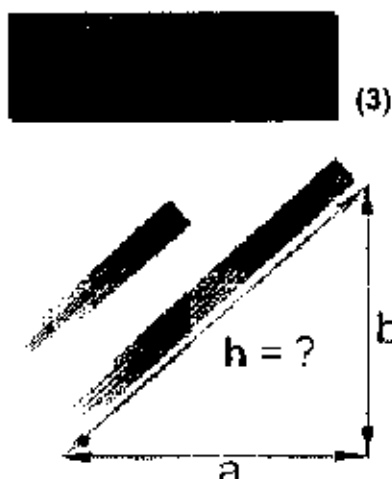
Conclusión: Se logra determinar mediante el trabajo de energía que la velocidad del vehículo No.1 (MICROBUS) al momento del impacto era entre **21.57 km/h** y **30.51 Km/h**.



VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (Bicicleta) LUEGO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.3 CALCULO DE LA HIPOTENUSA



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	3.00	[m]
[b] Cateto o lado	3.84	[m]

Resultado: 4.87 [m]

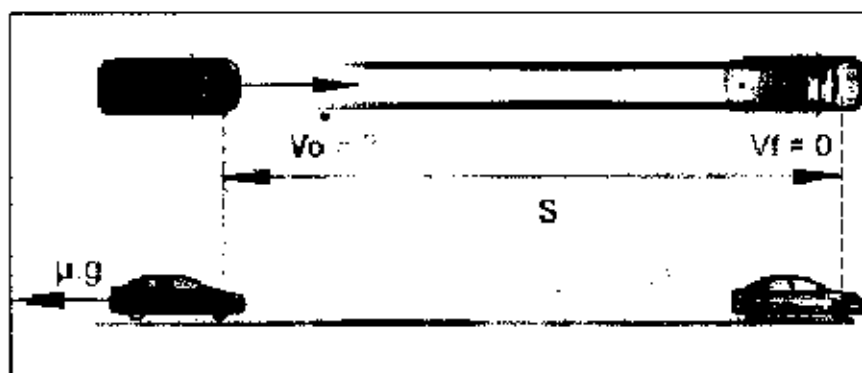


- ✓ Usando la fórmula de velocidad por fricción simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.4 VELOCIDAD POR FRICCIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) LUEGO DEL IMPACTO

$$\boxed{} \quad (4)$$



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[s] Distancia de frenado o fricción	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Valores Ingresados:

Variable	Valor	Unidad
[s] Distancia de frenado o fricción	4.87	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	[μ] (0.5 – 0.6)	Sin unidad

Resultados[km/hr]

#	Resultados
[μ] = 0.5	24.88
[μ] = 0.6	27.26

Resultado Medio: 26.07 [km/hr]

Resultado Mínimo: 24.88 [km/hr]

Resultado Máximo: 27.26 [km/hr]

Conclusión: Se logra determinar que luego del impacto el vehículo No.2 (Bicicleta) sale proyectada a una velocidad de **24.88 km/h y 27.26 Km/h lo que nos confirma que dicho vehículo momentos antes del impacto se desplazaba a una velocidad inferior a los 30 km/h.**

R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (**MICROBÚS**), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h.

Por su parte el vehículo No.2 (**BICICLETA**) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).

Es decir que antes del accidente, el vehículo No.1 (Microbús), se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha y al llegar a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D, alcanza a percatarse de la presencia del vehículo No.2 (motocicleta) quien no respeta la señal reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial que se le debe dar a una vía principal como lo es la calle 20 sur (vía por donde se desplazaba el microbús), e intenta cruzar la intersección invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (microbús), obstruyendo así su trayectoria, el conductor del microbús al percatarse del peligro inminente, realizada una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para intentar evadir el accidente, pero debido a la poca distancia que presentaba frente al obstáculo repentino, no fue posible evitar el impacto.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.

Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

Es decir, que el vehículo No.2 (bicicleta) luego del impacto en su costado lateral izquierdo, sale proyectada hacia su lado derecho producto del impacto y a la diferencia de masas entre ambos vehículos, arrastrándose sobre la vía dejando una marca de fricción sobre la vía (huella de arrastre metálico) quedando finalmente ubicada en su posición final sobre el andén sur oriental de la vía.

Por su parte el conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

En las imágenes 24 y 25 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3



IMAGEN No.24: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; antes del accidente (*imagen 1, 2 y 3*).

Página 53 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail, oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

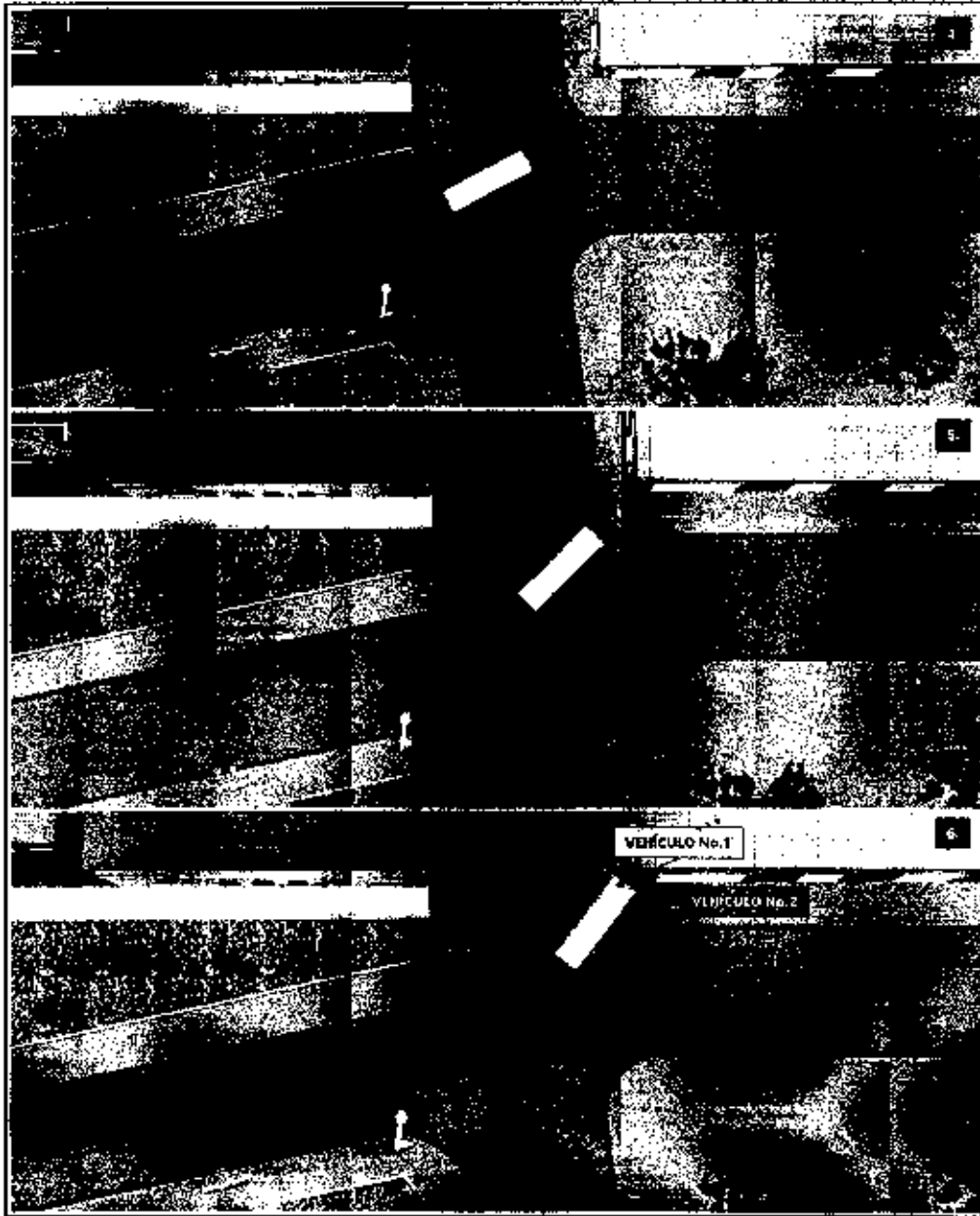


IMAGEN No.25: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; al momento del impacto (*imagen 4*) y después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 54 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 26 y 27 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto desde la trayectoria de cada vehículo.



IMAGEN No.26: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento del microbús, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 85 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



IMAGEN No.27: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento de la bicicleta, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 56 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN
O EVITAN EL ACCIDENTE.**

La acción de conducir o guiar un vehículo se considera en todo momento como una acción riesgosa y por ende el conductor debe tener un conocimiento básico de cómo, cuándo y en qué circunstancias debe accionar los distintos elementos que posee un vehículo para este fin, el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.5 segundos), factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, teniendo en cuenta que el vehículo que viaja a una velocidad (x), continúa con su desplazamiento durante todo el proceso de percepción y reacción hasta que el sistema de frenos o la maniobra evasiva influyan en el movimiento y velocidad del mismo, esto puede evitar el accidente o significativamente reducir los daños que se presenten producto de un siniestro, si el conductor se encuentra dentro de los rangos óptimos de percepción y reacción y cuenta con la distancia suficiente, para realizar cualquier maniobra evasiva sea simple o compuesta, además se debe tener en cuenta las distintas fases del accidente ya que dependiendo de estas también se puede evitar o reducir los daños del siniestro.

La masa y las condiciones de la vía son factores importantes a tener en cuenta durante todo el proceso, ya que un vehículo de mayor masa que se desplaza a una gran velocidad sobre cualquier tipo de superficie necesita una distancia determinada para detenerse de una forma segura, si se realiza una maniobra de emergencia a alta velocidad el resultado puede desencadenar en volcamientos o bloqueo de llantas si no se cuenta con un sistema de frenos (ABS), perdiendo la maniobrabilidad y dirección del vehículo.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- "Se debe tener en cuenta que el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.2 segundos) en condiciones diurnas y que factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, además factores como imprudencia al conducir, falta de pericia, el desobedecimiento de las normas, y falta de atención en la vía por parte de alguno de los actores viales, son determinantes para que eventos inesperados sucedan.

Es decir que debido a alguno de los factores anteriormente señalados y cometidos por el conductor del vehículo del vehículo No.2 (bicicleta), permiten que el siniestro se desencadenara en modo tiempo y lugar con las consecuencias ya conocidas, pues un vehículo que se desplaza a una velocidad (x), y cuyo conductor observa un evento inesperado delante suyo debe contar con una distancia prolongada para lograr detener*totalmente el vehículo y evitar dicho impacto o disminuir notablemente los daños, distancia con la cual el conductor del vehículo No.2 (microbús) no contaba, pues cabe aclarar que este alcanza a realizar una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para evitar el impacto, (fase de percepción – decisión) pero debido a su corta distancia que presentaba ante el riesgo, no alcanza a evitar el impacto.

Por otra parte, el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) no logra atravesar todas las fases del accidente (fase de percepción, fase de decisión y fase de conflicto), debido a que el microbús no se encontraba sobre su rango de visibilidad, si no que este se percata del accidente cuando es impactado por este en su costado izquierdo.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las siguientes imágenes en 3D se muestra la visibilidad que presentaba el conductor del microbús y donde según su versión al momento de llegar a la intersección se encontraba un vehículo estacionado al lado derecho de la vía que obstaculiza su visibilidad.

(Vista en planta)



IMAGEN No.28: En esta imagen en planta se muestra la secuencia No.2 del accidente y con el área color amarilla el rango de visibilidad.

(Vista interna)

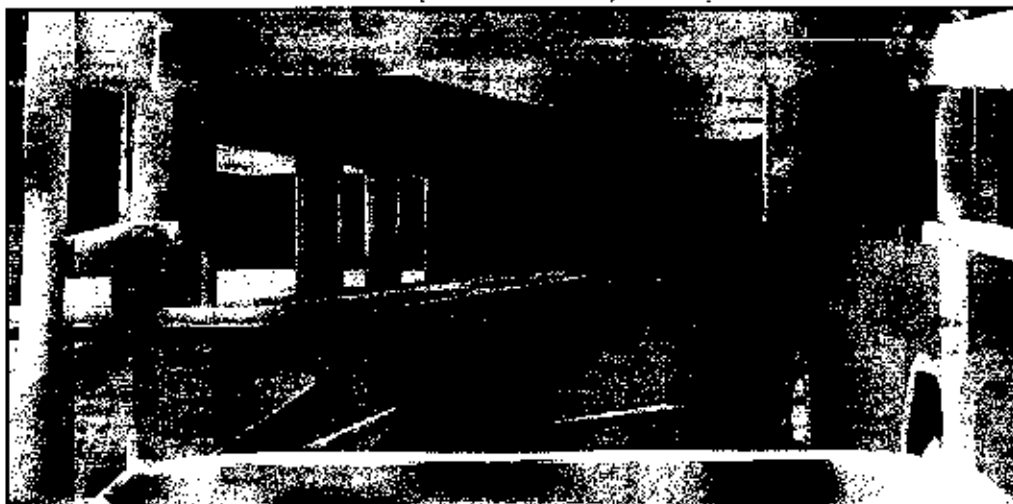
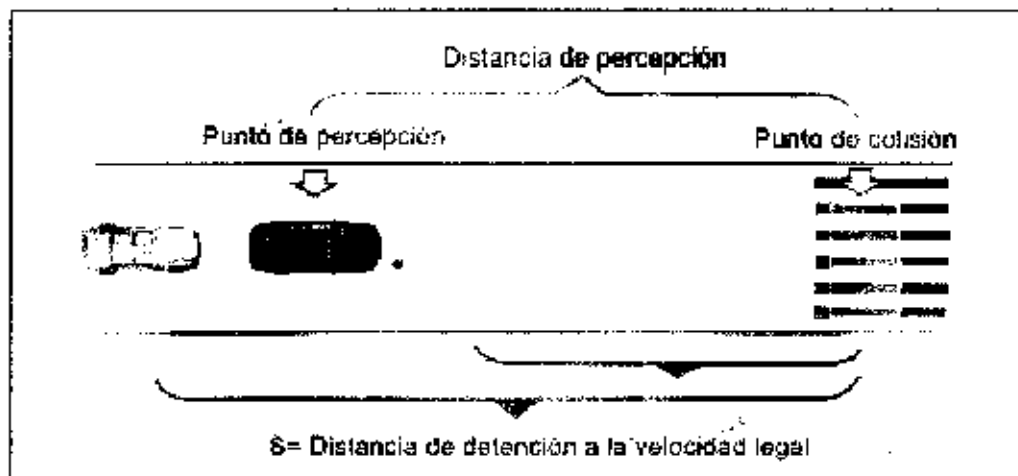
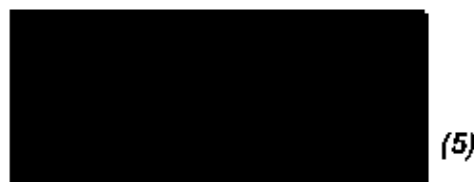


IMAGEN No.29



7.1. EVITABILIDAD

✓ Usando la fórmula de evitabilidad se obtienen los siguientes resultados:





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT. 900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad Inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]

Página 61 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oficininvestigaciones@gmail.com - www.oticininvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]

Página 61 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.30 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



IMAGEN No.30: En esta imagen se observa que la distancia que presenta el conductor del vehículo No.1 (Microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo (fase de percepción), hasta el área de impacto, siendo esta una distancia de 4.60 mt

RESULTADO DE EVITABILIDAD DEL IMPACTO

Resultados[m]

Resultado Medio Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-10.47 [m]

Resultado Mínimo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-11.30 [m]

Resultado Máximo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-9.63 [m]

Con esta información se evalúa que la decisión más acertada para el conductor del vehículo No.2 (Bicicleta) era: "No realizar maniobras peligrosas que pongan en riesgo su vida ni la de los demás usuarios de la vía, respetar las señales de tránsito reglamentarias (SR-01- PARE) y la respectiva prelación vial."



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ **8. CONCLUSIONES:**

Después de analizar la información recopilada se puede llegar a las siguientes conclusiones:

- 1) Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (MICROBÚS), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h; Por su parte el vehículo No.2 (BICICLETA) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).
- 2) El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.
- 3) La colisión entre ambos vehículos se presenta cuando impacta la zona anterior del vehículo No.1 (microbús) contra el costado lateral izquierdo del vehículo No.2 (bicicleta).
- 4) La maniobra de evasión hacia el lado izquierdo de la vía antes del impacto por parte del vehículo No.1 (microbús), indica que el conductor de este se



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

encontraba atento a las condiciones viales y por tal motivo percibe el riesgo con anterioridad, pero debido a la corta distancia del obstáculo delante suyo (bicicleta) no logra evitar el impacto.

5) Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

6) El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada en dirección de desplazamiento del microbús, arrastrándose sobre la capa asfáltica, y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra la capa asfáltica de la vía.

7) El conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

8) Según los resultados de evitabilidad realizados en este caso, podemos ver que la distancia que tiene el conductor del vehículo No.1 (microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo, (fase de percepción), al momento de realizar la maniobra de evasión (fase de reacción) hasta el área de impacto, es una distancia de 4.60 mts, por tal motivo el impacto era inevitable de acuerdo a la velocidad con la cual se desplazaba; Pues es de aclarar que dicho vehículo se desplazaba a una velocidad máxima de 30,51 Km/h y este debía contar con una distancia de detención mínima de 9.04 mts y máxima de 16.27 mts para detener completamente el automotor.

Página 65 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 9) En la inspección realizada al lugar de los hechos por parte de los investigadores de O.T.I.C. se evidencia que constantemente se detienen vehículos en el carril derecho de la calle 20 sur antes de llegar a la intersección de la carrera 11D, para recoger y dejar pasajeros, lo que impide la visibilidad para los vehículos que se desplazan de occidente a oriente por la carrera 11D (ver fotografías 16, 17 y 18).

- 10) El código nacional de tránsito en el artículo 61 nos dice:

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

En este caso podemos ver que el conductor de la bicicleta realiza una acción peligrosa como lo es intentar cruzar la intersección sin tener la respectiva precaución.

- 11) El código nacional de tránsito en el artículo 55 nos habla sobre el comportamiento de los actores viales donde nos dice:

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

En este caso podemos observar que el conductor del vehículo No.1 (bicicleta), no toma en cuenta la respectiva prelación vial e intenta cruzar la intersección sin tener la debida precaución de los vehículos que se desplazaban por la vía principal (calle 20 sur).



12) El código nacional de tránsito en el artículo 94 nos dice:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte



- 13) Según la información descrita en el IPAT el conductor de la bicicleta se desplazaba sin sus respectivos elementos de seguridad como lo es el respectivo chaleco reflectivo y su casco (ver imagen No.31), haciendo caso omiso a la respectiva norma.

[illegible]

14) Las lesiones presentadas en el conductor de la bicicleta y que conllevan a su deceso es producto del impacto recibido contra el suelo, al ser proyectado por un vehículo de mayores dimensiones, diferencia de masas y velocidad transferida entre los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 15) La causa del accidente se debe a la maniobra peligrosa realizada por el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) quien se no respeta la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial, e intenta cruzar la intersección de la carrera 11D con calle 20 sur del municipio de Soacha - Compartir, sin percatarse que por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur se desplazaba el vehículo No.1 (microbús).
- 16) Los daños presentados en cada uno de los vehículos, evidencias encontradas en el sitio del accidente diagramadas en el informe de accidentes de tránsito (IPAT), son concordantes con la secuencia del mismo.
- 17) La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.
- 18) Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Cordialmente:

E. ISAAC CHOCONTA POVEDA
GERENTE OPERATIVO
O.T.I.C.

WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN
O.T.I.C.

RAFAEL CASTILLO CAMACHO
FISICO FORENSE
O.T.I.C.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

9. BIBLIOGRAFÍA

- *Código nacional de tránsito y la movilidad ley 769 de 2002.*
- *Accidentología vial y pericia (3ª ed. corr. y act.).*
- *Accidentología vial (Raúl Enrique zajackowski)*
- *Alba J., Pulla A., Viñao J.- "Accidentes de tráfico: Manual Básico de Investigación y Reconstrucción".- Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de la Universidad de Zaragoza.- (España 2001).-*
- *Irureta V.- "Accidentología vial y pericia".- Ediciones La Roca, 2ª edición – (Argentina 1999).-*
- *Juan Martín Hernández Mota.- "Los Accidentes de Tránsito - Manual Básico de Investigación de Hechos de Tránsito Terrestre".- Flores Editor y Distribuidor, México 2010.-*
- *Ernesto Martínez. "La Física Forense en el Aula".- Centro Atómico Bariloche; CNEA Instituto Balseiro, U.N. Cuyo — 1999. <http://cabbat1.cnea.gov.ar/forense/index.php>*
- *Modelos físicos para accidentología vial (Gustavo A. Enciso)*
- https://www.google.com/maps/@4.5693949,-74.2386221,3a,75y,157.34h,68.2t/data=!3m7!1e1!3m5!1sdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D52.08599%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656?hl=es
- <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=2780><http://www.runt.co.m.co/ciudadano/consulta-documento>
- <https://consulta.simit.org.co/Simit/verificar/contenido verificar pago linea>.
- <http://leyes.co/codigo nacional de transito terrestre/htm>
- *R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>*



10. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo técnico científico que interviene en cada uno de los casos es el siguiente.

- **Investigadores de campo con énfasis y experiencia en;**
Criminalística y criminología, fotografía forense, técnicas de entrevista, recopilación de evidencias, experticio técnico de vehículos, planimetría y topografía forense, entre otras y están situados en las principales ciudades del país junto a otro grupo de investigadores satélites que cubren los municipios aledaños.
- **Equipo físico forense con experiencia en;**
Manejo de fórmulas físicas y matemáticas para determinar velocidades, distancias de reacción, de percepción e impacto, fuerzas principales de impacto, de rebote, determinación de velocidades a partir de las deformaciones EMP y/o EF que se recopilen en el lugar de los hechos entre otras.
- **Equipo reconstructor forense con experiencia en;**
Manejo de programas de reconstrucción, análisis y animación de accidentes de tránsito, poseen conocimientos físico matemático y aplicación de fórmulas, apoyándose del equipo físico forense, para el desarrollo de la reconstrucción en los programas que lo exigen para determinar los eventos que rodean el accidente, así como poseen experiencia en el desarrollo de las áreas que manejan los investigadores de campo.
- **Equipo investigativo base;**
Este equipo investigativo se dedica a contactar los intervinientes para las entrevistas y evidencias que se deben realizar y recopilar en cada caso, y se convierte en soporte técnico de cada grupo técnico científico interviniente en el desarrollo del INAT cualquiera sea su nivel (INAT, INAT 1, INAT 2, INAT 3).



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador y Reconstructor Analítico Forense.

E. Isaac Choconta Poveda

- Reconstructor analítico forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2, FX3.
- Técnico investigador con énfasis en criminalística y criminología
- Investigador y analista de accidentes de tránsito y fraude a seguros en automotores.
- Investigador en gestión de seguros.
- Perito con experiencia en las Cortes de Colombia.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en recolección de evidencias y manejo en el lugar de los hechos.
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CESVI COLOMBIA
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CENTRO INTERNACIONAL FORENSE. FCI Bucaramanga.
- Investigador con asistencia y análisis a más de 850 casos a nivel nacional en ejercicio de sus funciones.
- Analista de aproximadamente 600 casos de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito.
- Investigación, capacitación y soporte en reconstrucción de accidentes IRS VIAL LTDA.
- Docente institucional en accidentología vial, topografía y planimetría judicial INICCF CEM.
- Asistente al Taller de peritos "Introducción a las Tecnologías en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito (Montecarlo-Drones-Animación)" – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Asistente al Taller de peritos "Solución de una Colisión en Encrucijada con Mínima Información – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Reconstructor Analítico de Accidentes de Tránsito" – Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Operador del programa RACTT para la reconstrucción de accidentes de tránsito, Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Gerente operativo ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA O.T.I.C S.A.S.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador, Analista y Reconstructor Forense.
Wilson Eduardo Cabezas Ramirez

- Técnico en investigación criminal y judicial.
- Investigador y analista de accidentes de tránsito.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en Manejo en el lugar de los hechos.
- Técnicas de supervivencia y diligencias judiciales.
- Investigador en gestión de seguros.
- Animador forense en 3D básico certificada por ARAS 360.
- Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2.
- Investigador de más de 700 casos a nivel nacional.
- Analista de aproximadamente 500 casos de investigación de accidentes de tránsito.
- Experto en asistencias al lugar de los hechos y reacción inmediata.
- Investigación y coordinación nacional de Investigadores IRS VIAL LTDA.
- Capacitador docente a conductores y empresas de transporte.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Investigador, reconstructor y analista de accidentes de tránsito en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES "O.T.I.C" S.A.S
- Docente institucional en accidentología vial, e identificación de automotores INICCF CEM. (2018 – 2021)
- Docente institucional en accidentología vial en la escuela de investigación criminalística y criminología - ESICC LOMBROSO. (2021)



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

- Asistente al Taller de Introducción a las tecnologías en reconstrucción de accidentes de tránsito (Montecarlo – Drones -Animación) – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina – 26 marzo 2021
- Asistente al 2º Taller de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina - 21 mayo 2021
- Diplomatura en Reconstrucción Analítica de Accidentes de Tránsito” – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
- Curso de operador certificado de software RACTT – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
- Asistente al Taller de Peritos “Solución de colisión en una encrucijada con mínima información– CEIRAT – Argentina – 02 de octubre 2021
- Director de investigación en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES “O.T.I.C” S.A.S



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

FÍSICO FORENSE

Ms: Rafael Castillo Camacho

- Físico Universidad Nacional.
- Especialista en física Computacional.
- Especialista en Multimedia.
- Diplomado en metodología de la investigación científica y estrategias de cooperación internacional.
- Profesor de Física Pontificia Universidad Javeriana.
- Profesor de Física Universidad Distrital.
- Profesor de Física Universidad piloto de Colombia.
- Analista forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Perito Físico forense O.T.I.C investigaciones.

Bogotá D.C., 30 de marzo de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

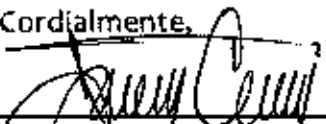
Asunto: Otorgamiento de poder.

JULIO CESAR LEON CASAS, actuando en nombre propio, en mi calidad de parte demandada dentro del proceso de la referencia, por medio del presente documento, me permito otorgar poder especial amplio y suficiente al Doctor MAURICIO ANDRADE SANTAMARIA, identificado con C.C. No.86.083.103 y T.P. No.176.372 del C.S.J., para que lleve a cabo la defensa de mis intereses dentro del proceso correspondiente, así como para que presente las respectivas contestaciones de demanda y reforma, excepciones previas y de fondo, asista a las audiencias y trámite levantamiento de cualquier medida cautelar en contra del suscrito y especialmente lleve a buen término el respectivo proceso. Mi apoderado igualmente se encuentra facultado para presentar NULIDAD por indebida notificación del suscrito.

El doctor ANDRADE SANTAMARIA, se encuentra facultado conforme a lo establecido en el CGP, así como para conciliar, transigir, sustituir el presente poder y reasumirlo en cualquier momento, disponer de los derechos del suscrito, retirar o solicitar cualquier oficio, tachar de falsedad documentos de conformidad con las facultades establecidas en el CGP.

Mi correo electrónico es julioleon.80@hotmail.com.

Cordialmente,



JULIO CESAR LEON CASAS
C.C.No. 80.084.943

Acepto,



MAURICIO ANDRADE SANTAMARIA
C.C. No.86.083.103 de Villavicencio
T.P.No.176.372 del C.S.J



Mauricio Andrade <mandradesantamaria@gmail.com>

Poder Julio

julio cesar leon casas <julioleon.80@hotmail.com>
Para: Mauricio Andrade <mandradesantamaria@gmail.com>

30 de marzo de 2022, 10:15

Get Outlook para Android

From: EXPRESO FENIX LTDA <expresofenix@hotmail.com>
Sent: Wednesday, March 30, 2022 10:04:36 AM
To: julio cesar leon casas <julioleon.80@hotmail.com>
Subject: RV: Poder Julio



De: EXPRESO FENIX LTDA
Enviado: miércoles, 30 de marzo de 2022 9:56 a. m.
Para: Mauricio Andrade <mandradesantamaria@gmail.com>
Asunto: Poder Julio

[El texto citado está oculto]



Poder Julio.pdf
32K

Bogotá D.C., 8 de julio de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

ASUNTO: CONTESTACION DE LA DEMANDA Y A LA REFORMA DE LA DEMANDA.

MAURICIO ANDRADE SANTAMARÍA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en calidad de apoderado judicial del demandado **JULIO CESAR LEON CASAS** identificado con C.C. No. 80.084.943, de acuerdo al poder otorgado, por medio del presente escrito y encontrándome dentro de la oportunidad legal, conforme a la notificación de fecha 11 de marzo de 2022 por estado, me permito presentar CONTESTACION A LA DEMANDA Y LA REFORMA DE LA DEMANDA y presentación de EXCEPCIONES DE FONDO, incoada, de acuerdo con el mismo orden propuesto, en los siguientes términos:

Atendiendo el auto de fecha 8 de junio de 2022, mediante el cual se declaró que mi poderdante no había sido notificado en debida forma de la demanda, me permito presentar contestación tanto de la demanda como de su reforma.

I. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

De forma general manifiesto que me opongo a todas y cada una de las pretensiones incoadas por la demandante, **porque no le asisten razones fácticas, probatorias ni jurídicas**. No obstante, atendiendo a los postulados del artículo 96 del Código General del Proceso, procedo a hacer un pronunciamiento expreso de todas y cada una de las pretensiones, así:

- Declarativas.

PRIMERA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado.

SEGUNDA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los términos del

decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.¹, por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

TERCERA: ME OPONGO PARCIALMENTE, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar es claro que conforme al contrato de vinculación la empresa llamada a responder y no los propietarios del vehículo.

CUARTA: NO ME OPONGO.

- De condena.

QUINTA: DAÑO EMERGENTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que son situaciones que deberán probarse por parte de la familia y su legitimación en la causa, con referencia si son beneficiarios del occiso.

QUINTA: LUCRO CESANTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que dentro del plenario no existe prueba alguna que determine que el occiso devengare un ingreso mensual ni se encuentra certificado dentro del plenario, por lo tanto, los cálculos realizados por la parte demandante, no tienen validez debido a que si no existe una actividad productiva no podemos hablar de perjuicio material patrimonial. De igual manera al existir una culpa exclusiva de la víctima es claro que dicha situación deberá determinarse no existiendo liquidación a favor alguna.

QUINTA: DAÑOS MORALES O PATRIMONIALES SOLICITADOS A TODOS LOS RECLAMANTES. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada.

QUINTA: DAÑO DE VIDA DE RELACIÓN. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada, de igual manera deberá probarse la afectación en los cambios de vida de relación en este aspecto.

SEXTA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en

¹ **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los términos del decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.², por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

SEPTIMA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, no existiendo derecho a costas o agencias en derecho a favor del demandante.

II. CON RESPECTO OBJECCIÓN A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE PERJUICIOS

Señor juez, atendiendo lo establecido en el artículo 206 del CGP, me permito presentar objeción a la estimación razonada propuesta por el demandante, atendiendo lo siguiente:

1. Para el cálculo de los perjuicios materiales relacionados con el lucro cesante consolidado y futuro, se tuvo en cuenta que el occiso percibía un ingreso de un salario mínimo, sin embargo, no existe evidencia probatoria ni se aporta prueba que determine que el señor realizará actividad alguna, ni mucho menos que se encontrará devengando la suma deprecada, por lo tanto, para determinar la pérdida futura o consolidada, es clara que debe existir un valor percibido, situación que no se evidencia.
2. De igual manera se imputa como beneficiaria a la señora ERNESTINA GOMEZ como única beneficiaria de la liquidación de lucro cesante, para lo cual no existe prueba contundente y que de certeza que esta conviviera en los últimos 5 años con el occiso, situación que radica en que no exista lucro por reconocer.
3. Así mismo, para la liquidación del lucro es claro que el apoderado tuvo en cuenta la edad de la reclamante, situación que desconoce claramente las formulas de la sala civil de la corte suprema, debido a que solo se debe tener en cuenta la expectativa de vida del occiso más no de la beneficiaria.

OTROS DEPENDIENTES	-
EDAD PROBABLE RESOLUCIÓN 1555 DE 2010 SUPERBANCARIA	30,6 AÑOS

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que la estimación no corresponde a la señalada por el apoderado de la parte demandante, debiendo ser ajustada a la realidad.

² **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

III. CON RESPECTO A LOS HECHOS DE LA REFORMA

PRIMERO: NO ES CIERTO, en primer lugar es dable señalar que producto del accidente, se pudo determinar que el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), producto de su imprudencia vial, incumplió una señal de PARE, procediendo a intervenir una intersección vial sin tomar los cuidados y señales de tránsito. Por lo tanto, para señalar términos de arrollar es claro que debe existir una valoración para determinar dicha situación.

Al respecto y como se probará, en el presente evento ocurrió una situación la cual podemos indicar como la siguiente:

El señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevara consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

De igual manera, es claro que dentro de la intersección existía otro vehículo lo cual se pudo determinar, que el conductor no vio el ingreso del ciclista ANGEL MARIA LOZANO GARCIA dentro de la intersección, por lo tanto, son actos exclusivos de la víctima.

SEGUNDO: NO ES CIERTO, el vehículo de la empresa disminuyó su velocidad y en segundo lugar, la negligencia e imprudencia fue producto de los actos del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), ya que incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevara consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

TERCERO: NO ES CIERTO, conforme al croquis del accidente e informe técnico allegado por el suscrito, se evidencia que el lugar de los hechos no es cerca a una intersección, de lo contrario se presenta dentro de la intersección vial, cuando el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) ingreso a la vía violando la señal de pare.

CUARTO: NO ES CIERTO, NO es dable confundir una causal con una hipótesis del informe de tránsito, por lo tanto, las causas reales deberán corresponder a las situaciones probadas, toda vez que el policía de tránsito llega tiempos después sin validar con antecedentes de tiempo lo realmente ocurrido.

QUINTO: NO ES CIERTO, el conductor ingresó a la intersección vial de forma correcta, sin embargo al existir otro vehículo en la misma esfera del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) quien no respeto la señal de tránsito de PARE es claro que existe

imposibilidad de prevenir el mismo, cuando es la misma víctima la responsable de no acatar las señales de tránsito.

SEXTO: ES CIERTO.

SÉPTIMO: ES CIERTO.

OCTAVO: NO ES CIERTO, teniendo en cuenta que en el expediente no se desprende que el actor devengue un ingreso mensual, por lo tanto, dicha circunstancia deberá probarse dentro del expediente.

NOVENO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales y de salud que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

DÉCIMO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

UNDÉCIMO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEGUNDO: ES CIERTO.

DÉCIMO TERCERO: ES CIERTO.

DÉCIMO CUARTO: ES CIERTO. Al respecto es dable determinar que la operación del vehículo se encontraba en poder de la empresa COOTRANSCOMPARTIR, quien fue la que contrató al conductor del vehículo y operaba el mismo en las rutas habilitadas.

DÉCIMO QUINTO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEXTO: NO ES CIERTO, dichas afirmaciones deberán probarse en el transcurso del proceso, especialmente las calidades de beneficiarias.

II. EXCEPCIONES.

Con base en la anterior contestación a los hechos, pretensiones de la demanda y fundamentos fácticos, respetuosamente me permito interponer las siguientes excepciones de mérito o fondo a nombre de la demandada, sin que ello implique reconocimiento de derecho alguno por parte de mi representado:

1. DECLARACIÓN DE OPERACIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN EXTINTIVA

Atendiendo lo establecido en el artículo 94 del CGP, es claro que el demandante, no dio aplicación a la notificación dentro del año siguiente al auto admisorio de la demanda, al

respecto la demanda fue admitida el día 16 de diciembre de 2020, y y mi poderdante solo fue notificado el día 8 de junio de 2022, esto es, que término de caducidad de la acción o prescripción no fue interrumpido en debida forma.

Al respecto, el artículo 94 establece que:

“ARTÍCULO 94. INTERRUPCIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN, INOPERANCIA DE LA CADUCIDAD Y CONSTITUCIÓN EN MORA. La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (1) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante. Pasado este término, los mencionados efectos solo se producirán con la notificación al demandado”.

Por lo tanto, la acción se entenderá prescrita al transcurrir los 5 años a partir del momento del fallecimiento del causante.

2. HECHO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA POR DESCONOCIMIENTO DE SUS PROHIBICIONES EN CALIDAD DE PEATÓN

El artículo 58 del Código de Tránsito, establece que los peatones tienen las siguientes prohibiciones:

*“- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”.*

Las anteriores prohibiciones fueron totalmente desconocidas por el demandante, quien ingresó a una vía destinada al tránsito de vehículos, independientemente como hubiese sucedido el evento, sino el demandante no hubiera ingresado a la vía, no estaríamos en un accidente de tránsito.

El Consejo de Estado Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 05001233100020120069001 (54121), Nov. 27/17, estudiando un medio de reparación directa, recordó que la culpa exclusiva de la víctima (elemento que excluye la responsabilidad del Estado) se presenta cuando esta viola las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado.

Así mismo, se concreta en la demostración de la simple causalidad material, según la cual la víctima directa participó de manera dolosa o culposa y fue causa eficiente en la producción del daño.

De ahí que la jurisprudencia de la Sección Tercera, a través de una línea jurisprudencial, ha establecido 11 fundamentos o supuestos en los que cabe, o no, encuadrar el hecho o culpa de la víctima como eximente de responsabilidad:

- i. Se concreta por la experiencia de la víctima en el manejo de objetos o en el despliegue de actividades.
- ii. La “ausencia de valoración del riesgo por parte de las víctimas” puede constituir una “conducta negligente relevante”.
- iii. Puede constituirse en culpa de la víctima el ejercicio por los ciudadanos de “labores que no les corresponden”.
- iv. Debe contribuir “decisivamente al resultado final”.
- v. Para “que la conducta de la víctima pueda exonerar de responsabilidad a la entidad demandada, la misma debe ser causa determinante en la producción del daño y ajena a la Administración”, a lo que se agrega que en “los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad”.
- vi. La “violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, la que “exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño cuando ésta es exclusiva”.
- vii. Por el contrario, no se configura como eximente cuando no hay ni conocimiento de un elemento o actividad que entraña peligro, ni hay imprudencia de la víctima.
- viii. Se entiende la culpa exclusiva de la víctima “como la violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, lo que cabe encuadrar, matizando, en el primer supuesto, porque no solo opera por virtud del consentimiento de un acto ilícito, sino al despliegue de una conducta que es violatoria de las obligaciones a las que está llamado a cumplir (como en la conducción de vehículos a la velocidad ordenada, a la distancia de seguridad, a la realización de maniobras autorizadas, al respeto de la señalización, etc.).
- ix. Debe demostrarse “además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta”, lo que encuadra en el cuarto supuesto dogmático de la imprudencia de la víctima.
- x. Que se acrediten los elementos objetivos de la conducta gravemente culposa de la víctima.
- xi. Que la víctima “por sus propios hechos y actuaciones se puso en condiciones de soportar el daño” (C. P. Jaime Orlando Santofimio).

En este caso, el demandante conocía que por esa vía se ejercía tránsito de vehículos, de igual manera, que la vía contaba con señalización entre otros aspectos, por lo tanto, fue negligente e imprudente ingresar a una vía que se encuentra con tránsito de los mismos, realizando una conducta gravemente culposa.

La conducta anterior, desatiende todas las obligaciones relacionadas con el peatón.

2. CONCURRENCIA DE CULPAS O CONCAUSALIDAD.

Señor juez, sin aceptar derecho alguno, solicito qué conforme a la demostración y pruebas allegadas a este proceso, se determine si así lo considera este despacho, la concurrencia de culpas por parte del conductor del vehículo y el demandante, como quiera que este desconoció sus obligaciones como peatón conforme al código de tránsito, siendo su conducta negligente e imprudente.

La sala civil de la Corte Suprema de Justicia, sentencia SC2107-2018 Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, MP. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA, indicaron frente a la concurrencia de culpas o concausalidad lo siguiente:

“Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta *“en todo o en parte”*³ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, *“el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”*⁴, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, *“que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad”*⁵, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima.

Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil⁶, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el *“nexo causal”*, indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo⁷.

³ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁴ *Ídem*.

⁵ CSJ SC 23 de noviembre de 1990, G.J. CCIV, pág. 69.

⁶ *“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*.

⁷ CSJ SC 6 de abril de 2001, rad. 6690.

A propósito dijo esta Corte:

“(…) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre **la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado.** Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, **se dice que una y otra son concausa de este**’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, **al señalar que ‘[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño**’ (De Cupis, Adriano. El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...)”⁸ (se resalta).

Bajo los anteriores aspectos, es dable señalar que en el evento en que se desestime la anterior excepción, se revise la imprudencia y negligencia efectuada por el demandante, la cual fue un factor determinante para la realización del hecho.

3. EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD POR CAUSA EXTRAÑA.

Señor juez, como se ha indicado a lo largo de esta contestación, la vía donde transitaba el vehículo, es una intersección vial en la cual existía otro vehículo parqueado, que no permiten la visibilidad de manera adecuada, por lo tanto, es plenamente demostrable que el accidente pudo haberse presentado por causa extraña.

El nexo de causalidad, como lo ha dicho tanto la Corte Suprema de Justicia, como el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos. Así, por ejemplo en sentencia del 2 de mayo de 2002 dijo el Consejo de Estado: “El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los

⁸ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado...”²

Si bien existe una presunción de culpa, también lo es que la misma puede desvirtuarse por la ocurrencia del insuceso y las causas extrañas al mismo, esto es, que existió una intervención de la vía como factor del evento, conforme a las probanzas del mismo, por lo tanto, se deberá acceder a la presente excepción.

4. INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD POR VINCULACIÓN DE VEHÍCULO A EMPRESA DE TRANSPORTE.

El artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015, establece el Contrato de vinculación de flota.

*“El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos.** El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.*

El contrato de vinculación de flota se regirá por las normas del derecho privado y las reglas mínimas establecidas en el presente Capítulo. Este contrato debe contener, como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término de duración, que no podrá ser superior a dos años, y las causales de terminación, dentro de las cuales se deberá encontrar la autorización de desvinculación expedida por el Ministerio de Transporte, sin necesidad de su inclusión en el documento contractual”.

De igual manera, establece que la empresa tiene la responsabilidad del control efectivo y de la operación del vehículo al respecto:

“ARTÍCULO 2.2.1.6.8.2. Responsabilidad de la empresa. En el contrato de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se obliga a:

1. Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.
2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que implique, de cualquiera manera, que el servicio es prestado por una persona no autorizada

3. Garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio de manera sustentable.

La empresa deberá llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual deberá estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

4. Realizar la capacitación de su personal.

5. Realizar el mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de todos los vehículos vinculados a su capacidad transportadora con administración integral y garantizar que el mantenimiento preventivo se efectúe en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa se responsabiliza de designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

6. Abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan dado estricto cumplimiento al programa de mantenimiento preventivo de la empresa”.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que mi poderdante no puede tener responsabilidad solidaria por el simple hecho de ser propietario sino la empresa habilitada es la que tiene el control y operación del vehículo, situación que deberá ser accedida por el presente despacho en caso de que exista fallo a favor del demandante.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

5. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR NO TENER CALIDAD DE GUARDIAN DEL BIEN.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356

del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

Teniendo en cuenta lo anterior, y como se demostrará con el contrato de vinculación mi poderdante no ejercía la calidad de ser guardián del bien objeto del evento, por lo tanto, no tiene ninguna responsabilidad en su acaecimiento.

6. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN.

El artículo 94 del CGP establece que *“La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (1) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que una vez admitida la demanda en la fecha 16 de diciembre de 2020, el acto no notificó a mi poderdante dentro del año siguiente, atendiendo la indebida notificación realizada y reportada mediante nulidad procesal, por lo tanto, los términos deberán estar prescritos al no cumplir con el requisito anterior, encontrándose prescrita la acción de responsabilidad civil extracontractual.

6. EXCEPCION POR NO DEMOSTRACIÓN DE INGRESO POR PARTE DEL OCCISO.

Señor juez, atendiendo a que no se demostró por parte de la demandante el ingreso económico por parte del occiso, no es dable proceder a su demostración en sede judicial y mucho menos reconocer el perjuicio de lucro cesante.

En este orden, la sala civil de la corte suprema de justicia, ha señalado que el lucro cesante es tal y como lo define el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, consiste en una ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento, por lo tanto, al no tenerse un provecho o ganancia demostrable, no es posible hablar de este tipo de perjuicio.

VII. MEDIOS DE PRUEBA

Solicito de manera respetuosa se decreten, practiquen y tengan como medios de prueba las siguientes:

A. INTERROGATORIO DE PARTE CON RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS.

Solicito Señor Juez hacer comparecer al Despacho en fecha y hora señalada por usted a los demandantes, para que en su calidad absuelva interrogatorio que en forma oral o escrita le formularé en audiencia pública sobre los hechos que convoca la demanda y los que se expresan en la contestación. En caso de que el demandante, no comparezca ni justifique sumariamente su inasistencia, solicito la confesión ficta o presunta en relación a los hechos de la defensa susceptibles de prueba de confesión. El cuestionario lo formularé en audiencia pública o por escrito en sobre cerrado.

B. DOCUMENTALES.

Sírvase señor Juez otorgar el valor probatorio correspondiente a los siguientes documentos:

- *Informe técnico del accidente realizado por la empresa ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINILASTICA OTIC S.A.S. de fecha 10 de noviembre de 2021.*
- *Copia del contrato de vinculación de vehículo a la empresa COOTRANSCOMPARTIR suscrito con mi poderdante en la fecha 1 de marzo de 2019.*

C. INSPECCIÓN JUDICIAL.

Teniendo en cuenta que el contenido del croquis e informe policial de tránsito no concuerda con las situaciones reales de la vía, en especial sobre la señalización, solicitó a su señoría practicar inspección judicial en la Carrera 11 D No.20 SUR de Soacha Compartir, para determinar las condiciones de la vía, y especialmente la señalización que omitió el occiso.

En esta inspección se podrá determinar la intersección vial, y las obligaciones del occiso que debió revisar previo a ingresar a dicha intersección.

D. TESTIMONIAL.

Solicitó a su señoría citar a diligencia de testimonio a las siguientes personas:

- **TELLEZ HERNANDEZ WINNSE, quien es el agente de tránsito.**
Ruego señor juez oficiar a la dirección de tránsito y transporte de Bogotá o Soacha, para que se ordene su citación a la respectiva diligencia.
- **CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

- **WILMAR ROLANDO GOMEZ.** para que deponga sobre todo lo que le conste frente al manejo de los vehículos por parte de la empresa de transporte **COOTRANSCOMPARTIR**, la tenencia y custodia de los vehículos.
- **TESTIMONIO TECNICO - WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – RAFAEL CASTILLO CAMACHO,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – ISAAC CHOCONTA POVEDA,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

IX. FUNDAMENTO DE DERECHO.

Fundamento esta contestación de reforma demanda en el artículo 96 del CGP, y demás normas.

X. ANEXOS.

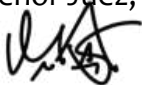
Me permito anexarle a la presente demanda:

1. Los documentos mencionados en el acápite de pruebas.
2. Poder y correo de otorgamiento.

X. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Calle 71 No.11-10 oficina 204 de la ciudad de Bogotá D.C. y mandrade@aclgroup.co y mi poderdante julioleon.80@hotmail.com.

Del Señor Juez,



MAURICIO ANDRADE SANTAMARIA

C.C. No. 86.083.103 de Villavicencio

Tarjeta Profesional No. 176.372 del C.S.J.



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN Y VINCULACION

Entre los suscritos a saber: Por una parte **ORLANDO GRIJALBA VEGA**, mayor de edad con domicilio y residencia en la ciudad de Bogotá D.C., identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en nombre y representación de la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR "COOTRANSCOMPARTIR"**, domiciliado en la Ciudad de Bogotá D.C., con Nit. **800.068.046-3**, quien para efectos de éste contrato se denominará la **EMPRESA**; y por otro **JULIO CESAR LEON CASAS** Domiciliado y residenciado en **BOGOTA**, identificado como aparece al pie de su firma, y de quien para efectos del presente contrato se denominará **EL VINCULADO** hemos decidido celebrar este contrato que se regirá por las siguientes cláusulas y en lo contemplado por lo reglado en el Código de Comercio y/o código civil y por los decretos 171 y 176 del cinco de febrero de 2001 o las normas que las modifiquen o sustituyan; **PRIMERA:** Objeto, vincular colectivo Placa **SOC 947**, Marca **DAIHATSU**, Modelo **2002**, Motor **15B1688106**, Chasis **V12850114**, de propiedad del vinculado, al parque automotor de la Empresa para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente a la **EMPRESA**. **SEGUNDA:** Este negocio jurídico no tiene por objeto compra-venta de capacidad transportadora de la Empresa o lo que se conoce como cupo. **TERCERA: OBLIGACIONES:** La empresa cobra al vinculado y este pagará **mensualmente** las sumas que en adelante se establecen por los siguientes conceptos: a) aporte a capital Cinco **(5)** SMDLV; b) por fondo de reposición legal según producidos, c) rodamiento Catorce **(14)** SMDLV; d) por seguridad social y prestaciones sociales por cada conductor afiliado (aquí se incluye, cesantías, vacaciones, salud, riesgos profesionales, pensión, parafiscales, etc.) Diecinueve **(19)** SMDLV, Parágrafo: A la terminación de éste contrato la Empresa devolverá al vinculado, los dineros por concepto de aportes, (y lo que contractualmente quiera devolver Cootranscompartir) No obstante lo anterior, **EL VINCULADO**, se somete desde ahora a pagar las anteriores sumas y los aumentos que anualmente disponga la Asamblea General de la Empresa Cooperativa o los que disponga el Consejo de Administración durante la vigencia de éste contrato. Las pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual estarán a cargo del **PROPIETARIO**. **CUARTA: CAUSALES DE TERMINACIÓN Y DE DESVINCULACION:** Son causales de terminación y,





COOTRANSPARTIR

Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

por lo mismo, para solicitar la desvinculación administrativa por parte de la **EMPRESA**. Además de las consignadas en el Artículo 57 del Decreto 171 de Febrero 05 de 2001, Las siguientes: a) Haber sido expulsado el vinculado como asociado de la Cooperativa situación que se expresará al Ministerio de Transporte para efectos de desvinculación como solicitud de desvinculación por mutuo acuerdo. b) Alterar o no llevar el vehículo los distintivo, número de orden y razón social de la empresa. c) Permitir el vinculado que el vehículo sea manejado por personas no autorizadas por la Empresa. d) No permitir que los conductores que operen el vehículo vinculado asistan a los programas que desarrolla la empresa en sus distintos órdenes. F) No presentar certificación, cuando así lo solicite la Empresa, sobre las condiciones técnicas o mecánicas del vehículo vinculado o negarse a efectuar las revisiones de seguridad preventiva que ordene la Empresa, g) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin autorización de la Empresa, h) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin portar alguno de los seguros obligatorios legales, i) Prestar sin autorización de la Empresa un servicio que esta no tenga autorizado, en rutas no autorizadas, o en sectores del casco urbano de Bogotá o Soacha, donde no se tenga autorización para prestar este servicio público. **PARÁGRAFO.** Comprobada alguna de las anteriores situaciones por la Empresa, de manera sumaria y oyendo previamente al vinculado, solicitara al **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, desvinculación del precitado vehículo, invocando como causa **EL MUTUO ACUERDO. QUINTA:** si la Empresa fuere sancionada administrativamente o civilmente con ocasión de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente y esta sanción o condena se impone a la empresa por cuanto la responsabilidad se deriva bien por la imprudencia, impericia, negligencia o violación a las normas de transporte y/o tránsito, o adecuación de la conducta del conductor vinculado a algún o algunos de los tipos penales, en virtud de los cuales a la Cooperativa se la vincule como tercero civilmente responsable, **EL VINCULADO** declara que la empresa puede repetir contra él hasta el monto de la sanción o condena impuesta. **PARÁGRAFO.** Esta responsabilidad la Asume el vinculado como quiera que quien designa al conductor es el vinculado no obstante que quien celebra el contrato de trabajo es la Empresa, y también porque el vinculado es quien ejerce vigilancia sobre el vehículo. Lo dicho anteriormente se aplica y con mayor razón cuando el vehículo es conducido por **EL VINCULADO. SEXTA.** El vinculado autoriza desde ya a la



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

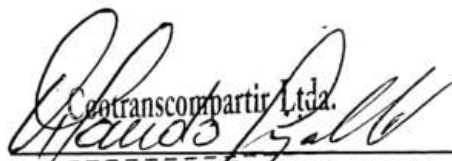
SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

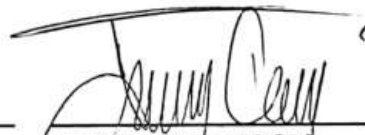
Empresa para retener los dineros ahorrados para cruzar con las deudas que éste tenga con la Empresa o para los efectos consagrados en el artículo inmediatamente anterior. **SÉPTIMA.** Este contrato presta mérito ejecutivo, y el monto de la obligación la certifica el revisor fiscal de la Cooperativa y es exigible desde el momento mismo en que la certificación la expida el Revisor Fiscal, o cuando los actos administrativos o las sentencias condenatorias se encuentren ejecutoriadas. **OCTAVA:** El término de duración del presente contrato es de un año, una vez terminado se analiza el seguimiento de cartera y de acuerdo a su cumplimiento es prorrogado por un término igual. No siendo otro el objeto del presente contrato se termina y se firma por los que intervinieron, A los Primeros **(22)** días del mes de Febrero del año Dos Mil Veintiuno **(2021)**. Con fecha de vinculación A los Primeros **(01)** días del mes Marzo del Dos Mil Diecinueve **(2019)**.

SMLV (Salario Mínimo Mensual Legal Vigente)

SMDLV (Salario Mínimo Diario Legal Vigente)

FIRMAS:


COOTRANSCOMPARTIR Ltda.
ORLANDO GRIJALBA VEGA
GERENTE


PROPIETARIO(A)
JULIO CESAR LEON CASAS
C.C N° 80.084.943 BOGOTA
DIR: CRA 7 A # 187 A75
TEL: 3123769438



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Señores

COOTRANSCOMPARTIR

Dr. ALONSO CHARRY

Bogotá D. C.

REFERENCIA:

VEHÍCULO No.1 Microbús, DAIHATSU, línea DELTA V118

PLACA SOC-947

VEHÍCULO No.2 Bicicleta, TODOTERRENO

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE

DIA, FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE: jueves 12 de septiembre de 2019,
a las 12:30 horas

LUGAR DE ACCIDENTE: Carrera 11D No.20 sur – Soacha Compartir-
Cundinamarca

Bogotá, noviembre 10 de 2021

Página 2 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



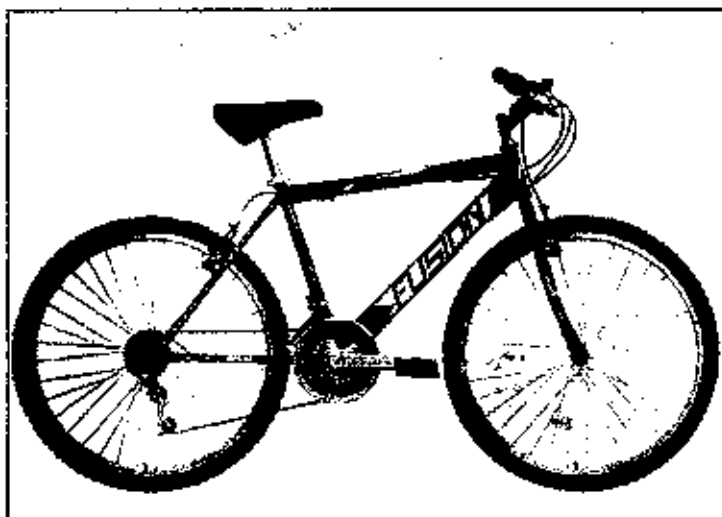
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: 2 (dos)



VEHÍCULO No.1: MICROBUS,
marca, DAIHATSU, línea, DELTA
V118, modelo 2002, color,
BLANCO - VERDE - ROJO, placa
SOC-947, AFILIADO A LA
EMPRESA
COOTRANSCOMPARTIR.

VEHÍCULO No.2: BICICLETA,
TODOTERRENO



Nota: los vehículos de las imágenes se asemejan a los involucrados, en cuanto a estructura, masa y peso, se incluyen como relación visual y referencia.



INDICE

1. PROLOGO.....	PAG. 5
2. INFORMACIÓN.....	PAG. 5
❖ Informe de accidentes de tránsito (IPAT).....	PAG. 6
❖ Ubicación satelital y geográfica del accidente.....	PAG.9
❖ Características de la vía donde ocurren los hechos.....	PAG.10
❖ La Vía.....	PAG.11
❖ Vehículos.....	PAG.16
❖ Registro de evidencias.....	PAG.26
❖ Víctimas.....	PAG.37
❖ Diligencias adelantadas.....	PAG. 37
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.....	PAG.41
4. ANÁLISIS FÍSICO DE MOVIMIENTO, MASA Y ENERGÍA DEL VEHÍCULO.....	PAG.42
5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.....	PAG.44
6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	PAG.51
7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN O EVITAN EL ACCIDENTE.....	PAG.57
8. CONCLUSIONES.....	PAG.64
9. BIBLIOGRAFÍA.....	PAG.71
10. EQUIPO DE TRABAJO.....	PAG.72



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1. PRÓLOGO

La investigación y el análisis de los accidentes de tránsito permiten determinar la manera y causas probables de cómo se produjo. Basados en los procedimientos técnicos de planimetría, fotografía y análisis de la información es posible establecer las causas del siniestro y la dinámica con la que se produjo.

Este informe detalla los procedimientos técnicos desarrollados durante la INVESTIGACIÓN y ANALISIS del siniestro.

2. INFORMACIÓN

Toda la información recopilada durante el proceso de investigación del siniestro es analizada y evaluada por la Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística O.T.I.C, apoyados en las diferentes probabilidades que permiten estudiar y analizar cada caso como único, basados en las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, y realizando los procedimientos técnicos de fijación topográfica, fotográfica y analítica se puede establecer las circunstancias anteriores que produjeron el siniestro.

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y análisis del accidente se describe a continuación:

- a) Documentos entregados por parte de COOTRANSCOMPARTIR a la ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN Y CRIMINALÍSTICA.
- b) Asistencia e inspección por parte del equipo investigativo forense de O.T.I.C. (Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística).
- c) Cinco (5) fotografías del lugar donde ocurre el accidente, dos (2) fotografías del día de los hechos y once (11) fotografía de la inspección realizada a la vía.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **INFORME DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA
DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE SOACHA - CUNDINAMARCA.**

IMAGEN No.1: En esta imagen se muestra la primera parte de la hoja No.1 del informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), donde se encuentran los datos del accidente, características del lugar y la vía, los datos del conductor y el vehículo No.1.

Página 6 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: otcinvestigaciones@gmail.com - www.otcinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

IMAGEN No.2: En esta imagen se muestra la segunda hoja del informe de accidentes, donde se encuentran los datos del conductor, el vehículo No.2, y la víctima.

Página 7 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

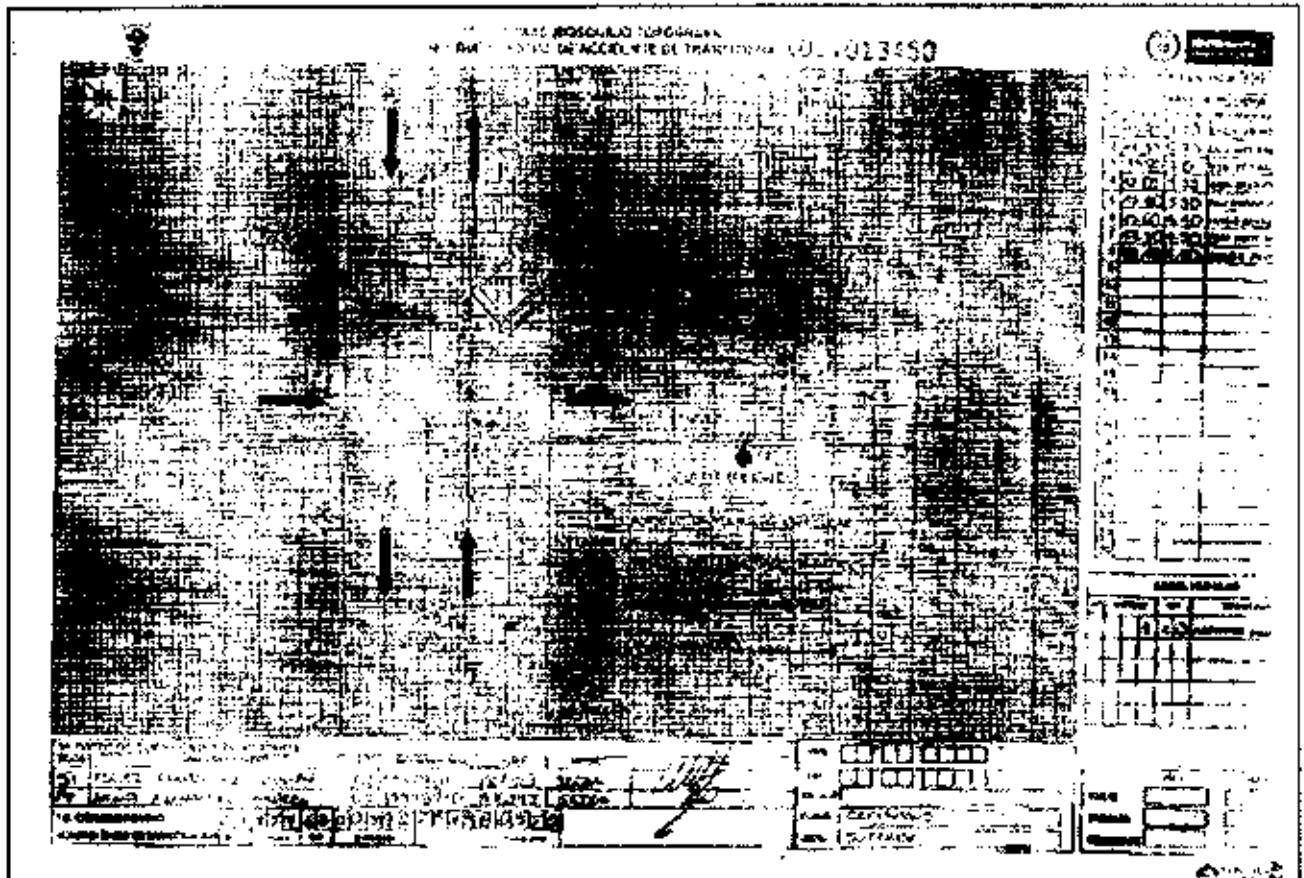


IMAGEN No.3: En esta imagen se ilustra la hoja No.3 del informe de accidentes de tránsito donde se registra el croquis del siniestro.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **UBICACIÓN SATELITAL Y GEOGRÁFICA DEL ACCIDENTE.**

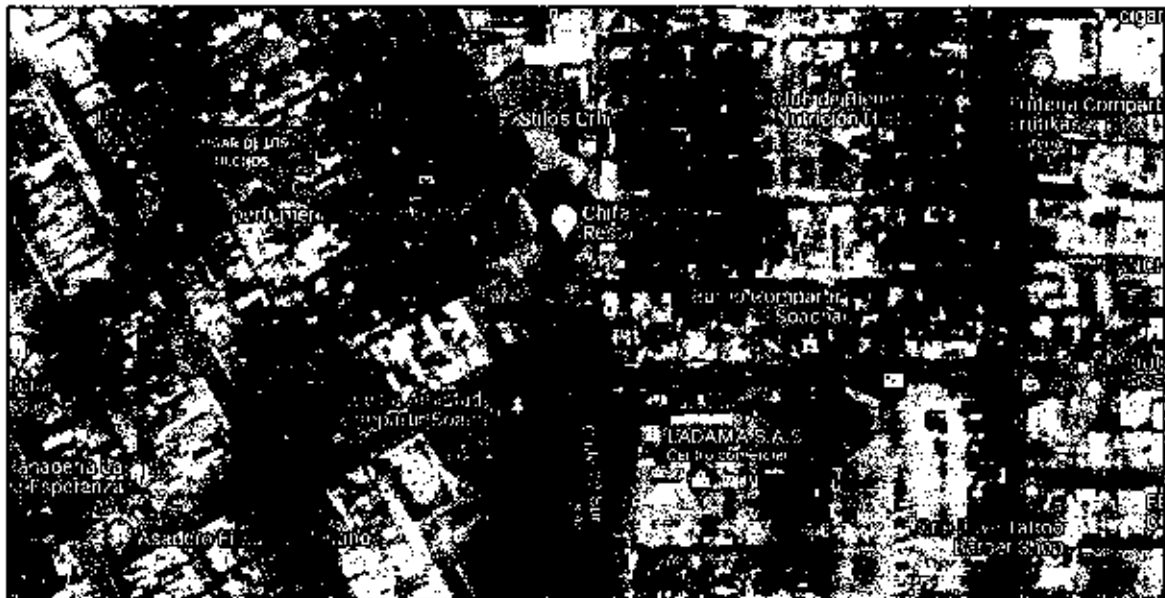


IMAGEN No.4: En esta imagen satelital de GOOGLE MAPS, se muestra la zona geográfica en la cual se desarrolló el hecho, registrada en el informe de accidente.

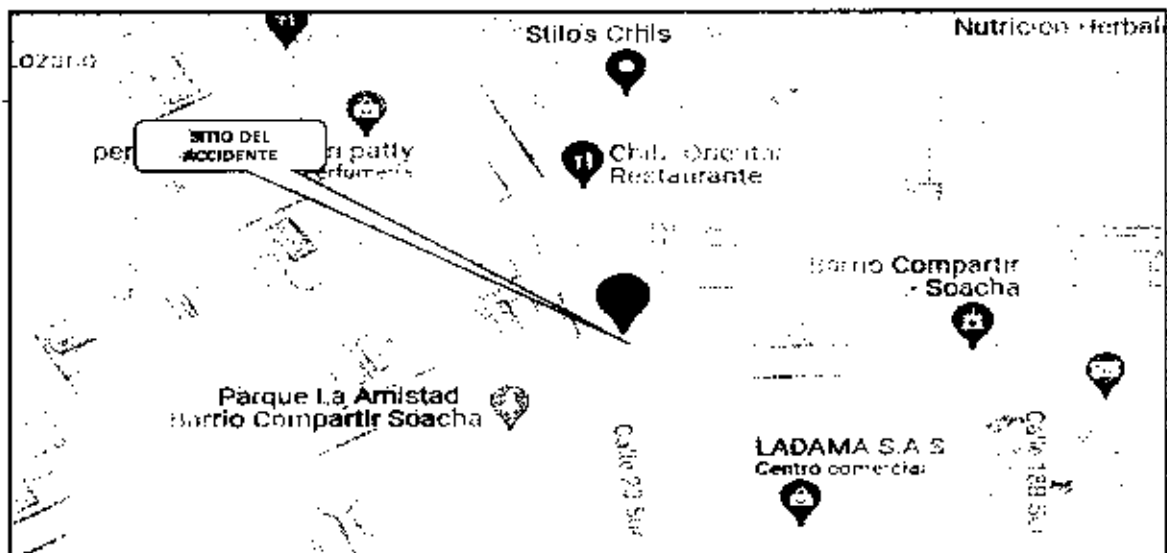


IMAGEN No.5: En esta imagen de rutas terrestres de GOOGLE MAPS se localiza el lugar en el cual ocurrió el accidente.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	Arterial, urbana. SECTOR: Comercial Zona urbana. DISEÑO: Intersección TIEMPO: Normal.	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRIA:	Recta, plana, con andén	Recta, plana, con andén.
UTILIZACION:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CANIZADAS:	Una.	Una.
CARRILES:	Dos.	Dos
MATERIAL:	Concreto	Concreto
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
SEÑALES VERTICALES:	Ninguna.	Ninguna.
SEÑALES HORIZONTALES:	Una línea de carril blanca segmentada, línea de borde	Ninguna
VISIBILIDAD DIMINUIDA POR:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	CLASIFICACIÓN: Urbana SECTOR: Comercial DISEÑO: Intersección. TIEMPO: No	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRÍA:	Recta, plana, con andén.	Recta, plana, con andén.
UTILIZACIÓN:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CALLES:	Una.	Una.
CARRILES:	Dos.	Dos.
MATERIAL:	Concreto.	Concreto.
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
CONTROLES TRANSITO SENALES VERTICALES	Ninguna.	Ninguna.
DEMARCACIÓN Y SEGURIDAD:	Línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca.	Ninguna.
VISIBILIDAD DIMINUIDA:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **LA VÍA:**

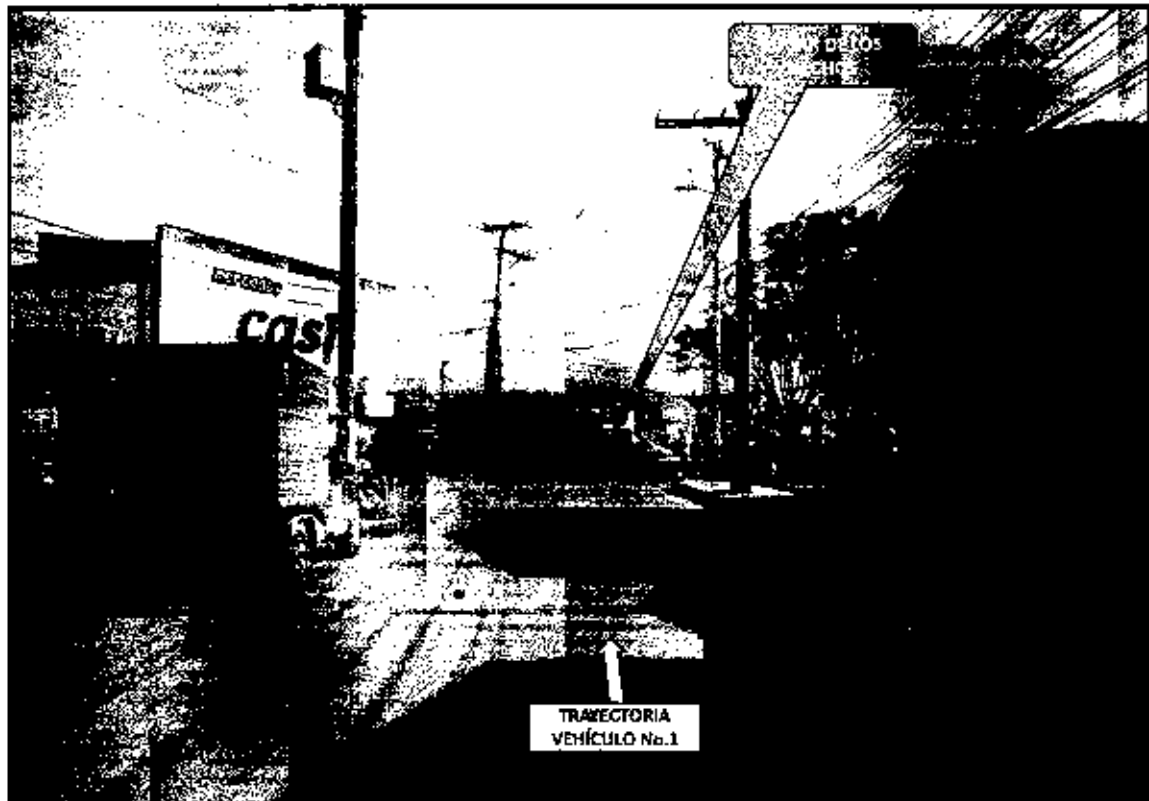
Condiciones, estado y características del lugar, donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1, 2, 3, 4 y 5.



FOTOGRAFÍA No.1. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la carrera 11D, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.1 (Microbús), al igual que el lugar donde al parecer ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.2. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.1 (microbús) involucrado en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



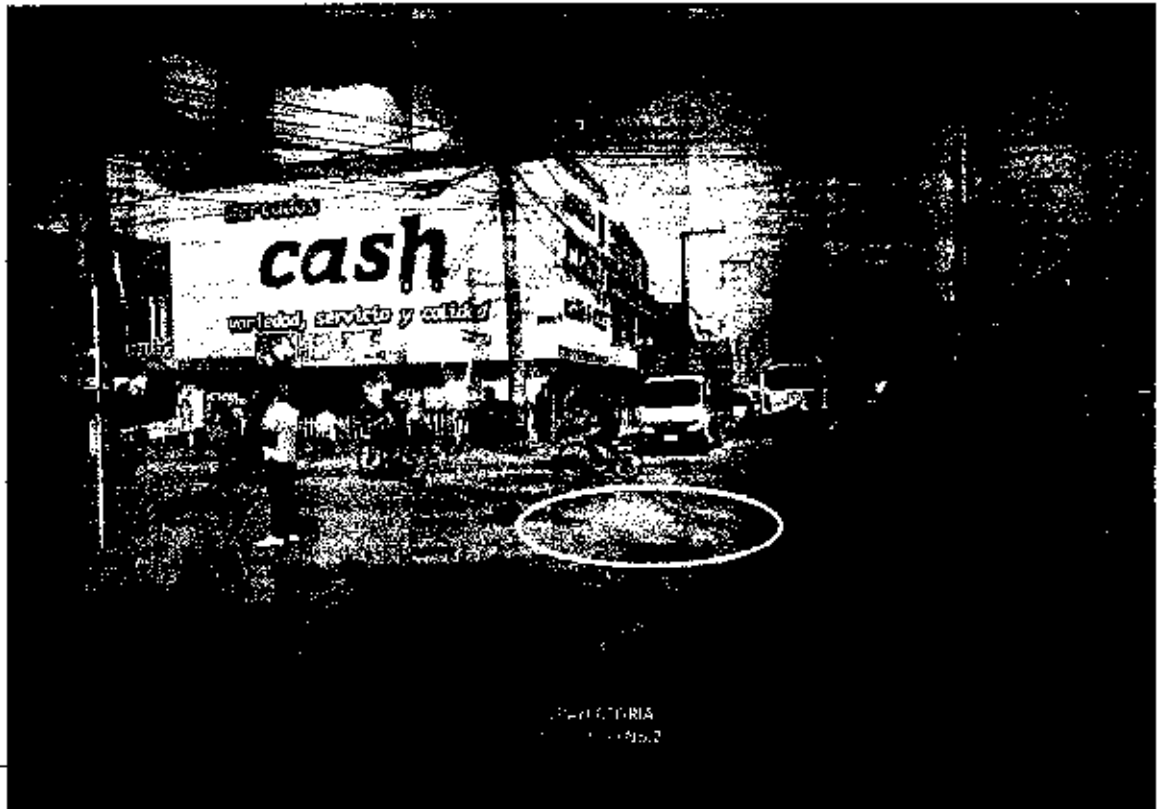
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.3. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la calle 20 sur, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.2 (Bicicleta), al igual que el lugar donde posiblemente ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.4. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.2 (bicicleta) involucrada en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.5. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en sentido contrario al desplazamiento de los vehículos, se puede apreciar la trayectoria que llevaba cada uno momentos antes del accidente y con la elipse blanca se señala el área donde al parecer ocurre el impacto.



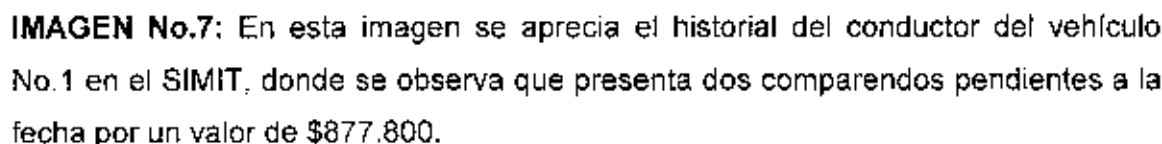
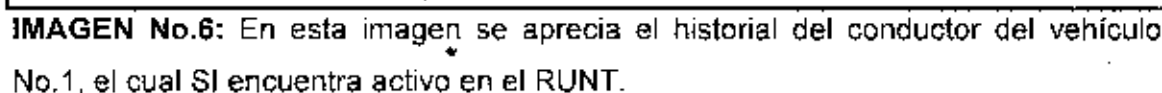
**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VEHÍCULOS:**

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.2.

VEHÍCULO No.1	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: MIP MARCA: DAIHATSU LINEA: DELTA MODELO: PLATEADO: 547 EMISOR: GRAN8COMPARTIR SERVICIO: USO CONDUCTOR: WILMER ELIAS DOL COR: IDENTIFICACIÓN: C.C. 1.012.349-163 EDAD: 31 años al momento del accidente. PASAJEROS: -----
DIMENSIONES	CARGO / ANCHO: 5.60 m / 1.80 m ALTO / PESO: 2.66 m / 2.360 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 2.53 m.

TABLA No.2





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Información comparendo

Comparendo: 1100100090027557268 Fecha comparendo: 30/07/2020	No. comparendo: 1100100090027557268	Fecha: 30/07/2020	Hora: 11:40:00	Dirección: TR. 74F CL. 40 SUR	Función comparendo: Fu. de Tránsito
Secretaría Bogotá D.C. Artículo Ley 1382 del 10 de mayo de 2010 Art. 1010	Secretaría: Bogotá D.C. (11001000)	Agente: 11			

Infraacción C38 - Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Infraacción: WILMIL ELLANES

Detalle infractor

Tipo documento: Infraacción	Numero documento: 1100100090027557268	Nombre: WILMIL ELLANES	Apellidos: WILMIL ELLANES
Tipo de infractor: Físico	Se a Confundido para el Ver		

IMAGEN No.8: En esta imagen se aprecia el primer comparendo pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C38** "Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.". Impuesta el día 30/07/2020



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Compendio: 110010000000075277-1-5
Fecha compendio: 01/12/2020

Secretaría Bogotá D.C.
Artículo Ley 1362 del 16 de marzo de 2004.

Infraacción: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.

Infraactor: 110010000000075277-1-5

Información compendio

No. compendio	Fecha	Hora	Dirección	Fuente compendio
110010000000075277-1-5	01/12/2020	08:00:00	110010000000075277-1-5	No. vehículo

Infraacción

Código	Descripción	Valor	Saldo
006	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	\$ 458.000	15

Detalles conductor

Nombre	Apellidos
WILSON	BOGOTÁ

IMAGEN No.9: En esta imagen se aprecia el segundo compendio pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C06 "No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004". Impuesta el día 01/12/2020**



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.1 en una vista 3D.

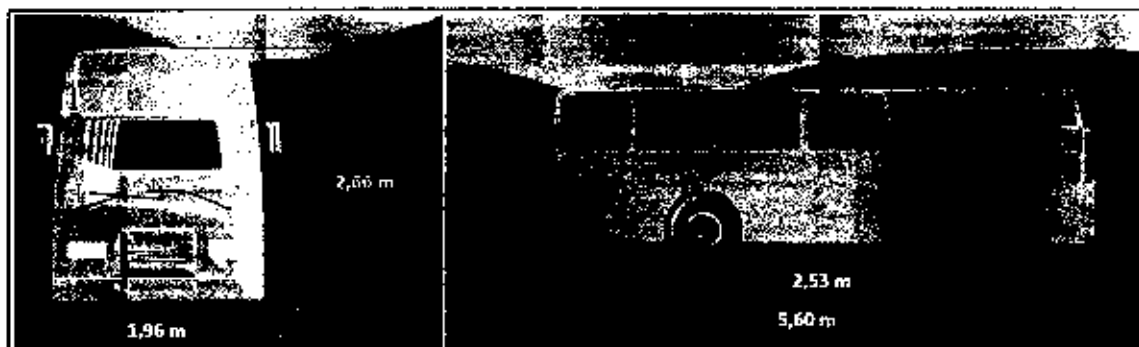


IMAGEN No.10

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.11	IMAGEN No.12						
	<table><tr><td>1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO</td></tr><tr><td>RAYADOS ZONA ANTERIOR,</td></tr><tr><td>ABOTADURA VERTICE ANTERIOR</td></tr><tr><td>IZQUIERDA</td></tr><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>	1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO	RAYADOS ZONA ANTERIOR,	ABOTADURA VERTICE ANTERIOR	IZQUIERDA		
1. DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO							
RAYADOS ZONA ANTERIOR,							
ABOTADURA VERTICE ANTERIOR							
IZQUIERDA							
En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.1.	En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se describen los daños presentados en el vehículo No.1 son en su zona anterior y vertice anterior izquierdo.						

Tabla No.3

Página 20 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.4.

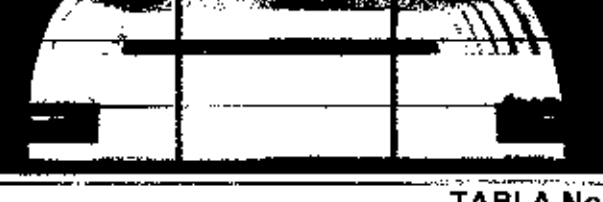
UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Sin daños.
	ESTADO LATERAL IZQUIERDO: Sin daños.
	ESTADO LATERAL DERECHO: Sin daños.
	ZONA ANTERIOR: Rayones en el tercio derecho inferior y vértice anterior derecho.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

TABLA No.4



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- Las características técnico-mecánicas del vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.5.

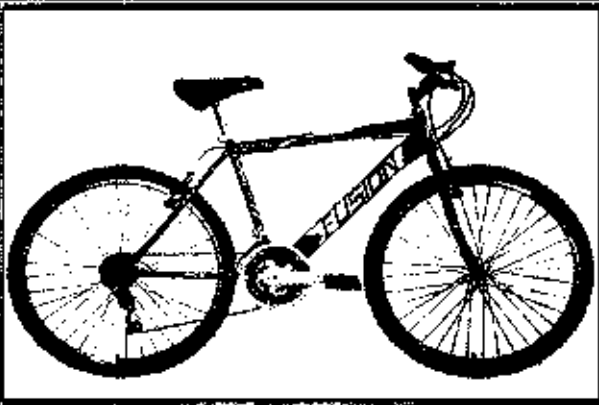
VEHÍCULO No.2	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: BICICLETA MARCA: XXXX LINEA: XXXXX COLOR: ROJO NUMERO DE MARCO: XXXXXX MODELO: XXXX SERVICIO: PARTICULAR CONDUCTOR: ANGEL MARCELO ZANO IDENTIFICACIÓN: C.C 79 EDAD: 59 años al momento del accidente PASAJEROS: XXXX
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 1.62m / 0.50 m ALTO / PESO: 0.85 m / 12 kg DISTANCIA ENTRE EJES: XXXX m

TABLA No.5



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

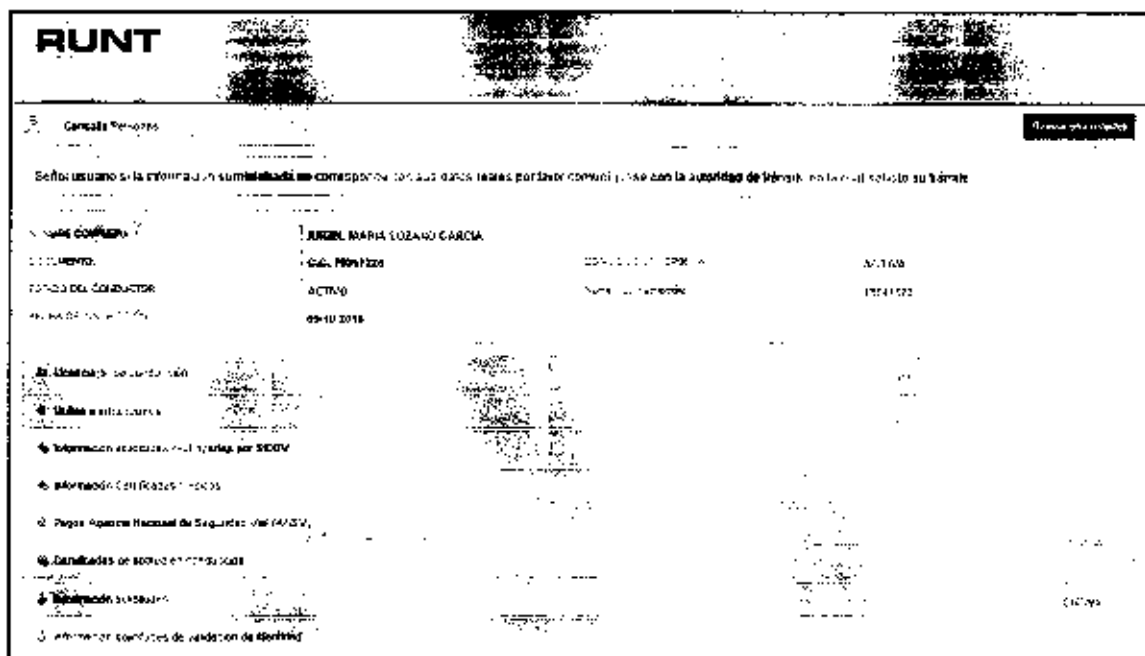


IMAGEN No.13: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2, el cual se encuentra registrado en el RUNT.

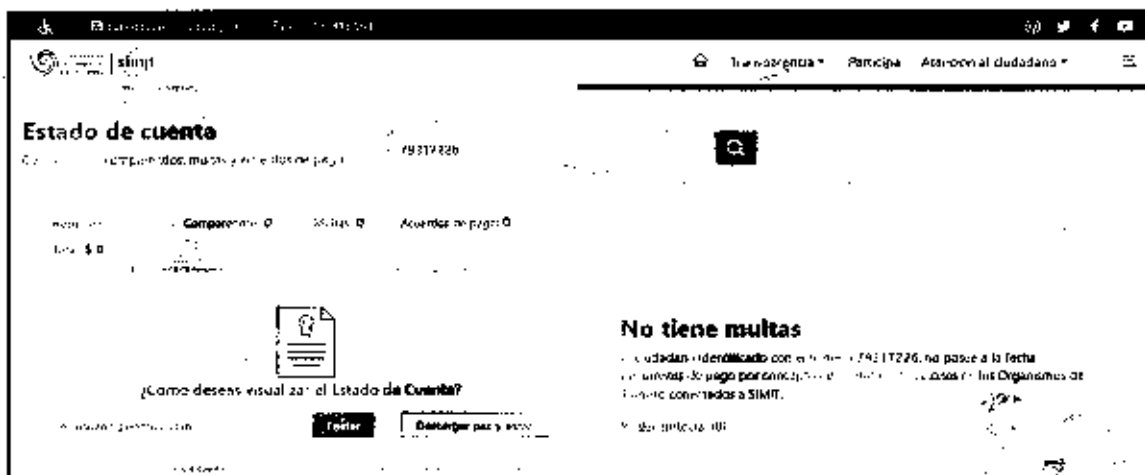


IMAGEN No.14: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2 en el SIMIT, donde se observa que NO presenta comparendos pendientes a la fecha.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.2, en una vista 3D.

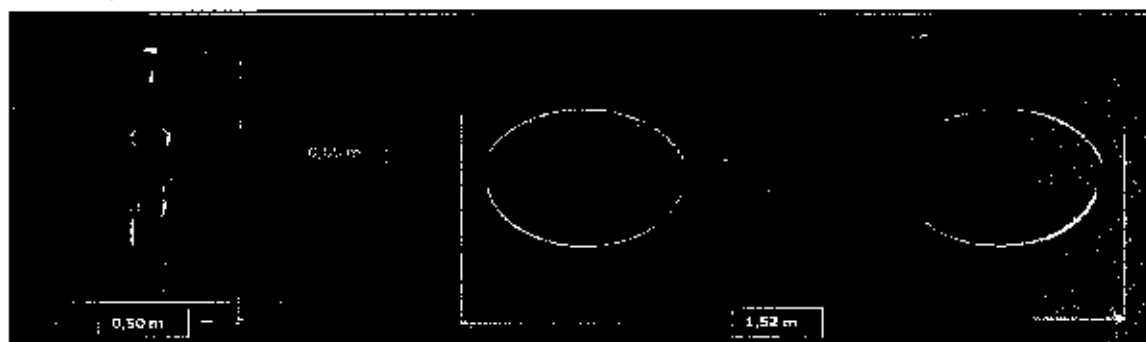
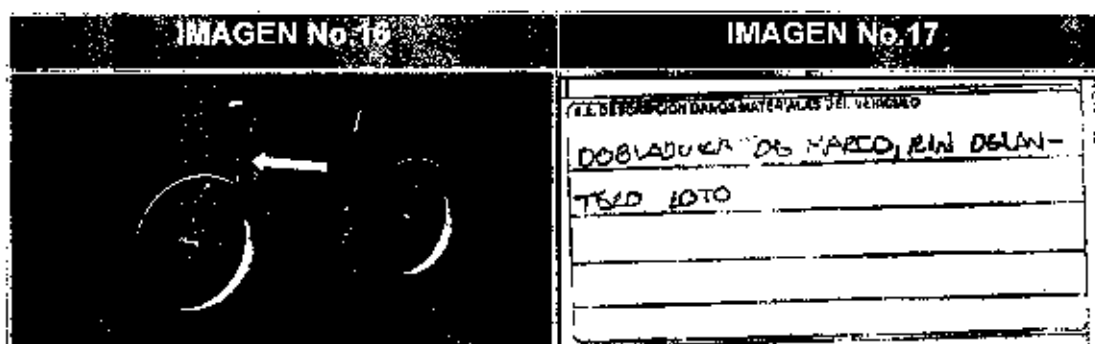


IMAGEN No.15

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad y contundencia de la colisión además de ubicar los vehículos al momento del impacto.



En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha amarilla, la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF), a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.2.

En esta imagen tomada en el informe de accidentes de tránsito, se observa que se describe que el vehículo No.2 presentó daños en su parachoques y rin delantero.

Tabla No.6



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.7.

UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Daños en su zona anterior tercio derecho e izquierdo.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	ZONA ANTERIOR: Deformación en toda la zona anterior.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

Tabla No.7



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **REGISTRO DE EVIDENCIAS:**

➤ En el croquis del informe realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha se encuentran registradas las siguientes evidencias:

- ✓ Características y geometría de la vía.
- ✓ Ancho de la vía por la cual transitaban los vehículos.
- ✓ Vehículos en suposición final.
- ✓ Punto de referencia tomada para levantamiento del plano.
- ✓ La respectiva señalización y sentido vial.
- ✓ Posible ruta de los vehículos antes del choque.

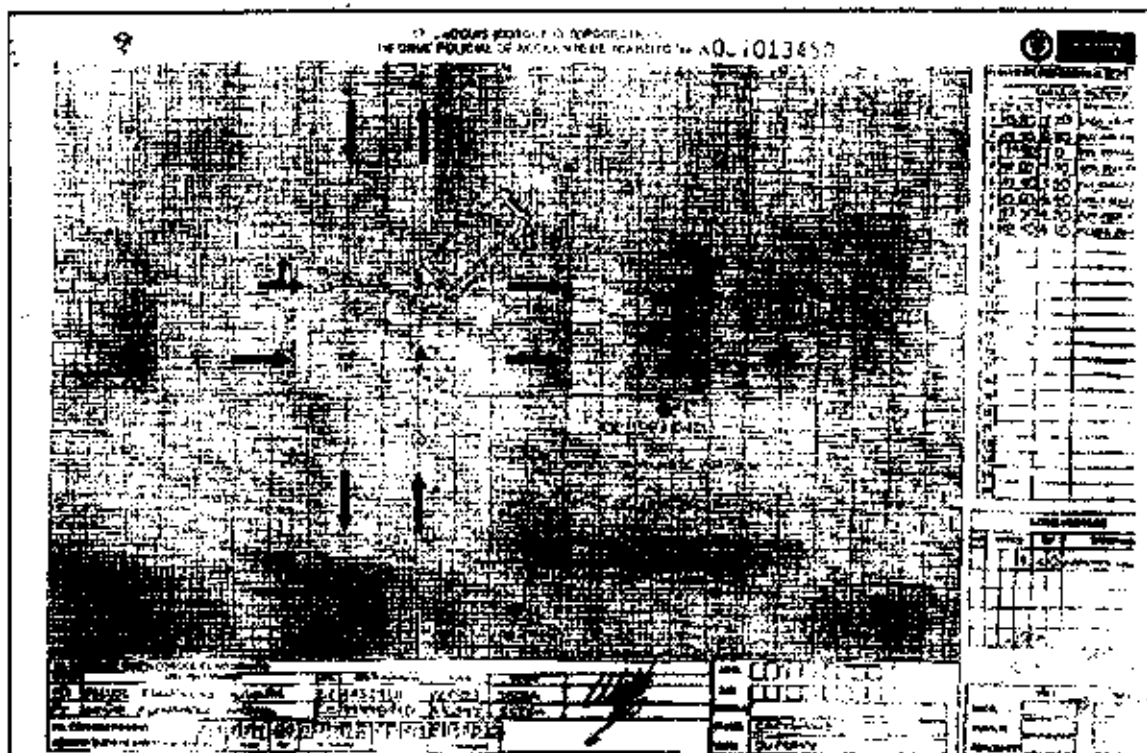
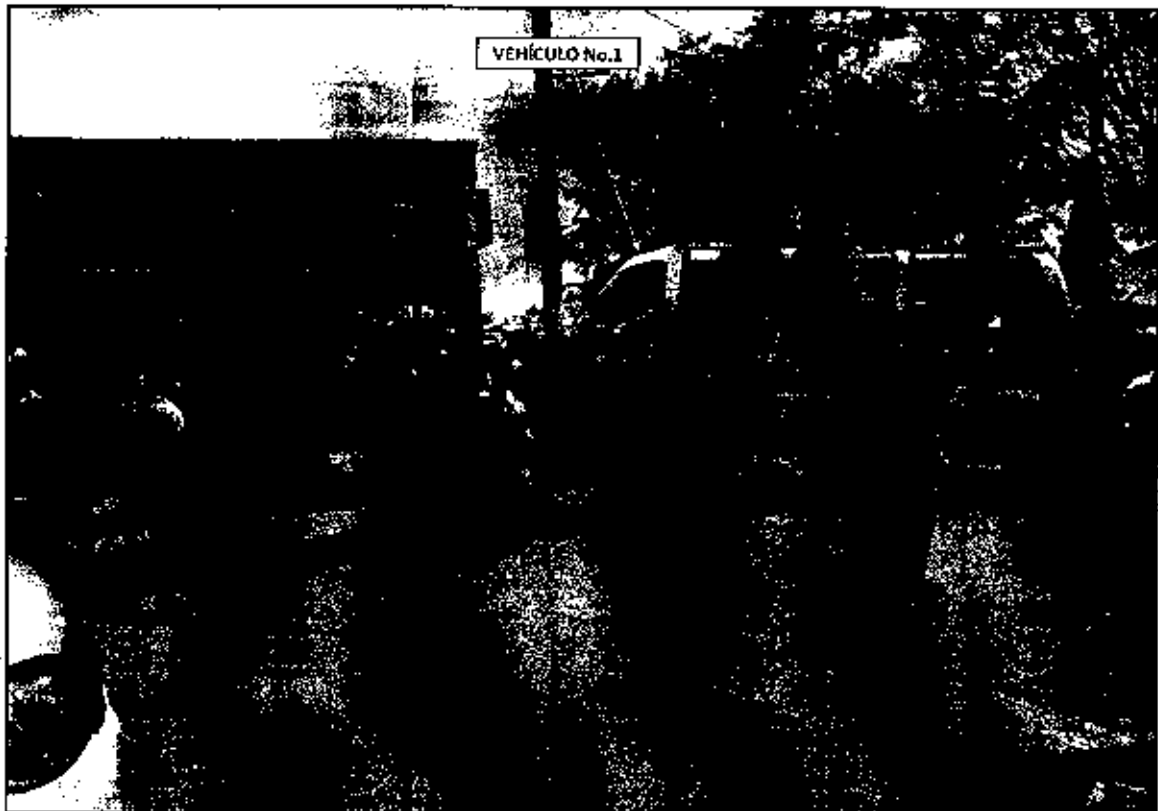


IMAGEN No.18: En esta imagen se muestran las evidencias anteriormente descritas, en el croquis del accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la investigación realizada por parte de los investigadores de O.T.I.C se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.6. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos se aprecia la posición final del vehículo No.1 (Microbús).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.7. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos, se aprecia la posición final de los vehículos involucrados en el accidente, así como el lago hemático dejado por la víctima.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la inspección realizada por los investigadores de O.T.I.C al lugar donde ocurrieron los hechos se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.8. PLANO GENERAL: En esta fotografía se observa la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta) al igual que la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada a un costado de la vía.

FOTOGRAFÍA No.9. PRIMERISIMO PLANO: Como complemento de la fotografía anterior, se evidencia la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada al lado derecho de la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta).





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



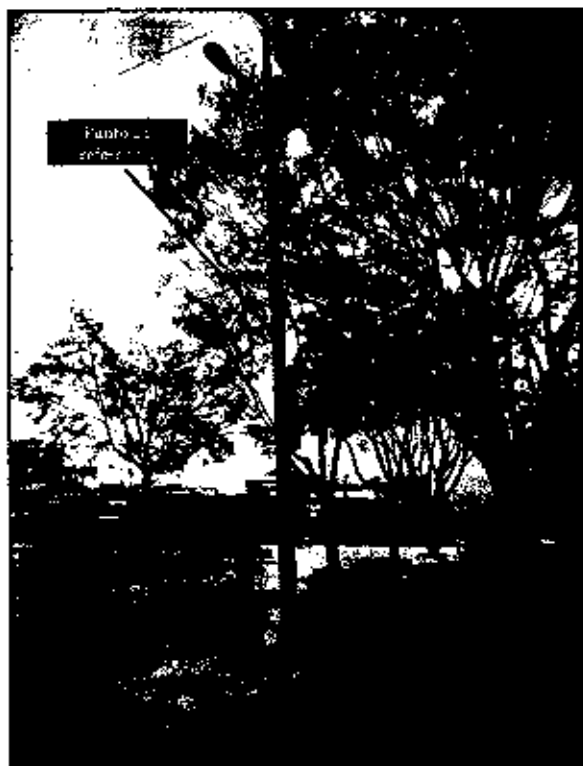
FOTOGRAFÍA No.10.
PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía se observa la nomenclatura del inmueble frente a donde ocurren los hechos, la cual queda registrada en el IPAT realizado por la policía al momento del accidente.

FOTOGRAFÍA No.11. PLANO GENERAL: En esta fotografía se aprecia la trayectoria de los vehículos y el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia para el levantamiento del croquis por la policía de tránsito.





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.12. PRIMER PLANO:

Como complemento de la fotografía anterior, se observa el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia por la policía de tránsito al momento de realizar el respectivo croquis.

FOTOGRAFÍA No.13. PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía observamos el número del poste tomado como punto de referencia.





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ En las fotografías 16, 17 y 18 se puede apreciar las constantes paradas que realizan los vehículos sobre el carril derecho de la calzada de la carrera 11D (por donde se desplazaba el microbús involucrado en el accidente), reduciendo así la visibilidad a los vehículos que se desplazan por el carril izquierdo de la vía.



FOTOGRAFÍA No.16



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.17



FOTOGRAFÍA No.18



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 19 y 20 en 3D en planta y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.



IMAGEN No.19



IMAGEN No.20



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 21 y 22 en 3D y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.

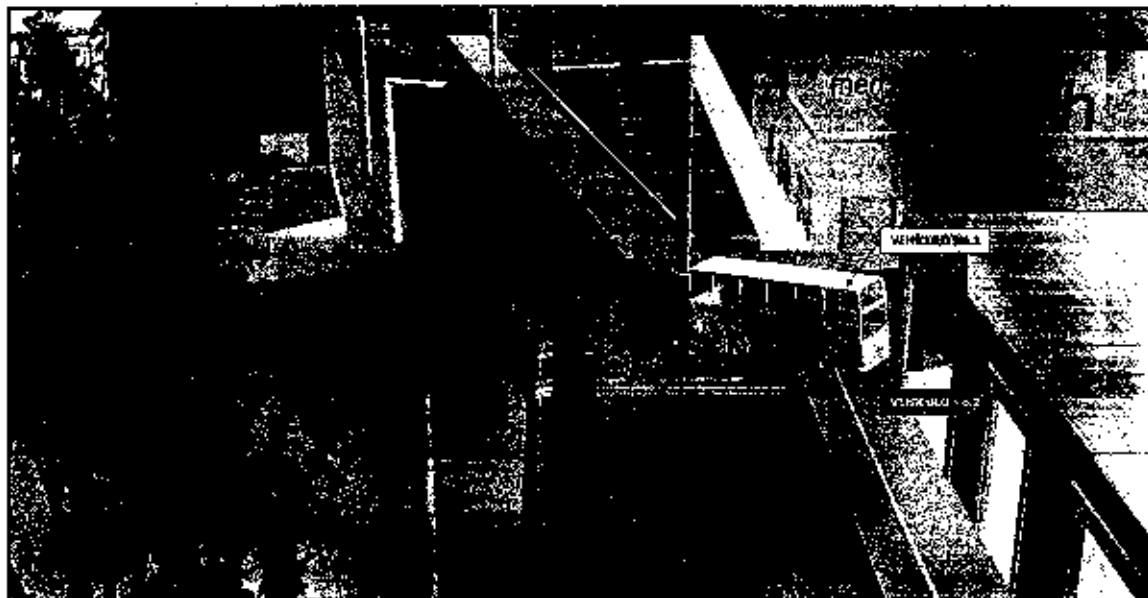


IMAGEN No.21



IMAGEN No.22



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VÍCTIMAS:**

En el informe de accidentes de tránsito se hace relación a 1 (una) persona fallecida la cual se registran a continuación.

1	ANGEL MARIA LOZANO GARCIA C.C.79.317226	CONDUCTOR Vh No.2 (bicicleta)	Trauma craneoencefálico severo, trauma en rostro, fractura de clavícula, fractura en base del cráneo. (Fallece).
---	---	-------------------------------------	--

❖ **DILIGENCIAS ADELANTADAS:**

A continuación, el resultado de las diligencias de investigación adelantadas con respecto al siniestro ocurrido el día 12 de septiembre del 2019 en la carrera 11D con calle 20 sur – Soacha Compartir.

- **Diligencia No.1:** El equipo investigativo de O.T.I.C se reúne con las directivas de la empresa Cootranscompartir, y se confirma la asignación del caso para su respectiva investigación y reconstrucción.
- **DILIGENCIA No.2:** El equipo investigativo de O.T.I.C realiza inspección al lugar de los hechos y se procede a hacer el respectivo levantamiento fotográfico y topográfico de la vía donde ocurre el accidente.
- **DILIGENCIA No.3:** El equipo de O.T.I.C estando en el lugar donde ocurrieron los hechos se encuentra con el señor Wilmer Elías Holguín Cortes (conductor del vehículo No.1 – microbús) y se procede a realizarle la respectiva entrevista de los relatos de los hechos, donde nos comenta: **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me recuerda su número de cedula. **DON WILMER:**

Página 37 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1012349153 **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me puede regalar un relato de los hechos, de lo que ocurrió el día del accidente. **DON WILMER:** Si señor, pues yo venia saliendo ese día del paradero normal, cuando llegue a la intersección donde pues yo llevo la vía, pero entonces en el carril derecho se estacionó un colectivo, una Cotransucre en toda la esquina donde está la intersección y yo venia por el carril izquierdo, cuando yo fui a pasarlo por el carril izquierdo dio el caso que salió el ciclista por el frente del colectivo que estaba parqueado entonces pues como yo no lo podía ver porque él me tapaba la visibilidad al lado derecho, pues yo seguí derecho por el carril izquierdo y cuando ya lo vi en cuestión de segundos fue que tuve la reacción de girar la dirección a la izquierda como para poder esquivarlo, pero pues el señor tampoco miro ni paro en la intersección entonces hay fue cuando pasó el incidente. **INVESTIGADOR:** ¿Con que lado de su vehículo golpeo al ciclista? **DON WILMER:** Con el lado derecho del bomper hay fue cuando paso lo sucedido y yo prácticamente al señor con el carro no lo vine a golpear y el impacto lo recibió la cicla fue al lado del pedal, entonces cuando recibió el impacto el señor salió a volar como unos cinco o diez metros y preciso lo recibió fue un andén que es un poquito alto y afecto su parte del cráneo, entonces así fue como yo lo vi en el momento, porque eso fue rápido, no puedo detallar bien el caso, **INVESTIGADOR:** ¿Usted recuerda mas o menos a que velocidad venia usted? **DON WILMER:** Si yo venia entre treinta o cuarenta kilómetros porque un carro de esos no levanta mas en tercera, eso yo mas o menos me baso en lo que lleva el cambio que le metí porque iba de segunda a tercera, pero hasta ahora iba revolucionando el carro, entonces un colectivo de esos no revoluciona rápido, entonces si yo me ponga a analizar el iba entre veinte o treinta kilómetros mas o menos. **INVESTIGADOR:** ¿Usted hace poco había salido del paradero o ya llevaba rato conduciendo el vehículo? **DON**



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

WILMER: ese día iba saliendo con el segundo viaje, ya había hecho el primer viaje y comencé a ser el primer viaje, ya había manejado mas de tres horas.
INVESTIGADOR: ¿Qué experiencia tiene usted en conducir vehiculos de servicio público? **DON WILMER:** Bastante porque yo desde pequeño ayudaba a mi padre en los colectivos entonces yo aprendí mucho de él y siempre me he movido en ese gremio, siempre he sabido como pilotarlos porque desde pequeño me enseñaron y pues aparte comencé a sacar mi licencia y accedí a las pruebas y todo bien. **INVESTIGADOR:** ¿Al momento del accidente usted le prestó auxilio a la víctima? **DON WILMER:** En ese momento yo no presté auxilio porque el quedó en el piso y entonces no le veíamos ninguna lesión, solo en ese momento le vi que de su boca le salía sangre y pues en el momento lo primero que a mí me habían enseñado en la clase de primeros auxilios es no mover el cuerpo cuando no sabemos que pueda tener, entonces lo único que procedí yo fue a llamar la ambulancia que fue lo mas pertinente en ese momento. **INVESTIGADOR:** ¿Al lugar de los hechos cuando el señor cayó de la bicicleta llegaron familiares de él hay? **DON WILMER:** Llego fue una gran multitud, entonces la multitud no entendía como fueron los hechos querían tomar medias por voluntad propia de ellos entonces me toco quedarme dentro del colectivo por mi seguridad hasta que llegó la policía y me escoltó en una patrulla y hay ya pude estar a salvo porque pues en el momento la gente no entendía como sucedieron las cosas. **INVESTIGADOR:** ¿Usted ha tenido algún tipo de contacto con los familiares de la víctima? **DON WILMER:** Pues cuando recién paso el caso a los dos días llegó un vehículo a unas canchãs de tejo que quedan al frente del paradero, entonces ellos pensaron que yo estaba hay, y las personas, los testigos que estaban hay entre esos mi hermano, ellos vieron cuando entro el señor y llevaba un revolver en la mano y estaba preguntando por Wilmer Holguin y ese soy yo, entonces eso fue lo único que



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

yo recibí, no recibí amenazas pero la gente me comentó que venían era a
atentar contra mi vida y no se hasta donde haya llegado a situación porque
gracias a Dios yo no estaba hay y no se que hubiera podido pasar.
INVESTIGADOR: Con respecto al accidente, ¿la ambulancia se demoró en
llegar o llegó rápido a prestar los primeros auxilios? **DON WILMER:** En lo que
yo dure dentro del colectivo porque me tocó refugiarme dentro del colectivo
pues dure siempre como veinte minutos y la ambulancia no llegaba, de ahí
procedieron a levarme en la patrulla y ya quedó a cargo mi hermano y a cargo
un vecino del barrio y ellos mismos me contaron que la ambulancia se demoró
como unos veinte minutos más, entonces prácticamente entre unos cuarenta o
cincuenta minutos se demoró la ambulancia. **INVESTIGADOR:** ¿La vía donde
ocurrió el accidente usted la frecuenta normalmente? **DON WILMER:** Si todos
los días, en ese momento todos los días, todos los días yo la frecuentaba, se
que es una intersección donde fluyen carros, o sea en la vía donde yo voy es
de un solo sentido, pero en la intersección hay en esa esquina es doble
sentido, pero entonces por lo general uno pasa un poco confiado porque sabe
que uno lleva la vía y el pare pues lo llevan los que llegan hay a la intersección
y entonces todo se dio porque el colectivo tapo mi visibilidad para ver hacia el
lado derecho y yo venia por el izquierdo y cuando el salió por delante del
colectivo pues la verdad fue algo que ni me lo esperaba yo, en todo el tiempo
que yo he trabajado no me esperaba ni siquiera tener un accidente dentro de
un barrio que uno no excede la velocidad. **INVESTIGADOR:** ¿Don Wilmer
usted tiene algo mas que agregar a su versión? **DON WILMER:** No pues yo
solo deseo que se esclarezcan los hechos porque lo que pasó no fue con
ninguna mala intención... *(la anterior conversación quedó grabada en audio y
se deja guardada en la respectiva carpeta del caso).*



3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.

Analizando detalladamente los daños presentados en los vehículos involucrados en este siniestro y las evidencias diagramadas en el croquis realizado por la inspección de tránsito, se puede establecer una ubicación de los vehículos al momento del impacto como se muestra en la siguiente imagen.

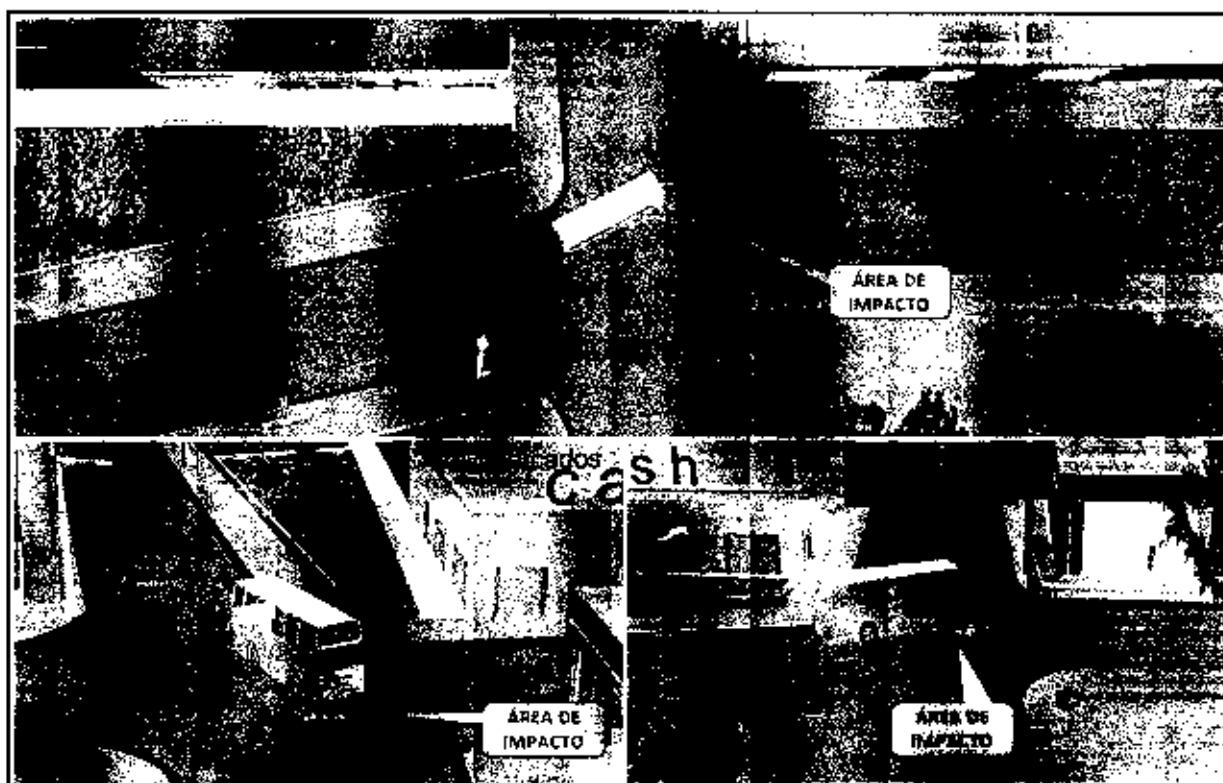


IMAGEN No.23: En esta imagen en 3D y a escala diagramado con el software de reconstrucción VISTA FX, se observa el área donde posiblemente se produce el impacto (entre el vehículo No.1 Microbús y el vehículo No.2 Bicieta); siendo el área de impacto para el vehículo No.1 Microbús en su zona anterior tercio derecho y para el vehículo No.2 bus en su costado lateral izquierdo tercio medio y anterior.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ El punto o área probable de colisión se localizó teniendo en cuenta las evidencias que marca la trayectoria por la cual se dirigían los vehículos antes del impacto, las deformaciones presentadas en los mismos, las posiciones en las cuales reposaron los vehículos luego de la colisión, las evidencias halladas en la vía y los cálculos arrojados por los estudios físicos realizados, los cuales dan como resultado un área de contacto entre las masas, la cual se indica con el recuadro verde de la imagen No.23, la posición de las masas al momento del impacto, posiciones y trayectorias diferentes no son compatibles.

□ El vehículo No.1 (Microbús) después del impacto sigue su trayectoria hacia el lado izquierdo de la vía, impactando contra el sardinel y finalmente se detiene sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 con carrera 11D producto su desaceleración.

□ El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada hacia su lado derecho, y cae al piso junto con su conductor, donde se arrastran sobre la capa asfáltica y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra el suelo, quedando ubicados sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 sur con carrera 11 al costado de la vía.

□ Los coeficientes que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descritos anteriormente, entre $\delta = 0,3$ y $\delta = 0,6$ de desaceleración efectiva para el microbús, y para la bicicleta un coeficiente de fricción entre $\mu = 0,5$ y $\mu = 0,6$ esto debido al peso del mismo y a la superficie de contacto con el suelo.

□ La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- **NOTA:** Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.

5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO

Se definió como vehículo No.1 (Microbús), vehículo No.2 (bicicleta).

RUTINA DE CÓMPUTOS PARA ANÁLISIS DE COLISIONES

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

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.1 (Microbus) AL MOMENTO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.1 (MICROBÚS) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.1 CÁLCULO DE LA HIPOTENUSA

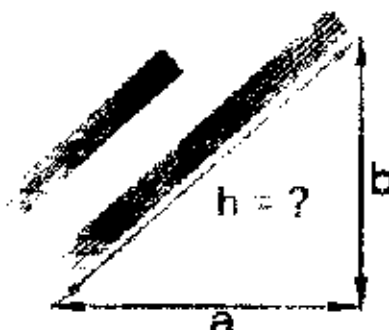


(1)

22
15



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	4.50	[m]
[b] Cateto o lado	4.12	[m]

Resultado: 6.10 [m]



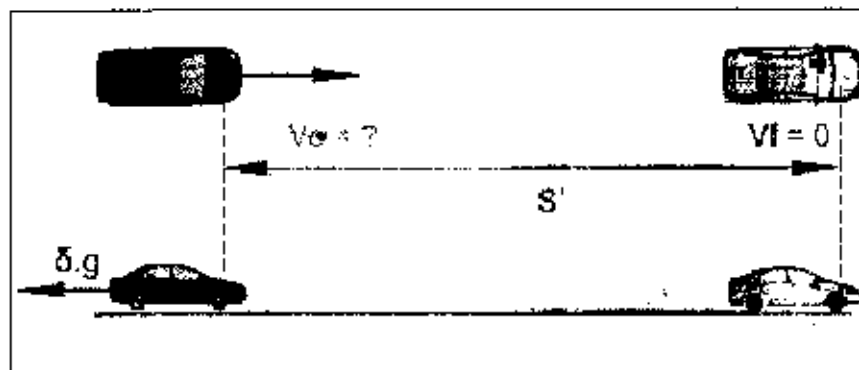
- ✓ Usando la fórmula de velocidad por desaceleración simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.2 VELOCIDAD POR DESACELERACIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (MICROBUS) SEGUN LA DISTANCIA DE DESACELERACION DEL PUNTO DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL



(2)



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[d] Distancia de desaceleración	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[δ] Factor de desaceleración	Decimal	Decimal	[decimal]



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

↗ **Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[d] Distancia de desaceleración	6.10	[m]
[δ] Factor de desaceleración	[δ] (0.3 – 0.6)	[decimal]

Resultados[km/hr]

[d] = 6.10	21.57	30.51
------------	-------	-------

Resultado Medio: 26.04 [km/hr]

Resultado Mínimo: 21.57 [km/hr]

Resultado Máximo: 30.51 [km/hr]

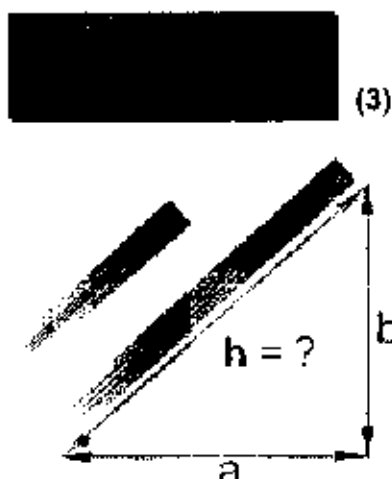
Conclusión: Se logra determinar mediante el trabajo de energía que la velocidad del vehículo No.1 (MICROBUS) al momento del impacto era entre **21.57 km/h** y **30.51 Km/h**.



VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No. 2 (Bicicleta) LUEGO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.3 CALCULO DE LA HIPOTENUSA



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	3.00	[m]
[b] Cateto o lado	3.84	[m]

Resultado: 4.87 [m]

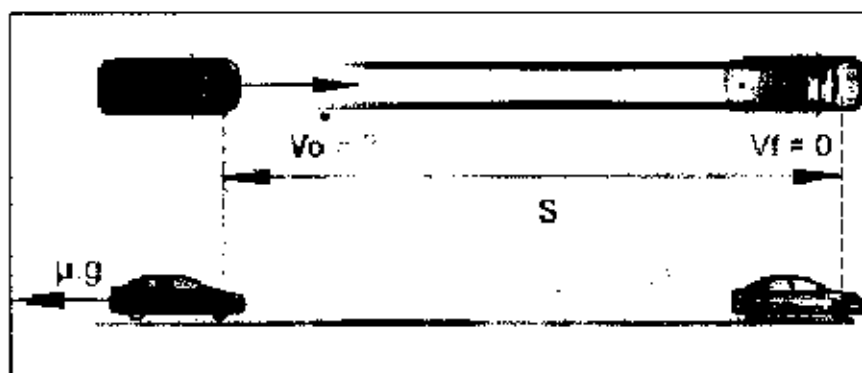


- ✓ Usando la fórmula de velocidad por fricción simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.4 VELOCIDAD POR FRICCIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) LUEGO DEL IMPACTO

$$\boxed{} \quad (4)$$



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[s] Distancia de frenado o fricción	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Valores Ingresados:

Variable	Valor	Unidad
[s] Distancia de frenado o fricción	4.87	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	[μ] (0.5 – 0.6)	Sin unidad

Resultados[km/hr]

#	Resultados
[μ] = 0.5	24.88
[μ] = 0.6	27.26

Resultado Medio: 26.07 [km/hr]

Resultado Mínimo: 24.88 [km/hr]

Resultado Máximo: 27.26 [km/hr]

Conclusión: Se logra determinar que luego del impacto el vehículo No.2 (Bicicleta) sale proyectada a una velocidad de **24.88 km/h y 27.26 Km/h** lo que nos confirma que dicho vehículo momentos antes del impacto se desplazaba a una velocidad inferior a los 30 km/h.

R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (**MICROBÚS**), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h.

Por su parte el vehículo No.2 (**BICICLETA**) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).

Es decir que antes del accidente, el vehículo No.1 (Microbús), se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha y al llegar a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D, alcanza a percatarse de la presencia del vehículo No.2 (motocicleta) quien no respeta la señal reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial que se le debe dar a una vía principal como lo es la calle 20 sur (vía por donde se desplazaba el microbús), e intenta cruzar la intersección invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (microbús), obstruyendo así su trayectoria, el conductor del microbús al percatarse del peligro inminente, realizada una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para intentar evadir el accidente, pero debido a la poca distancia que presentaba frente al obstáculo repentino, no fue posible evitar el impacto.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.

Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

Es decir, que el vehículo No.2 (bicicleta) luego del impacto en su costado lateral izquierdo, sale proyectada hacia su lado derecho producto del impacto y a la diferencia de masas entre ambos vehículos, arrastrándose sobre la vía dejando una marca de fricción sobre la vía (huella de arrastre metálico) quedando finalmente ubicada en su posición final sobre el andén sur oriental de la vía.

Por su parte el conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

En las imágenes 24 y 25 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3



IMAGEN No.24: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; antes del accidente (*imagen 1, 2 y 3*).

Página 53 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail, oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

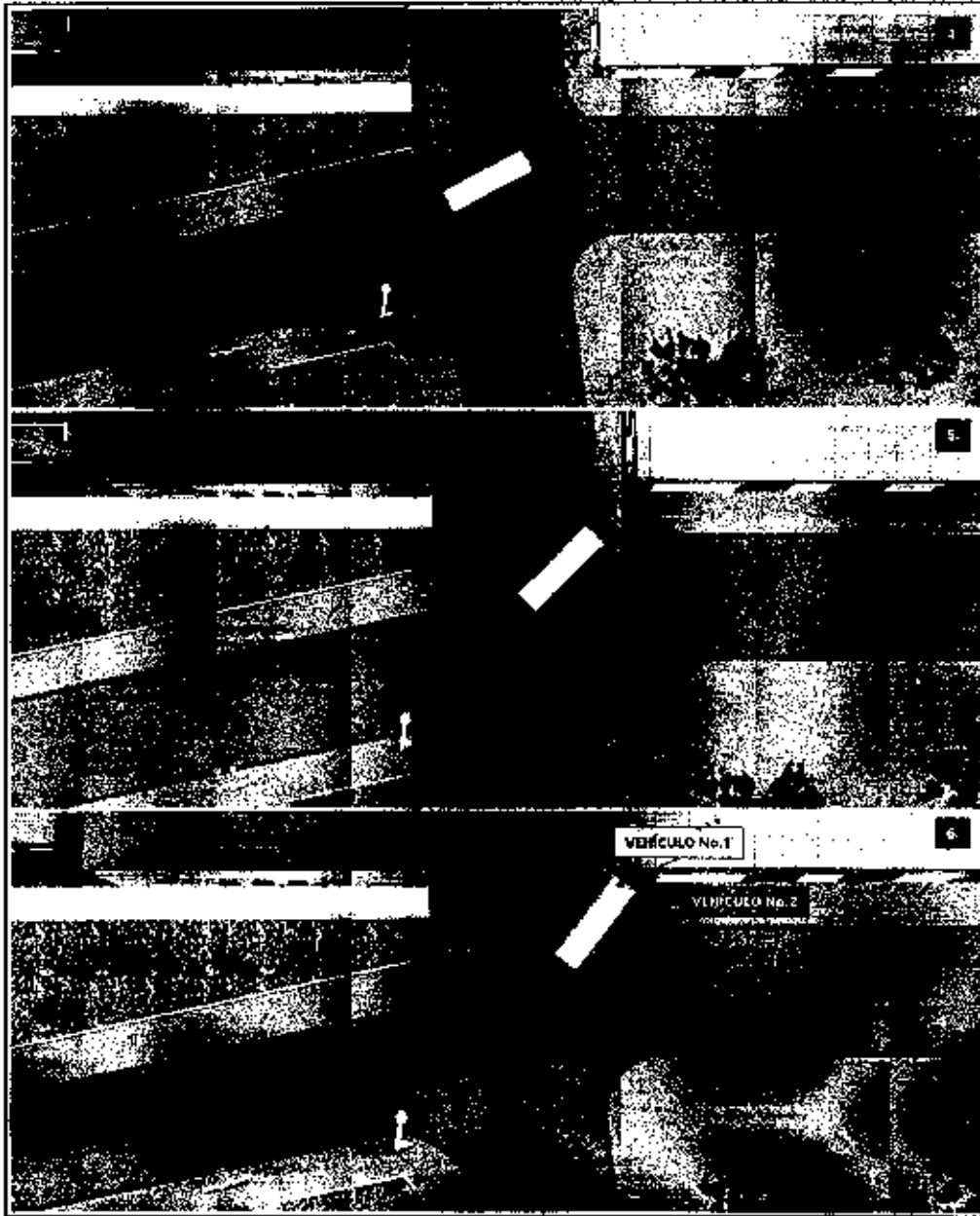


IMAGEN No.25: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; al momento del impacto (*imagen 4*) y después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 54 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 26 y 27 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto desde la trayectoria de cada vehículo.



IMAGEN No.26: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento del microbús, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 85 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



IMAGEN No.27: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento de la bicicleta, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 56 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN
O EVITAN EL ACCIDENTE.**

La acción de conducir o guiar un vehículo se considera en todo momento como una acción riesgosa y por ende el conductor debe tener un conocimiento básico de cómo, cuándo y en qué circunstancias debe accionar los distintos elementos que posee un vehículo para este fin, el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.5 segundos), factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, teniendo en cuenta que el vehículo que viaja a una velocidad (x), continúa con su desplazamiento durante todo el proceso de percepción y reacción hasta que el sistema de frenos o la maniobra evasiva influyan en el movimiento y velocidad del mismo, esto puede evitar el accidente o significativamente reducir los daños que se presenten producto de un siniestro, si el conductor se encuentra dentro de los rangos óptimos de percepción y reacción y cuenta con la distancia suficiente, para realizar cualquier maniobra evasiva sea simple o compuesta, además se debe tener en cuenta las distintas fases del accidente ya que dependiendo de estas también se puede evitar o reducir los daños del siniestro.

La masa y las condiciones de la vía son factores importantes a tener en cuenta durante todo el proceso, ya que un vehículo de mayor masa que se desplaza a una gran velocidad sobre cualquier tipo de superficie necesita una distancia determinada para detenerse de una forma segura, si se realiza una maniobra de emergencia a alta velocidad el resultado puede desencadenar en volcamientos o bloqueo de llantas si no se cuenta con un sistema de frenos (ABS), perdiendo la maniobrabilidad y dirección del vehículo.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- "Se debe tener en cuenta que el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.2 segundos) en condiciones diurnas y que factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, además factores como imprudencia al conducir, falta de pericia, el desobedecimiento de las normas, y falta de atención en la vía por parte de alguno de los actores viales, son determinantes para que eventos inesperados sucedan.

Es decir que debido a alguno de los factores anteriormente señalados y cometidos por el conductor del vehículo del vehículo No.2 (bicicleta), permiten que el siniestro se desencadenara en modo tiempo y lugar con las consecuencias ya conocidas, pues un vehículo que se desplaza a una velocidad (x), y cuyo conductor observa un evento inesperado delante suyo debe contar con una distancia prolongada para lograr detener*totalmente el vehículo y evitar dicho impacto o disminuir notablemente los daños, distancia con la cual el conductor del vehículo No.2 (microbús) no contaba, pues cabe aclarar que este alcanza a realizar una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para evitar el impacto, (fase de percepción – decisión) pero debido a su corta distancia que presentaba ante el riesgo, no alcanza a evitar el impacto.

Por otra parte, el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) no logra atravesar todas las fases del accidente (fase de percepción, fase de decisión y fase de conflicto), debido a que el microbús no se encontraba sobre su rango de visibilidad, si no que este se percata del accidente cuando es impactado por este en su costado izquierdo.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las siguientes imágenes en 3D se muestra la visibilidad que presentaba el conductor del microbús y donde según su versión al momento de llegar a la intersección se encontraba un vehículo estacionado al lado derecho de la vía que obstaculiza su visibilidad.

(Vista en planta)



IMAGEN No.28: En esta imagen en planta se muestra la secuencia No.2 del accidente y con el área color amarilla el rango de visibilidad.

(Vista interna)

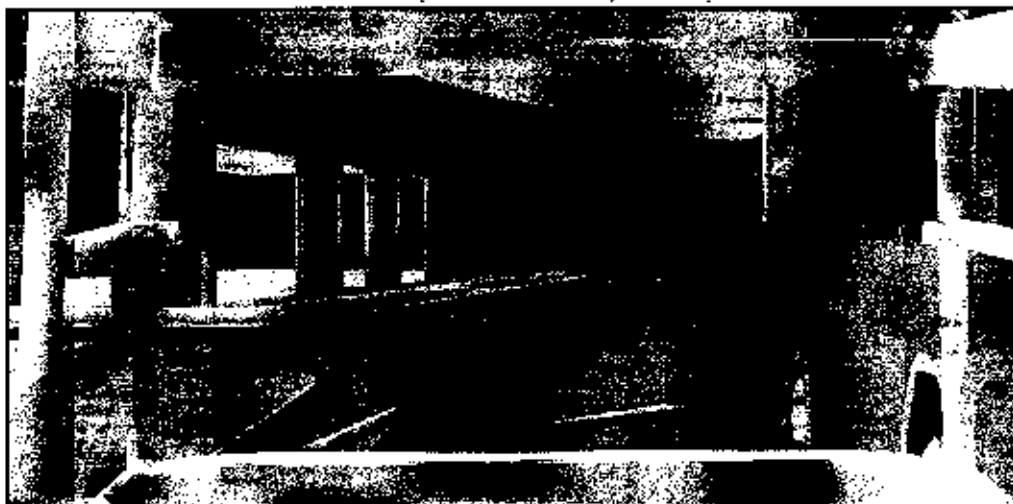
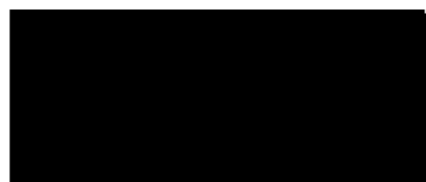


IMAGEN No.29

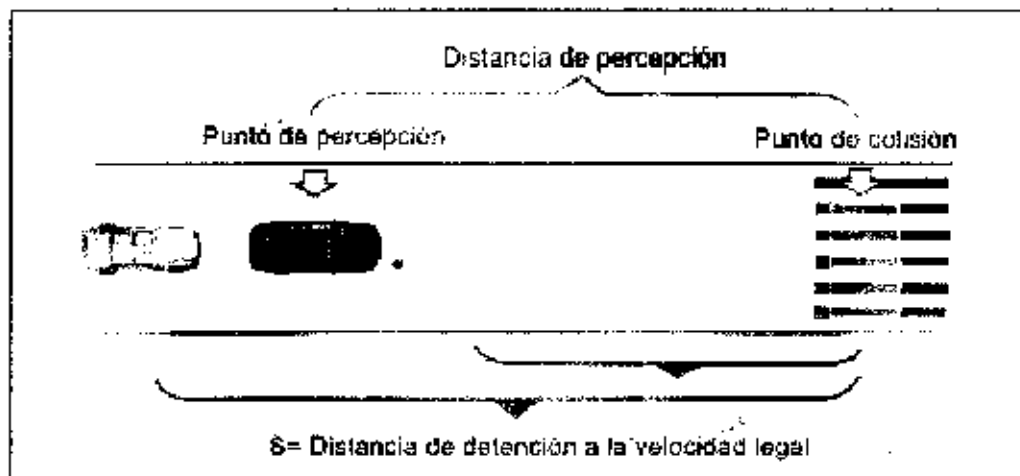


7.1. EVITABILIDAD

✓ Usando la fórmula de evitabilidad se obtienen los siguientes resultados:



(5)





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT. 900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad Inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]

Página 61 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oficininvestigaciones@gmail.com - www.oticininvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]

Página 61 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ **DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA**

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.30 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



IMAGEN No.30: En esta imagen se observa que la distancia que presenta el conductor del vehículo No.1 (Microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo (fase de percepción), hasta el área de impacto, siendo esta una distancia de 4.60 mt

RESULTADO DE EVITABILIDAD DEL IMPACTO

Resultados[m]

Resultado Medio Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-10.47 [m]

Resultado Mínimo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-11.30 [m]

Resultado Máximo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-9.63 [m]

Con esta información se evalúa que la decisión más acertada para el conductor del vehículo No.2 (Bicicleta) era: "No realizar maniobras peligrosas que pongan en riesgo su vida ni la de los demás usuarios de la vía, respetar las señales de tránsito reglamentarias (SR-01- PARE) y la respectiva prelación vial."



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ **8. CONCLUSIONES:**

Después de analizar la información recopilada se puede llegar a las siguientes conclusiones:

- 1) Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (MICROBÚS), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h; Por su parte el vehículo No.2 (BICICLETA) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).
- 2) El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.
- 3) La colisión entre ambos vehículos se presenta cuando impacta la zona anterior del vehículo No.1 (microbús) contra el costado lateral izquierdo del vehículo No.2 (bicicleta).
- 4) La maniobra de evasión hacia el lado izquierdo de la vía antes del impacto por parte del vehículo No.1 (microbús), indica que el conductor de este se



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

encontraba atento a las condiciones viales y por tal motivo percibe el riesgo con anterioridad, pero debido a la corta distancia del obstáculo delante suyo (bicicleta) no logra evitar el impacto.

5) Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

6) El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada en dirección de desplazamiento del microbús, arrastrándose sobre la capa asfáltica, y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra la capa asfáltica de la vía.

7) El conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

8) Según los resultados de evitabilidad realizados en este caso, podemos ver que la distancia que tiene el conductor del vehículo No.1 (microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo, (fase de percepción), al momento de realizar la maniobra de evasión (fase de reacción) hasta el área de impacto, es una distancia de 4.60 mts, por tal motivo el impacto era inevitable de acuerdo a la velocidad con la cual se desplazaba; Pues es de aclarar que dicho vehículo se desplazaba a una velocidad máxima de 30,51 Km/h y este debía contar con una distancia de detención mínima de 9.04 mts y máxima de 16.27 mts para detener completamente el automotor.

Página 65 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 9) En la inspección realizada al lugar de los hechos por parte de los investigadores de O.T.I.C. se evidencia que constantemente se detienen vehículos en el carril derecho de la calle 20 sur antes de llegar a la intersección de la carrera 11D, para recoger y dejar pasajeros, lo que impide la visibilidad para los vehículos que se desplazan de occidente a oriente por la carrera 11D (ver fotografías 16, 17 y 18).

- 10) El código nacional de tránsito en el artículo 61 nos dice:

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

En este caso podemos ver que el conductor de la bicicleta realiza una acción peligrosa como lo es intentar cruzar la intersección sin tener la respectiva precaución.

- 11) El código nacional de tránsito en el artículo 55 nos habla sobre el comportamiento de los actores viales donde nos dice:

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

En este caso podemos observar que el conductor del vehículo No.1 (bicicleta), no toma en cuenta la respectiva prelación vial e intenta cruzar la intersección sin tener la debida precaución de los vehículos que se desplazaban por la vía principal (calle 20 sur).



12) El código nacional de tránsito en el artículo 94 nos dice:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte



- 13) Según la información descrita en el IPAT el conductor de la bicicleta se desplazaba sin sus respectivos elementos de seguridad como lo es el respectivo chaleco reflectivo y su casco (ver imagen No.31), haciendo caso omiso a la respectiva norma.

[illegible]

14) Las lesiones presentadas en el conductor de la bicicleta y que conllevan a su deceso es producto del impacto recibido contra el suelo, al ser proyectado por un vehículo de mayores dimensiones, diferencia de masas y velocidad transferida entre los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 15) La causa del accidente se debe a la maniobra peligrosa realizada por el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) quien se no respeta la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial, e intenta cruzar la intersección de la carrera 11D con calle 20 sur del municipio de Soacha - Compartir, sin percatarse que por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur se desplazaba el vehículo No.1 (microbús).
- 16) Los daños presentados en cada uno de los vehículos, evidencias encontradas en el sitio del accidente diagramadas en el informe de accidentes de tránsito (IPAT), son concordantes con la secuencia del mismo.
- 17) La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.
- 18) Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Cordialmente:

E. ISAAC CHOCONTA POVEDA
GERENTE OPERATIVO
O.T.I.C.

WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN
O.T.I.C.

RAFAEL CASTILLO CAMACHO
FISICO FORENSE
O.T.I.C.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

9. BIBLIOGRAFÍA

- *Código nacional de tránsito y la movilidad ley 769 de 2002.*
- *Accidentología vial y pericia (3ª ed. corr. y act.).*
- *Accidentología vial (Raúl Enrique zajackowski)*
- *Alba J., Pulla A., Viñao J.- "Accidentes de tráfico: Manual Básico de Investigación y Reconstrucción".- Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de la Universidad de Zaragoza.- (España 2001).-*
- *Irureta V.- "Accidentología vial y pericia".- Ediciones La Roca, 2ª edición – (Argentina 1999).-*
- *Juan Martín Hernández Mota.- "Los Accidentes de Tránsito - Manual Básico de Investigación de Hechos de Tránsito Terrestre".- Flores Editor y Distribuidor, México 2010.-*
- *Ernesto Martínez. "La Física Forense en el Aula".- Centro Atómico Bariloche; CNEA Instituto Balseiro, U.N. Cuyo — 1999. <http://cabbat1.cnea.gov.ar/forense/index.php>*
- *Modelos físicos para accidentología vial (Gustavo A. Enciso)*
- https://www.google.com/maps/@4.5693949,-74.2386221,3a,75y,157.34h,68.2t/data=!3m7!1e1!3m5!1sdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D52.08599%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656?hl=es
- <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=2780><http://www.runt.co.m.co/ciudadano/consulta-documento>
- <https://consulta.simit.org.co/Simit/verificar/contenido verificar pago linea>.
- <http://leyes.co/codigo nacional de transito terrestre/htm>
- *R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>*



10. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo técnico científico que interviene en cada uno de los casos es el siguiente.

- **Investigadores de campo con énfasis y experiencia en;**
Criminalística y criminología, fotografía forense, técnicas de entrevista, recopilación de evidencias, experticio técnico de vehículos, planimetría y topografía forense, entre otras y están situados en las principales ciudades del país junto a otro grupo de investigadores satélites que cubren los municipios aledaños.
- **Equipo físico forense con experiencia en;**
Manejo de fórmulas físicas y matemáticas para determinar velocidades, distancias de reacción, de percepción e impacto, fuerzas principales de impacto, de rebote, determinación de velocidades a partir de las deformaciones EMP y/o EF que se recopilen en el lugar de los hechos entre otras.
- **Equipo reconstructor forense con experiencia en;**
Manejo de programas de reconstrucción, análisis y animación de accidentes de tránsito, poseen conocimientos físico matemático y aplicación de fórmulas, apoyándose del equipo físico forense, para el desarrollo de la reconstrucción en los programas que lo exigen para determinar los eventos que rodean el accidente, así como poseen experiencia en el desarrollo de las áreas que manejan los investigadores de campo.
- **Equipo investigativo base;**
Este equipo investigativo se dedica a contactar los intervinientes para las entrevistas y evidencias que se deben realizar y recopilar en cada caso, y se convierte en soporte técnico de cada grupo técnico científico interviniente en el desarrollo del INAT cualquiera sea su nivel (INAT, INAT 1, INAT 2, INAT 3).



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador y Reconstructor Analítico Forense.

E. Isaac Choconta Poveda

- Reconstructor analítico forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2, FX3.
- Técnico investigador con énfasis en criminalística y criminología
- Investigador y analista de accidentes de tránsito y fraude a seguros en automotores.
- Investigador en gestión de seguros.
- Perito con experiencia en las Cortes de Colombia.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en recolección de evidencias y manejo en el lugar de los hechos.
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CESVI COLOMBIA
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CENTRO INTERNACIONAL FORENSE. FCI Bucaramanga.
- Investigador con asistencia y análisis a más de 850 casos a nivel nacional en ejercicio de sus funciones.
- Analista de aproximadamente 600 casos de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito.
- Investigación, capacitación y soporte en reconstrucción de accidentes IRS VIAL LTDA.
- Docente institucional en accidentología vial, topografía y planimetría judicial INICCF CEM.
- Asistente al Taller de peritos "Introducción a las Tecnologías en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito (Montecarlo-Drones-Animación)" – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Asistente al Taller de peritos "Solución de una Colisión en Encrucijada con Mínima Información – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Reconstructor Analítico de Accidentes de Tránsito" – Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Operador del programa RACTT para la reconstrucción de accidentes de tránsito, Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Gerente operativo ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA O.T.I.C S.A.S.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador, Analista y Reconstructor Forense.
Wilson Eduardo Cabezas Ramirez

- Técnico en investigación criminal y judicial.
- Investigador y analista de accidentes de tránsito.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en Manejo en el lugar de los hechos.
- Técnicas de supervivencia y diligencias judiciales.
- Investigador en gestión de seguros.
- Animador forense en 3D básico certificada por ARAS 360.
- Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2.
- Investigador de más de 700 casos a nivel nacional.
- Analista de aproximadamente 500 casos de investigación de accidentes de tránsito.
- Experto en asistencias al lugar de los hechos y reacción inmediata.
- Investigación y coordinación nacional de Investigadores IRS VIAL LTDA.
- Capacitador docente a conductores y empresas de transporte.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Investigador, reconstructor y analista de accidentes de tránsito en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES "O.T.I.C" S.A.S
- Docente institucional en accidentología vial, e identificación de automotores INICCF CEM. (2018 – 2021)
- Docente institucional en accidentología vial en la escuela de investigación criminalística y criminología - ESICC LOMBROSO. (2021)



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

-
- Asistente al Taller de Introducción a las tecnologías en reconstrucción de accidentes de tránsito (Montecarlo – Drones -Animación) – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina – 26 marzo 2021
 - Asistente al 2º Taller de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina - 21 mayo 2021
 - Diplomatura en Reconstrucción Analítica de Accidentes de Tránsito” – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
 - Curso de operador certificado de software RACTT – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
 - Asistente al Taller de Peritos “Solución de colisión en una encrucijada con mínima información– CEIRAT – Argentina – 02 de octubre 2021
 - Director de investigación en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES “O.T.I.C” S.A.S



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

FÍSICO FORENSE

Ms: Rafael Castillo Camacho

- Físico Universidad Nacional.
- Especialista en física Computacional.
- Especialista en Multimedia.
- Diplomado en metodología de la investigación científica y estrategias de cooperación internacional.
- Profesor de Física Pontificia Universidad Javeriana.
- Profesor de Física Universidad Distrital.
- Profesor de Física Universidad piloto de Colombia.
- Analista forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Perito Físico forense O.T.I.C investigaciones.

1100-1310-3044-2020-00396-00 - Contestacion demanda, reforma y llamamientos en garantías

Mauricio Andrade <mandrade@aclgroup.co>

Lun 11/07/2022 3:17 PM

Para: Juzgado 44 Civil Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <j44cctobt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Bogotá D.C., 8 de julio de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

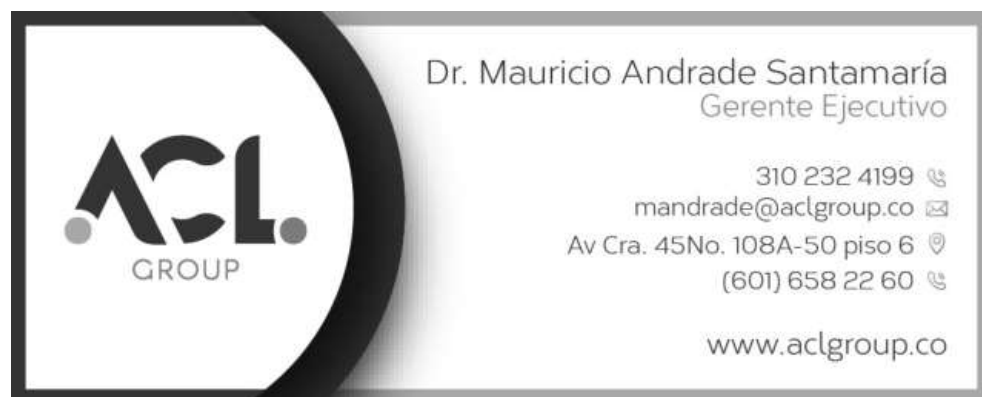
DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

ASUNTO: CONTESTACION DE LA DEMANDA Y A LA REFORMA DE LA DEMANDA.

MAURICIO ANDRADE SANTAMARÍA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en calidad de apoderado judicial del demandado **JULIO CESAR LEON CASAS** identificado con C.C. No. 80.084.943, de acuerdo al poder otorgado, por medio del presente escrito y encontrándome dentro de la oportunidad legal, conforme a la notificación de fecha 11 de marzo de 2022 por estado, me permito presentar CONTESTACION A LA DEMANDA Y LA REFORMA DE LA DEMANDA y presentación de EXCEPCIONES DE FONDO, incoada, de acuerdo con el mismo orden propuesto, en los siguientes términos:

Atendiendo el auto de fecha 8 de junio de 2022, mediante el cual se declaró que mi poderdante no había sido notificado en debida forma de la demanda, me permito presentar contestación tanto de la demanda como de su reforma y llamamientos en garantía.



Bogotá D.C., 11 de julio de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

ASUNTO: CONTESTACION DE LA DEMANDA Y A LA REFORMA DE LA DEMANDA.

MAURICIO ANDRADE SANTAMARÍA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en calidad de apoderado judicial del demandado **FABIAN ANDRES ACOSTA HERNANDEZ**, por medio del presente escrito y encontrándome dentro de la oportunidad legal, conforme a la notificación de fecha 9 de junio de 2022 por estado, me permito presentar CONTESTACION A LA DEMANDA Y LA REFORMA DE LA DEMANDA y presentación de EXCEPCIONES DE FONDO, incoada, de acuerdo con el mismo orden propuesto, en los siguientes términos:

Atendiendo el auto de fecha 8 de junio de 2022, mediante el cual se declaró la notificación por conducta concluyente, me permito proceder conforme a lo siguiente:

I. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

De forma general manifiesto que me opongo a todas y cada una de las pretensiones incoadas por la demandante, **porque no le asisten razones fácticas, probatorias ni jurídicas**. No obstante, atendiendo a los postulados del artículo 96 del Código General del Proceso, procedo a hacer un pronunciamiento expreso de todas y cada una de las pretensiones, así:

- Declarativas.

PRIMERA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado.

SEGUNDA: ME OPONGO, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los términos del

decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.¹, por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

TERCERA: ME OPONGO PARCIALMENTE, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en segundo lugar es claro que conforme al contrato de vinculación la empresa llamada a responder y no los propietarios del vehículo.

CUARTA: NO ME OPONGO.

- De condena.

QUINTA: DAÑO EMERGENTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que son situaciones que deberán probarse por parte de la familia y su legitimación en la causa, con referencia si son beneficiarios del occiso.

QUINTA: LUCRO CESANTE. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que dentro del plenario no existe prueba alguna que determine que el occiso devengare un ingreso mensual ni se encuentra certificado dentro del plenario, por lo tanto, los cálculos realizados por la parte demandante, no tienen validez debido a que si no existe una actividad productiva no podemos hablar de perjuicio material patrimonial. De igual manera al existir una culpa exclusiva de la víctima es claro que dicha situación deberá determinarse no existiendo liquidación a favor alguna.

QUINTA: DAÑOS MORALES O PATRIMONIALES SOLICITADOS A TODOS LOS RECLAMANTES. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada.

QUINTA: DAÑO DE VIDA DE RELACIÓN. ME OPONGO a esta pretensión, teniendo en cuenta que al no existir culpa exclusiva de la víctima no se pueden generar este tipo de reconocimientos a favor de la parte demandada, de igual manera deberá probarse la afectación en los cambios de vida de relación en este aspecto.

SEXTA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, y sin establecer acciones ante una intersección vial, situación que produjo el resultado y en

¹ **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

segundo lugar, debido a que cualquier tipo de responsabilidad solidaria deberá enmarcarse a la empresa COOTRANSCOMPARTIR a la cual se encontraba vinculado el vehículo en los términos del decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.6.8.1.², por lo tanto, la operación, administración del vehículo se encontraba en esta última.

SEPTIMA: ME OPONGO a esta pretensión, a esta pretensión, toda vez que en primer lugar que el accidente fue causado por culpa exclusiva de la víctima al no atender la señal de PARE, no existiendo derecho a costas o agencias en derecho a favor del demandante.

II. CON RESPECTO OBJECCIÓN A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE PERJUICIOS

Señor juez, atendiendo lo establecido en el artículo 206 del CGP, me permito presentar objeción a la estimación razonada propuesta por el demandante, atendiendo lo siguiente:

1. Para el cálculo de los perjuicios materiales relacionados con el lucro cesante consolidado y futuro, se tuvo en cuenta que el occiso percibía un ingreso de un salario mínimo, sin embargo, no existe evidencia probatoria ni se aporta prueba que determine que el señor realizará actividad alguna, ni mucho menos que se encontrará devengando la suma deprecada, por lo tanto, para determinar la pérdida futura o consolidada, es clara que debe existir un valor percibido, situación que no se evidencia.
2. De igual manera se imputa como beneficiaria a la señora ERNESTINA GOMEZ como única beneficiaria de la liquidación de lucro cesante, para lo cual no existe prueba contundente y que de certeza que esta conviviera en los últimos 5 años con el occiso, situación que radica en que no exista lucro por reconocer.
3. Así mismo, para la liquidación del lucro es claro que el apoderado tuvo en cuenta la edad de la reclamante, situación que desconoce claramente las formulas de la sala civil de la corte suprema, debido a que solo se debe tener en cuenta la expectativa de vida del occiso más no de la beneficiaria.

OTROS DEPENDIENTES	-
EDAD PROBABLE RESOLUCIÓN 1555 DE 2010 SUPERBANCARIA	30,6 AÑOS

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que la estimación no corresponde a la señalada por el apoderado de la parte demandante, debiendo ser ajustada a la realidad.

² **ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota.** El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

III. CON RESPECTO A LOS HECHOS DE LA REFORMA

PRIMERO: NO ES CIERTO, en primer lugar es dable señalar que producto del accidente, se pudo determinar que el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), producto de su imprudencia vial, incumplió una señal de PARE, procediendo a intervenir una intersección vial sin tomar los cuidados y señales de tránsito. Por lo tanto, para señalar términos de arrollar es claro que debe existir una valoración para determinar dicha situación.

Al respecto y como se probará, en el presente evento ocurrió una situación la cual podemos indicar como la siguiente:

El señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevare consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

De igual manera, es claro que dentro de la intersección existía otro vehículo lo cual se pudo determinar, que el conductor no vio el ingreso del ciclista ANGEL MARIA LOZANO GARCIA dentro de la intersección, por lo tanto, son actos exclusivos de la víctima.

SEGUNDO: NO ES CIERTO, el vehículo de la empresa disminuyó su velocidad y en segundo lugar, la negligencia e imprudencia fue producto de los actos del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.), ya que incumplió con un PARE el cual se encuentra antes de ingresar a la intersección vial, situación que permitió que el vehículo impactara en mitad de la intersección, situación que obedece a que el occiso no llevare consigo un casco, chaleco entre otros elementos exigidos por las normas de tránsito.

TERCERO: NO ES CIERTO, conforme al croquis del accidente e informe técnico allegado por el suscrito, se evidencia que el lugar de los hechos no es cerca a una intersección, de lo contrario se presenta dentro de la intersección vial, cuando el señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) ingreso a la vía violando la señal de pare.

CUARTO: NO ES CIERTO, NO es dable confundir una causal con una hipótesis del informe de tránsito, por lo tanto, las causas reales deberán corresponder a las situaciones probadas, toda vez que el policía de tránsito llega tiempos después sin validar con antecedentes de tiempo lo realmente ocurrido.

QUINTO: NO ES CIERTO, el conductor ingresó a la intersección vial de forma correcta, sin embargo al existir otro vehículo en la misma esfera del señor ANGEL MARIA LOZANO GARCIA (Q.E.P.D.) quien no respeto la señal de tránsito de PARE es claro que existe

imposibilidad de prevenir el mismo, cuando es la misma víctima la responsable de no acatar las señales de tránsito.

SEXTO: ES CIERTO.

SÉPTIMO: ES CIERTO.

OCTAVO: NO ES CIERTO, teniendo en cuenta que en el expediente no se desprende que el actor devengue un ingreso mensual, por lo tanto, dicha circunstancia deberá probarse dentro del expediente.

NOVENO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales y de salud que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

DÉCIMO: NO ME CONSTA, toda vez que son situaciones personales que deberán ser demostradas y probadas en debida forma.

UNDÉCIMO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEGUNDO: ES CIERTO.

DÉCIMO TERCERO: ES CIERTO.

DÉCIMO CUARTO: ES CIERTO. Al respecto es dable determinar que la operación del vehículo se encontraba en poder de la empresa COOTRANSCOMPARTIR, quien fue la que contrató al conductor del vehículo y operaba el mismo en las rutas habilitadas.

DÉCIMO QUINTO: ES CIERTO.

DÉCIMO SEXTO: NO ES CIERTO, dichas afirmaciones deberán probarse en el transcurso del proceso, especialmente las calidades de beneficiarias.

II. EXCEPCIONES.

Con base en la anterior contestación a los hechos, pretensiones de la demanda y fundamentos fácticos, respetuosamente me permito interponer las siguientes excepciones de mérito o fondo a nombre de la demandada, sin que ello implique reconocimiento de derecho alguno por parte de mi representado:

1. DECLARACIÓN DE OPERACIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN EXTINTIVA

Atendiendo lo establecido en el artículo 94 del CGP, es claro que el demandante, no dio aplicación a la notificación dentro del año siguiente al auto admisorio de la demanda, al

respecto la demanda fue admitida el día 16 de diciembre de 2020, y y mi poderdante solo fue notificado el día 8 de junio de 2022, esto es, que término de caducidad de la acción o prescripción no fue interrumpido en debida forma.

Al respecto, el artículo 94 establece que:

“ARTÍCULO 94. INTERRUPCIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN, INOPERANCIA DE LA CADUCIDAD Y CONSTITUCIÓN EN MORA. La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (1) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante. Pasado este término, los mencionados efectos solo se producirán con la notificación al demandado”.

Por lo tanto, la acción se entenderá prescrita al transcurrir los 5 años a partir del momento del fallecimiento del causante.

2. HECHO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA POR DESCONOCIMIENTO DE SUS PROHIBICIONES EN CALIDAD DE PEATÓN

El artículo 58 del Código de Tránsito, establece que los peatones tienen las siguientes prohibiciones:

*“- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”.*

Las anteriores prohibiciones fueron totalmente desconocidas por el demandante, quien ingresó a una vía destinada al tránsito de vehículos, independientemente como hubiese sucedido el evento, sino el demandante no hubiera ingresado a la vía, no estaríamos en un accidente de tránsito.

El Consejo de Estado Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 05001233100020120069001 (54121), Nov. 27/17, estudiando un medio de reparación directa, recordó que la culpa exclusiva de la víctima (elemento que excluye la responsabilidad del Estado) se presenta cuando esta viola las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado.

Así mismo, se concreta en la demostración de la simple causalidad material, según la cual la víctima directa participó de manera dolosa o culposa y fue causa eficiente en la producción del daño.

De ahí que la jurisprudencia de la Sección Tercera, a través de una línea jurisprudencial, ha establecido 11 fundamentos o supuestos en los que cabe, o no, encuadrar el hecho o culpa de la víctima como eximente de responsabilidad:

- i. Se concreta por la experiencia de la víctima en el manejo de objetos o en el despliegue de actividades.
- ii. La “ausencia de valoración del riesgo por parte de las víctimas” puede constituir una “conducta negligente relevante”.
- iii. Puede constituirse en culpa de la víctima el ejercicio por los ciudadanos de “labores que no les corresponden”.
- iv. Debe contribuir “decisivamente al resultado final”.
- v. Para “que la conducta de la víctima pueda exonerar de responsabilidad a la entidad demandada, la misma debe ser causa determinante en la producción del daño y ajena a la Administración”, a lo que se agrega que en “los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad”.
- vi. La “violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, la que “exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño cuando ésta es exclusiva”.
- vii. Por el contrario, no se configura como eximente cuando no hay ni conocimiento de un elemento o actividad que entraña peligro, ni hay imprudencia de la víctima.
- viii. Se entiende la culpa exclusiva de la víctima “como la violación por parte de esta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado”, lo que cabe encuadrar, matizando, en el primer supuesto, porque no solo opera por virtud del consentimiento de un acto ilícito, sino al despliegue de una conducta que es violatoria de las obligaciones a las que está llamado a cumplir (como en la conducción de vehículos a la velocidad ordenada, a la distancia de seguridad, a la realización de maniobras autorizadas, al respeto de la señalización, etc.).
- ix. Debe demostrarse “además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta”, lo que encuadra en el cuarto supuesto dogmático de la imprudencia de la víctima.
- x. Que se acrediten los elementos objetivos de la conducta gravemente culposa de la víctima.
- xi. Que la víctima “por sus propios hechos y actuaciones se puso en condiciones de soportar el daño” (C. P. Jaime Orlando Santofimio).

En este caso, el demandante conocía que por esa vía se ejercía tránsito de vehículos, de igual manera, que la vía contaba con señalización entre otros aspectos, por lo tanto, fue negligente e imprudente ingresar a una vía que se encuentra con tránsito de los mismos, realizando una conducta gravemente culposa.

La conducta anterior, desatiende todas las obligaciones relacionadas con el peatón.

2. CONCURRENCIA DE CULPAS O CONCAUSALIDAD.

Señor juez, sin aceptar derecho alguno, solicito qué conforme a la demostración y pruebas allegadas a este proceso, se determine si así lo considera este despacho, la concurrencia de culpas por parte del conductor del vehículo y el demandante, como quiera que este desconoció sus obligaciones como peatón conforme al código de tránsito, siendo su conducta negligente e imprudente.

La sala civil de la Corte Suprema de Justicia, sentencia SC2107-2018 Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, MP. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA, indicaron frente a la concurrencia de culpas o concausalidad lo siguiente:

“Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta *“en todo o en parte”*³ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, *“el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”*⁴, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, *“que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad”*⁵, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima.

Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil⁶, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el *“nexo causal”*, indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo⁷.

³ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁴ *Ídem*.

⁵ CSJ SC 23 de noviembre de 1990, G.J. CCIV, pág. 69.

⁶ *“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*.

⁷ CSJ SC 6 de abril de 2001, rad. 6690.

A propósito dijo esta Corte:

“(…) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre **la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado.** Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, **se dice que una y otra son concausa de este**’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, **al señalar que ‘[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño**’ (De Cupis, Adriano. El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...)”⁸ (se resalta).

Bajo los anteriores aspectos, es dable señalar que en el evento en que se desestime la anterior excepción, se revise la imprudencia y negligencia efectuada por el demandante, la cual fue un factor determinante para la realización del hecho.

3. EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD POR CAUSA EXTRAÑA.

Señor juez, como se ha indicado a lo largo de esta contestación, la vía donde transitaba el vehículo, es una intersección vial en la cual existía otro vehículo parqueado, que no permiten la visibilidad de manera adecuada, por lo tanto, es plenamente demostrable que el accidente pudo haberse presentado por causa extraña.

El nexo de causalidad, como lo ha dicho tanto la Corte Suprema de Justicia, como el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos. Así, por ejemplo en sentencia del 2 de mayo de 2002 dijo el Consejo de Estado: “El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los

⁸ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado...”²

Si bien existe una presunción de culpa, también lo es que la misma puede desvirtuarse por la ocurrencia del insuceso y las causas extrañas al mismo, esto es, que existió una intervención de la vía como factor del evento, conforme a las probanzas del mismo, por lo tanto, se deberá acceder a la presente excepción.

4. INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD POR VINCULACIÓN DE VEHÍCULO A EMPRESA DE TRANSPORTE.

El artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015, establece el Contrato de vinculación de flota.

*“El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos.** El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.*

El contrato de vinculación de flota se regirá por las normas del derecho privado y las reglas mínimas establecidas en el presente Capítulo. Este contrato debe contener, como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término de duración, que no podrá ser superior a dos años, y las causales de terminación, dentro de las cuales se deberá encontrar la autorización de desvinculación expedida por el Ministerio de Transporte, sin necesidad de su inclusión en el documento contractual”.

De igual manera, establece que la empresa tiene la responsabilidad del control efectivo y de la operación del vehículo al respecto:

“ARTÍCULO 2.2.1.6.8.2. Responsabilidad de la empresa. En el contrato de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se obliga a:

1. Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.
2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que implique, de cualquiera manera, que el servicio es prestado por una persona no autorizada

3. Garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio de manera sustentable.

La empresa deberá llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual deberá estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

4. Realizar la capacitación de su personal.

5. Realizar el mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de todos los vehículos vinculados a su capacidad transportadora con administración integral y garantizar que el mantenimiento preventivo se efectúe en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa se responsabiliza de designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

6. Abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan dado estricto cumplimiento al programa de mantenimiento preventivo de la empresa”.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que mi poderdante no puede tener responsabilidad solidaria por el simple hecho de ser propietario sino la empresa habilitada es la que tiene el control y operación del vehículo, situación que deberá ser accedida por el presente despacho en caso de que exista fallo a favor del demandante.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

5. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA POR NO TENER CALIDAD DE GUARDIAN DEL BIEN.

Al respecto, la Sala Penal de la Corte Suprema negó declarar como tercero civilmente responsable a una compañía de leasing por un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo que fue objeto de un contrato de arrendamiento financiero. La Sala advirtió que en punto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356

del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos, el criterio dominante es que **esta recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella**, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

Teniendo en cuenta lo anterior, y como se demostrará con el contrato de vinculación mi poderdante no ejercía la calidad de ser guardián del bien objeto del evento, por lo tanto, no tiene ninguna responsabilidad en su acaecimiento.

6. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN.

El artículo 94 del CGP establece que *“La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (1) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que una vez admitida la demanda en la fecha 16 de diciembre de 2020, el acto no notificó a mi poderdante dentro del año siguiente, atendiendo la indebida notificación realizada y reportada mediante nulidad procesal, por lo tanto, los términos deberán estar prescritos al no cumplir con el requisito anterior, encontrándose prescrita la acción de responsabilidad civil extracontractual.

6. EXCEPCION POR NO DEMOSTRACIÓN DE INGRESO POR PARTE DEL OCCISO.

Señor juez, atendiendo a que no se demostró por parte de la demandante el ingreso económico por parte del occiso, no es dable proceder a su demostración en sede judicial y mucho menos reconocer el perjuicio de lucro cesante.

En este orden, la sala civil de la corte suprema de justicia, ha señalado que el lucro cesante es tal y como lo define el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, consiste en una ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento, por lo tanto, al no tenerse un provecho o ganancia demostrable, no es posible hablar de este tipo de perjuicio.

VII. MEDIOS DE PRUEBA

Solicito de manera respetuosa se decreten, practiquen y tengan como medios de prueba las siguientes:

A. INTERROGATORIO DE PARTE CON RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS.

Solicito Señor Juez hacer comparecer al Despacho en fecha y hora señalada por usted a los demandantes, para que en su calidad absuelva interrogatorio que en forma oral o escrita le formularé en audiencia pública sobre los hechos que convoca la demanda y los que se expresan en la contestación. En caso de que el demandante, no comparezca ni justifique sumariamente su inasistencia, solicito la confesión ficta o presunta en relación a los hechos de la defensa susceptibles de prueba de confesión. El cuestionario lo formularé en audiencia pública o por escrito en sobre cerrado.

B. DOCUMENTALES.

Sírvase señor Juez otorgar el valor probatorio correspondiente a los siguientes documentos:

- *Informe técnico del accidente realizado por la empresa ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINILASTICA OTIC S.A.S. de fecha 10 de noviembre de 2021.*
- *Copia del contrato de vinculación de vehículo a la empresa COOTRANSCOMPARTIR suscrito con mi poderdante en la fecha 1 de marzo de 2019.*

C. INSPECCIÓN JUDICIAL.

Teniendo en cuenta que el contenido del croquis e informe policial de tránsito no concuerda con las situaciones reales de la vía, en especial sobre la señalización, solicitó a su señoría practicar inspección judicial en la Carrera 11 D No.20 SUR de Soacha Compartir, para determinar las condiciones de la vía, y especialmente la señalización que omitió el occiso.

En esta inspección se podrá determinar la intersección vial, y las obligaciones del occiso que debió revisar previo a ingresar a dicha intersección.

D. TESTIMONIAL.

Solicitó a su señoría citar a diligencia de testimonio a las siguientes personas:

- **TELLEZ HERNANDEZ WINNSE, quien es el agente de tránsito.**
Ruego señor juez oficiar a la dirección de tránsito y transporte de Bogotá o Soacha, para que se ordene su citación a la respectiva diligencia.
- **CRISTIAN DANIEL LOZANO DELGADO,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

- **WILMAR ROLANDO GOMEZ.** para que deponga sobre todo lo que le conste frente al manejo de los vehículos por parte de la empresa de transporte **COOTRANSCOMPARTIR**, la tenencia y custodia de los vehículos.
- **TESTIMONIO TECNICO - WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – RAFAEL CASTILLO CAMACHO,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.
- **TESTIMONIO TECNICO – ISAAC CHOCONTA POVEDA,** para que deponga sobre todo lo que le conste frente a los hechos y omisiones del demandante, así como del informe técnico elaborado del accidente, el cual ruego ser citado para que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

IX. FUNDAMENTO DE DERECHO.

Fundamento esta contestación de reforma demanda en el artículo 96 del CGP, y demás normas.

X. ANEXOS.

Me permito anexarle a la presente demanda:

1. Los documentos mencionados en el acápite de pruebas.

X. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Calle 71 No.11-10 oficina 204 de la ciudad de Bogotá D.C. y mandrade@aclgroup.co y mi poderdante faah4122@hotmail.com.

Del Señor Juez,



MAURICIO ANDRADE SANTAMARIA

C.C. No. 86.083.103 de Villavicencio

Tarjeta Profesional No. 176.372 del C.S.J.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Señores

COOTRANSCOMPARTIR

Dr. ALONSO CHARRY

Bogotá D. C.

REFERENCIA:

VEHÍCULO No.1 Microbús, DAIHATSU, línea DELTA V118

PLACA SOC-947

VEHÍCULO No.2 Bicicleta, TODOTERRENO

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE

DIA, FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE: jueves 12 de septiembre de 2019,
a las 12:30 horas

LUGAR DE ACCIDENTE: Carrera 11D No.20 sur – Soacha Compartir-
Cundinamarca

Bogotá, noviembre 10 de 2021

Página 2 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



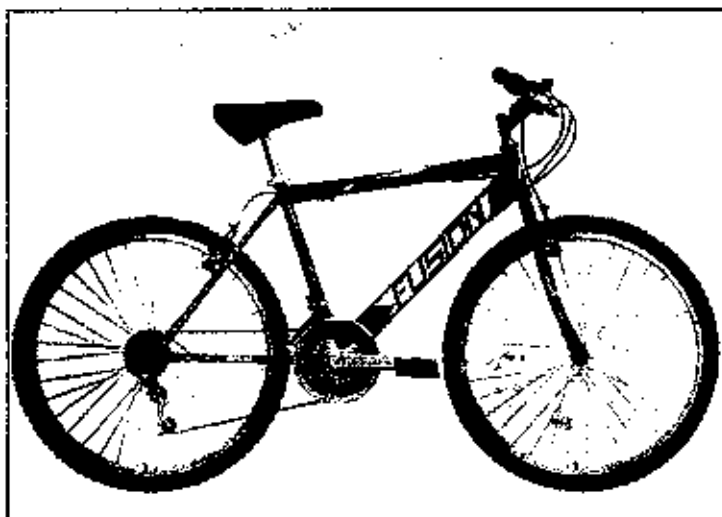
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: 2 (dos)



VEHÍCULO No.1: MICROBUS,
marca, DAIHATSU, línea, DELTA
V118, modelo 2002, color,
BLANCO - VERDE - ROJO, placa
SOC-947, AFILIADO A LA
EMPRESA
COOTRANSCOMPARTIR.

VEHÍCULO No.2: BICICLETA,
TODOTERRENO



Nota: los vehículos de las imágenes se asemejan a los involucrados, en cuanto a estructura, masa y peso, se incluyen como relación visual y referencia.



INDICE

1. PROLOGO.....	PAG. 5
2. INFORMACIÓN.....	PAG. 5
❖ Informe de accidentes de tránsito (IPAT).....	PAG. 6
❖ Ubicación satelital y geográfica del accidente.....	PAG.9
❖ Características de la vía donde ocurren los hechos.....	PAG.10
❖ La Vía.....	PAG.11
❖ Vehículos.....	PAG.16
❖ Registro de evidencias.....	PAG.26
❖ Víctimas.....	PAG.37
❖ Diligencias adelantadas.....	PAG. 37
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.....	PAG.41
4. ANÁLISIS FÍSICO DE MOVIMIENTO, MASA Y ENERGÍA DEL VEHÍCULO.....	PAG.42
5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.....	PAG.44
6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	PAG.51
7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN O EVITAN EL ACCIDENTE.....	PAG.57
8. CONCLUSIONES.....	PAG.64
9. BIBLIOGRAFÍA.....	PAG.71
10. EQUIPO DE TRABAJO.....	PAG.72



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1. PRÓLOGO

La investigación y el análisis de los accidentes de tránsito permiten determinar la manera y causas probables de cómo se produjo. Basados en los procedimientos técnicos de planimetría, fotografía y análisis de la información es posible establecer las causas del siniestro y la dinámica con la que se produjo.

Este informe detalla los procedimientos técnicos desarrollados durante la INVESTIGACIÓN y ANALISIS del siniestro.

2. INFORMACIÓN

Toda la información recopilada durante el proceso de investigación del siniestro es analizada y evaluada por la Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística O.T.I.C, apoyados en las diferentes probabilidades que permiten estudiar y analizar cada caso como único, basados en las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, y realizando los procedimientos técnicos de fijación topográfica, fotográfica y analítica se puede establecer las circunstancias anteriores que produjeron el siniestro.

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y análisis del accidente se describe a continuación:

- a) Documentos entregados por parte de COOTRANSCOMPARTIR a la ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN Y CRIMINALÍSTICA.
- b) Asistencia e inspección por parte del equipo investigativo forense de O.T.I.C. (Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística).
- c) Cinco (5) fotografías del lugar donde ocurre el accidente, dos (2) fotografías del día de los hechos y once (11) fotografía de la inspección realizada a la vía.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **INFORME DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA
DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE SOACHA - CUNDINAMARCA.**

IMAGEN No.1: En esta imagen se muestra la primera parte de la hoja No.1 del informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), donde se encuentran los datos del accidente, características del lugar y la vía, los datos del conductor y el vehículo No.1.

Página 6 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: otcinvestigaciones@gmail.com - www.otcinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

IMAGEN No.2: En esta imagen se muestra la segunda hoja del informe de accidentes, donde se encuentran los datos del conductor, el vehículo No.2, y la víctima.

Página 7 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

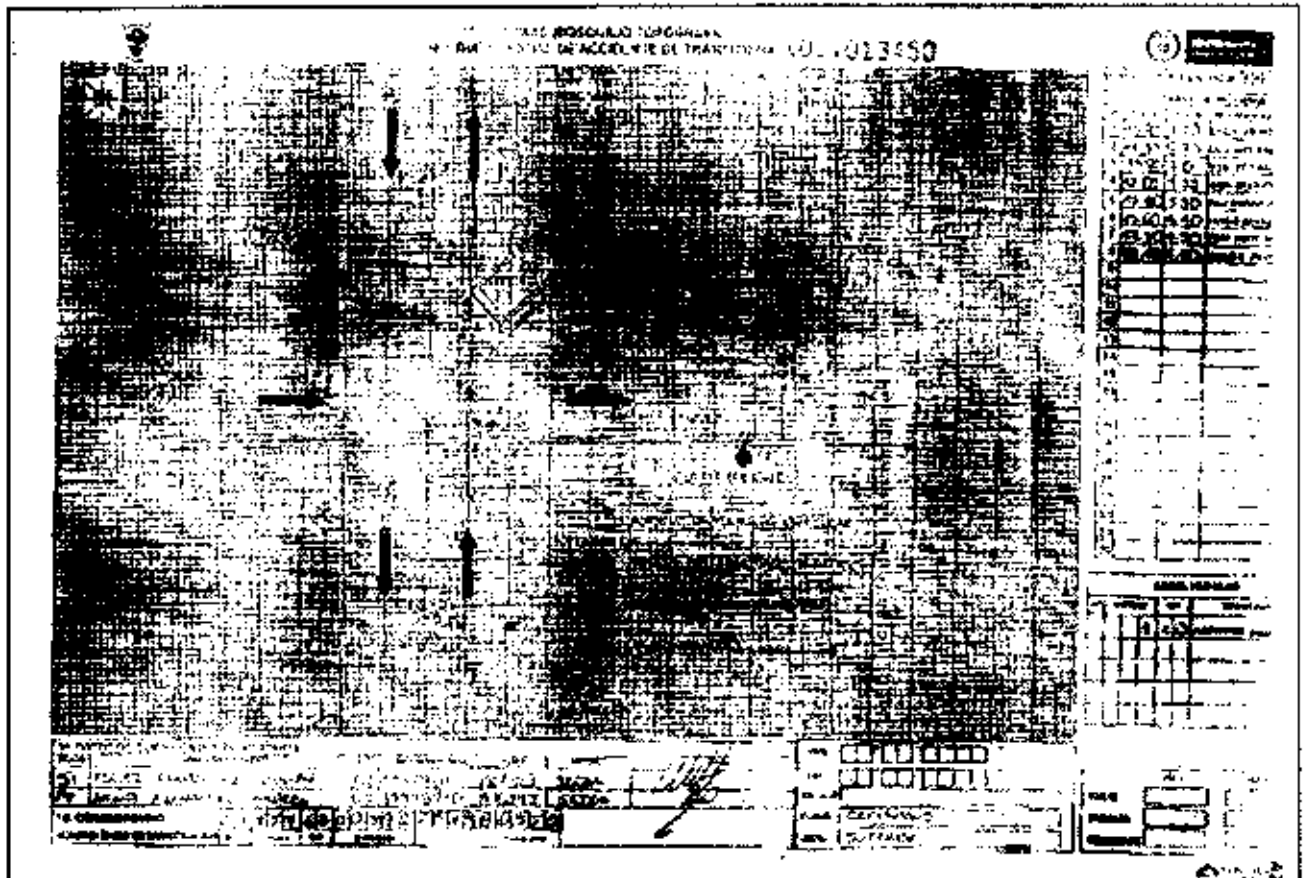


IMAGEN No.3: En esta imagen se ilustra la hoja No.3 del informe de accidentes de tránsito donde se registra el croquis del siniestro.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **UBICACIÓN SATELITAL Y GEOGRÁFICA DEL ACCIDENTE.**

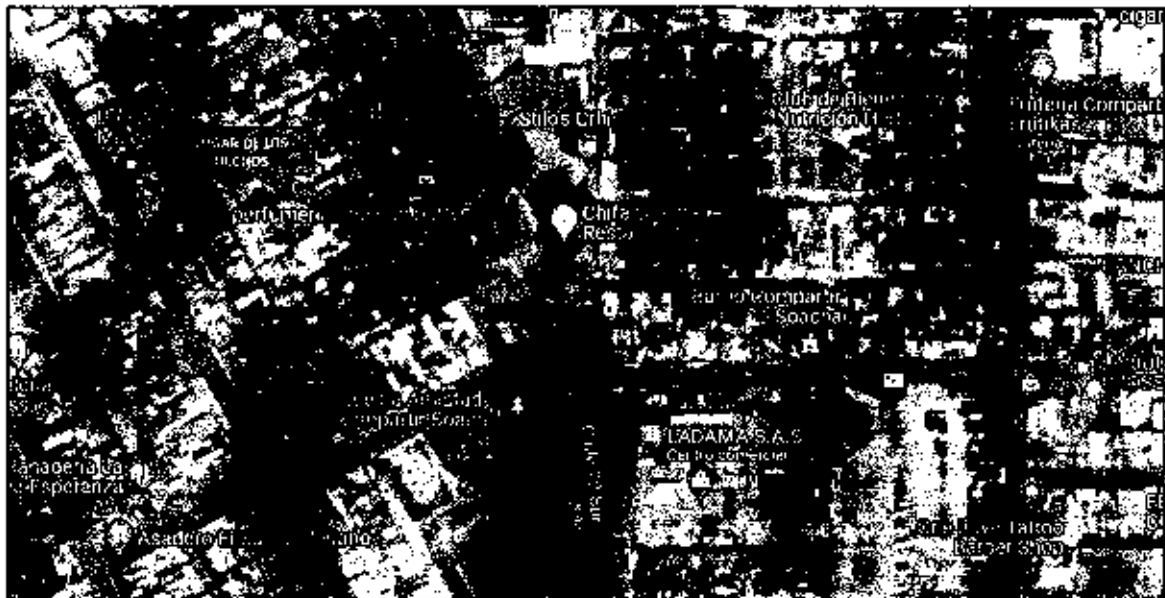


IMAGEN No.4: En esta imagen satelital de GOOGLE MAPS, se muestra la zona geográfica en la cual se desarrolló el hecho, registrada en el informe de accidente.

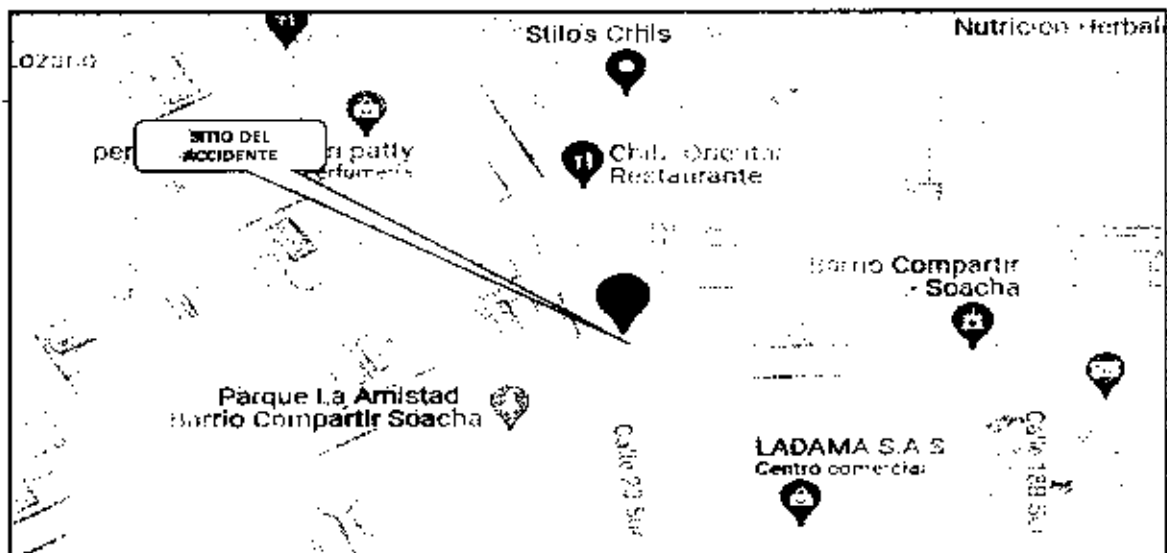


IMAGEN No.5: En esta imagen de rutas terrestres de GOOGLE MAPS se localiza el lugar en el cual ocurrió el accidente.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	Arterial. SECTOR: Comercial. Zona urbana. DISEÑO: Intersección. TIEMPO: Normal.	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRIA:	Recta, plana, con andén.	Recta, plana, con andén.
UTILIZACION:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CANIZADAS:	Una.	Una.
CARRILES:	Dos.	Dos.
MATERIAL:	Concreto.	Concreto.
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
SEÑALES VERTICALES:	Ninguna.	Ninguna.
SEÑALES HORIZONTALES:	Una línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca.	Ninguna.
VISIBILIDAD DIMINUIDA POR:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
CARRERA 11D CON CALLE 20 SUR - SOACHA	CLASIFICACIÓN: Urbana SECTOR: Comercial DISEÑO: Intersección. TIEMPO: No	
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA	CARRERA 11D	CALLE 20 SUR
GEOMETRÍA:	Recta, plana, con andén.	Recta, plana, con andén.
UTILIZACIÓN:	Un sentido vial.	Doble sentido vial.
CALLES:	Una.	Una.
CARRILES:	Dos.	Dos.
MATERIAL:	Concreto.	Concreto.
ESTADO CONDICIONES:	Bueno, seco.	Bueno, seco.
ILUMINACIÓN:	Natural, buena.	Natural, buena.
CONTROLES TRANSITO SENALES VERTICALES	Ninguna.	Ninguna.
DEMARCACIÓN Y SEGURIDAD:	Línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca.	Ninguna.
VISIBILIDAD DIMINUIDA:	Normal.	Normal.

TABLA No.1



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **LA VÍA:**

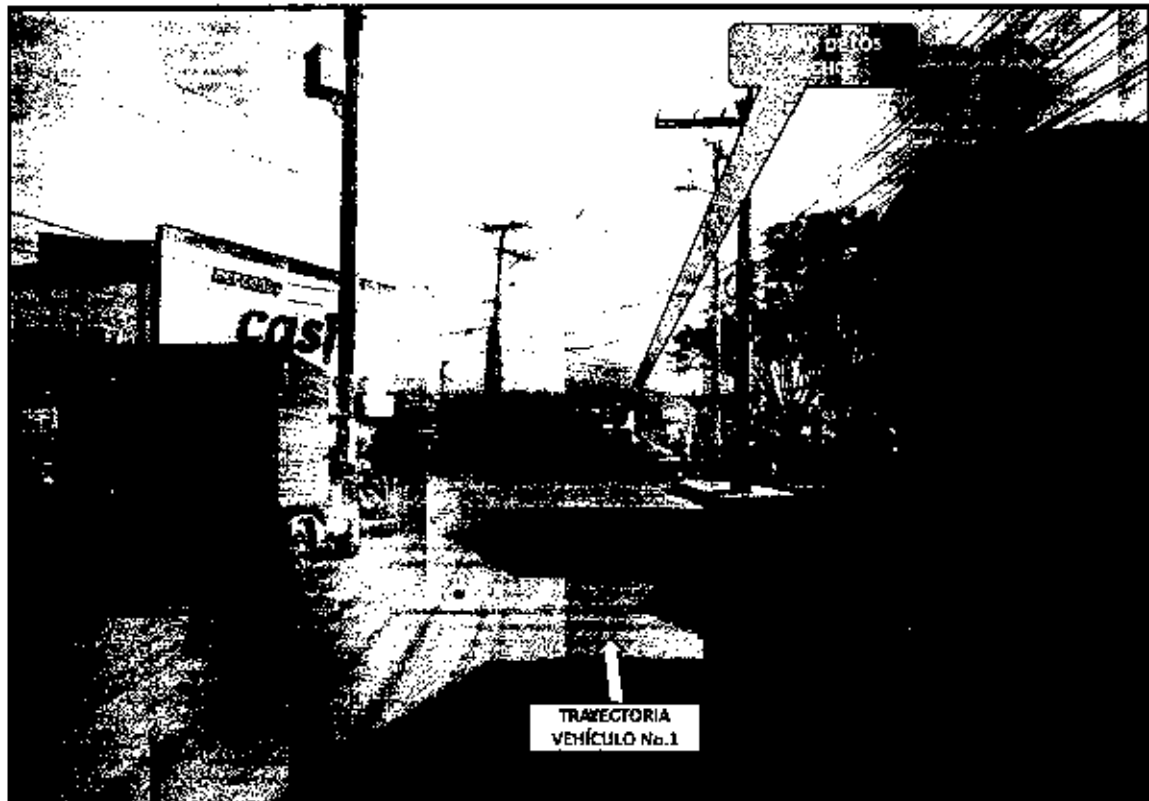
Condiciones, estado y características del lugar, donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1, 2, 3, 4 y 5.



FOTOGRAFÍA No.1. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la carrera 11D, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.1 (Microbús), al igual que el lugar donde al parecer ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.2. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.1 (microbús) involucrado en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



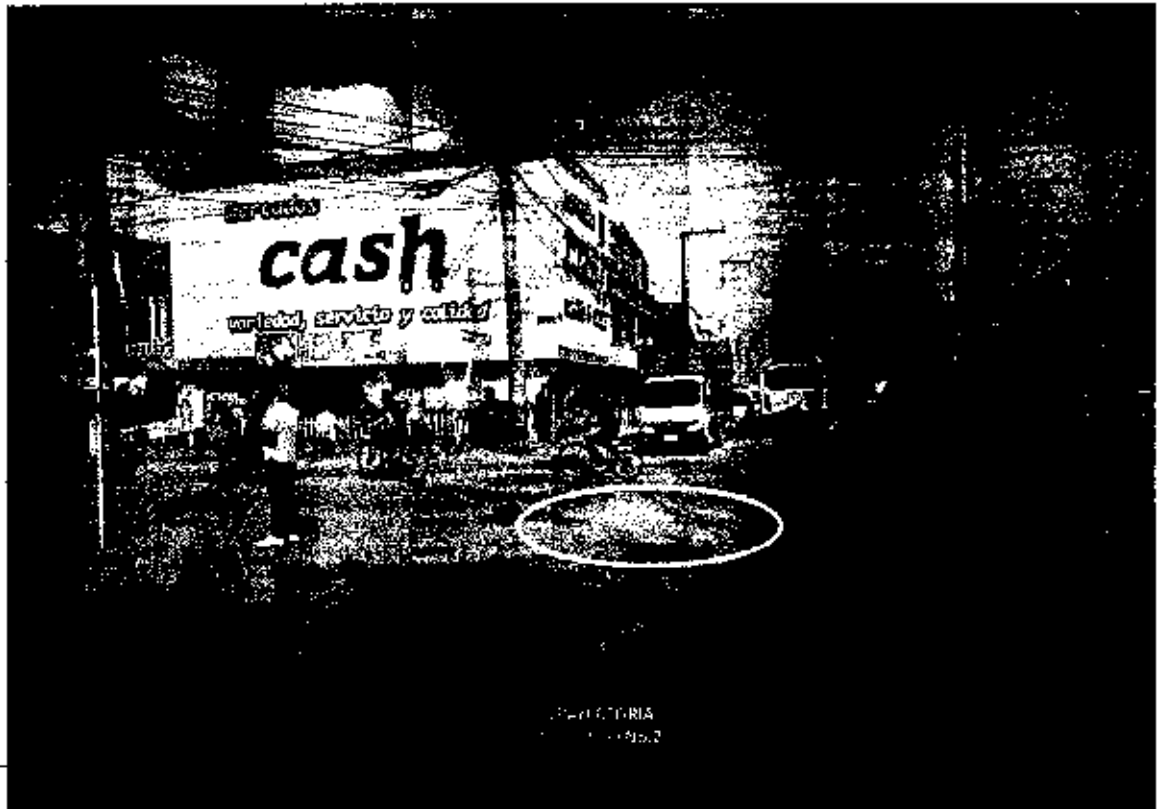
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.3. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada sobre la calle 20 sur, se aprecia la trayectoria que llevaba el vehículo No.2 (Bicicleta), al igual que el lugar donde posiblemente ocurre el accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.4. PLANO GENERAL: Como complemento de la fotografía anterior, se puede observar el sentido de desplazamiento del vehículo No.2 (bicicleta) involucrada en el accidente, al igual el sitio donde a parecer ocurren los hechos.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.5. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en sentido contrario al desplazamiento de los vehículos, se puede apreciar la trayectoria que llevaba cada uno momentos antes del accidente y con la elipse blanca se señala el área donde al parecer ocurre el impacto.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VEHÍCULOS:**

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.2.

VEHÍCULO No.1	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: MIP MARCA: DAIHATSU LINEA: DELTA MODELO: 1997 PLACA: 10-547 EMPLEO: GRAN COMPARTIR SERVICIO: USO CONDUCTOR: WILMER ELIAS DOL COPI: IDENTIFICACIÓN: C.C. 1.012.349-163 EDAD: 31 años al momento del accidente. PASAJEROS: -----
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 5.60 m / 1.80 m ALTO / PESO: 2.66 m / 2.360 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 2.53 m.

TABLA No.2



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

RUNT

Perfil de Personas

Esta información es la información suministrada por el usuario y corresponde con sus datos reales por favor comparelos con el documento de tránsito en la cual está el trámite

VALERIE LAS BOLLAS CORTIJA

C.C. 104346163

ESTADO DE LA LICENCIA: ACTIVA

Número de licencia: 17607060

Información General

Historial de Conductores

Información de Vehículos

Información de Trámites

Información de Sanciones

Información de Vehículos

IMAGEN No.6: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.1, el cual SI encuentra activo en el RUNT.

SIMIT

Transparencia **Participa** **Atención al ciudadano**

Comparendos y Multas

Comparendo **Multa** **Abono** **Valor** **Valor a pagar**

Comparendo	Multa	Abono	Valor	Valor a pagar
Comparendo 104346163-17607060-1	Comparendo	Comparendo	Comparendo	Comparendo
Comparendo 104346163-17607060-1	Comparendo	Comparendo	Comparendo	Comparendo

Total: \$ 877.800

IMAGEN No.7: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.1 en el SIMIT, donde se observa que presenta dos comparendos pendientes a la fecha por un valor de \$877.800.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Información comparendo

Comparendo: 1100100090027557268 Fecha comparendo: 30/07/2020	No. comparendo: 1100100090027557268	Fecha: 30/07/2020	Hora: 11:40:00	Dirección: TR. 74F CL. 40 SUR	Función comparendo: Fu. de Tránsito
Secretaría Bogotá D.C. Artículo Ley 1382 del 10 de mayo de 2010 Art. 1010	Secretaría: Bogotá D.C. (11001000)	Agente: 11			

Infraacción C38 - Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Infraacción: WILMIL ELLIOTT ALBERTO

Detalle infractor

Tipo documento: Infraacción	Numero documento: 1100100090027557268	Nombre: WILMIL ELLIOTT	Apellidos: WILMIL ELLIOTT
Tipo de infractor: Físico	Se a continuación para el ver		

IMAGEN No.8: En esta imagen se aprecia el primer comparendo pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C38** "Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.". Impuesta el día 30/07/2020



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Detalle

Compendio: 110010000000075277-05
Fecha compendio: 01/12/2020

Secretaría Bogotá D.C.
Artículo Ley 1362 del 16 de marzo de 2004.

Infraacción: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.

Infraactor: 110010000000075277-05

Información compendio

No. compendio	Fecha	Hora	Dirección	Fuente compendio
110010000000075277-05	01/12/2020	08:00:00	110010000000075277-05	No. vehículo

Infraacción

Código	Descripción	Valor	Saldo
006	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo, los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	\$ 458.000	15

Detalles conductor

Nombre	Apellidos
WILSON	BOGOTÁ

IMAGEN No.9: En esta imagen se aprecia el segundo compendio pendiente por el conductor del vehículo No.1 la cual corresponde a la **C06 "No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004".** Impuesta el día 01/12/2020



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.1 en una vista 3D.

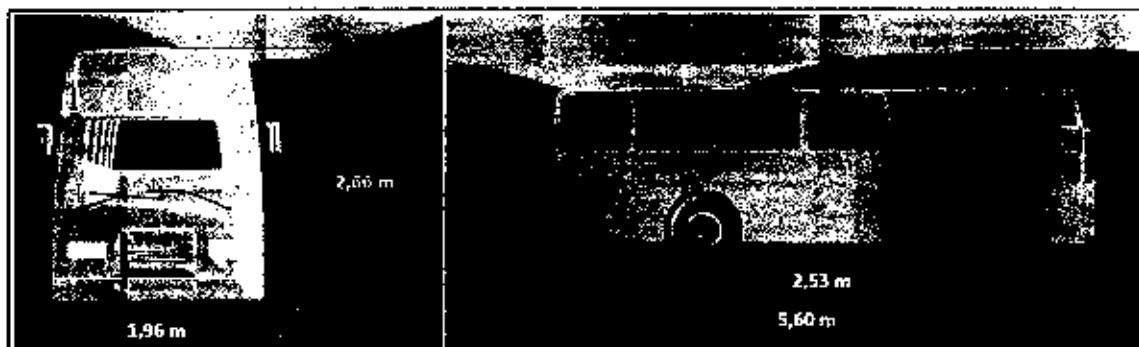


IMAGEN No.10

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.11	IMAGEN No.12						
	<table><tr><td>4. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO</td></tr><tr><td>RAYADOS ZONA ANTERIOR,</td></tr><tr><td>ABOTADURA VERTICE ANTERIOR</td></tr><tr><td>IZQUIERDA</td></tr><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>	4. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO	RAYADOS ZONA ANTERIOR,	ABOTADURA VERTICE ANTERIOR	IZQUIERDA		
4. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO							
RAYADOS ZONA ANTERIOR,							
ABOTADURA VERTICE ANTERIOR							
IZQUIERDA							
En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha roja la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.1.	En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se describen los daños presentados en vehículo No.1 son en su zona anterior y vertice anterior izquierdo.						

Tabla No.3

Página 20 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.4.

UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Sin daños.
	ESTADO LATERAL IZQUIERDO: Sin daños.
	ESTADO LATERAL DERECHO: Sin daños.
	ZONA ANTERIOR: Rayones en el tercio derecho inferior y vértice anterior derecho.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

TABLA No.4



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- Las características técnico-mecánicas del vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.5.

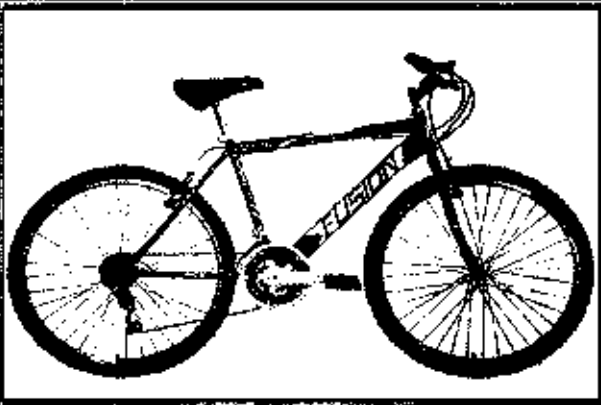
VEHÍCULO No.2	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: BICICLETA MARCA: XXXX LINEA: XXXXX COLOR: ROJO NUMERO DE MARCO: XXXXXX MODELO: XXXX SERVICIO: PARTICULAR CONDUCTOR: ANGEL MARCELO ZANO IDENTIFICACIÓN: C.C 79 EDAD: 59 años al momento del accidente PASAJEROS: XXXX
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 1.62m / 0.50 m ALTO / PESO: 0.85 m / 12 kg DISTANCIA ENTRE EJES: XXXX m

TABLA No.5



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

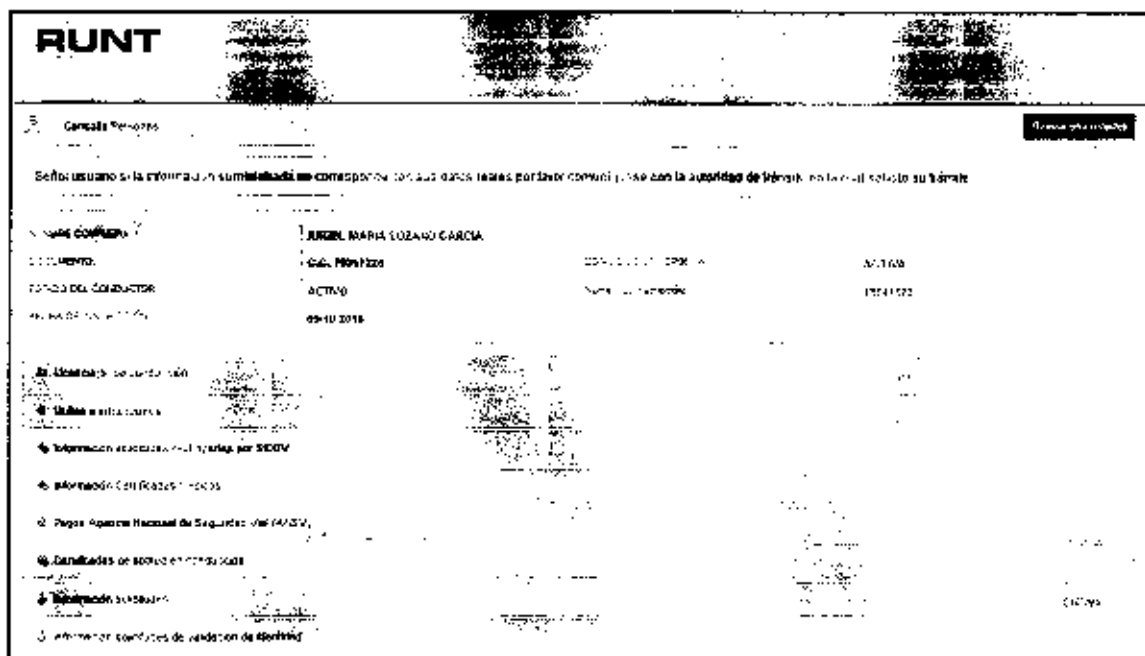


IMAGEN No.13: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2, el cual se encuentra registrado en el RUNT.

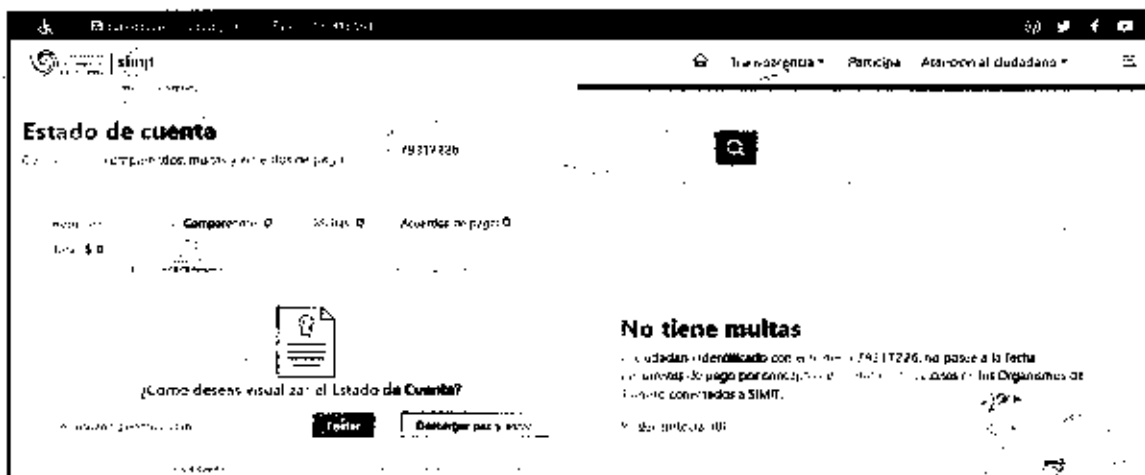


IMAGEN No.14: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2 en el SIMIT, donde se observa que NO presenta comparendos pendientes a la fecha.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.2, en una vista 3D.

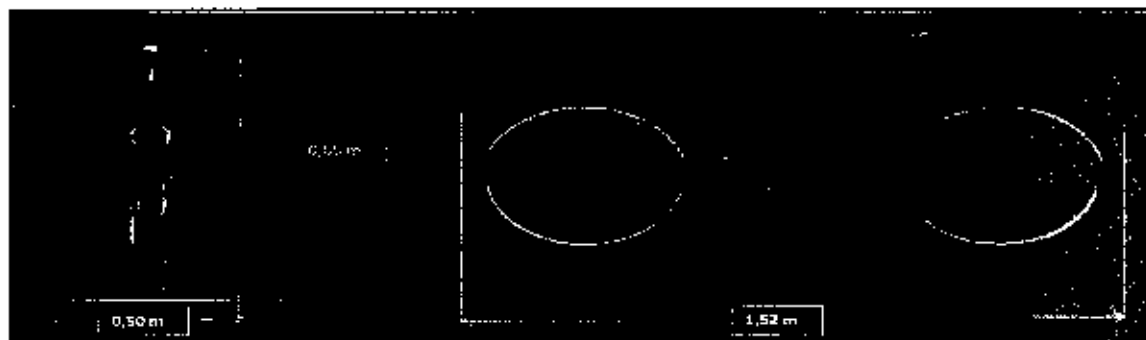
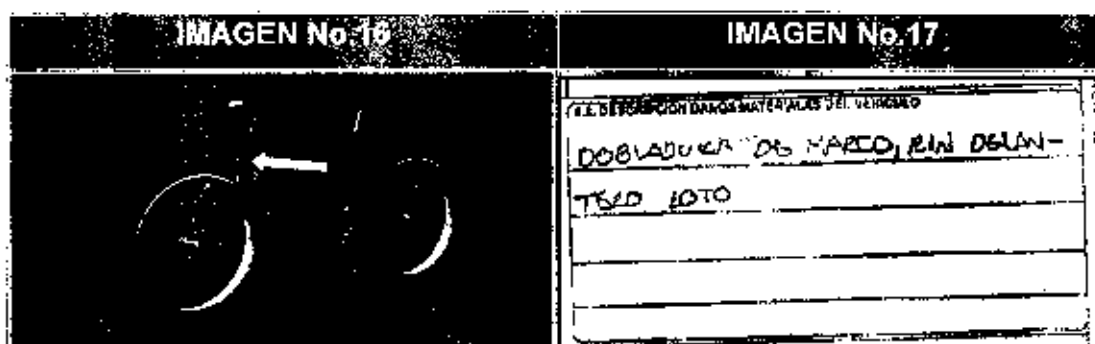


IMAGEN No.15

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad y contundencia de la colisión además de ubicar los vehículos al momento del impacto.



En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha amarilla, la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF), a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.2.

En esta imagen tomada en el informe de accidentes de tránsito, se observa que se describe que el vehículo No.2 presentó daños en su parachoques y rin delantero.

Tabla No.6

Página 24 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.7.

UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Daños en su zona anterior tercio derecho e izquierdo.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Deformación en tercio anterior superior e inferior.
	ZONA ANTERIOR: Deformación en toda la zona anterior.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

Tabla No.7



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **REGISTRO DE EVIDENCIAS:**

➤ En el croquis del informe realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha se encuentran registradas las siguientes evidencias:

- ✓ Características y geometría de la vía.
- ✓ Ancho de la vía por la cual transitaban los vehículos.
- ✓ Vehículos en suposición final.
- ✓ Punto de referencia tomada para levantamiento del plano.
- ✓ La respectiva señalización y sentido vial.
- ✓ Posible ruta de los vehículos antes del choque.

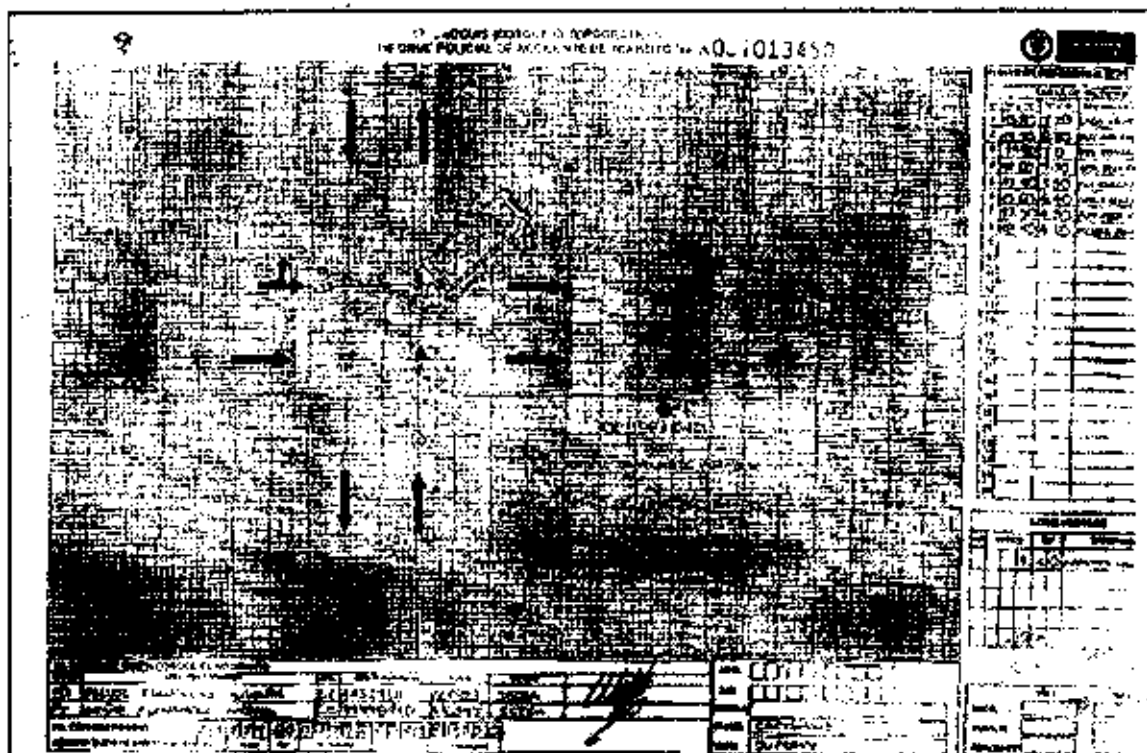
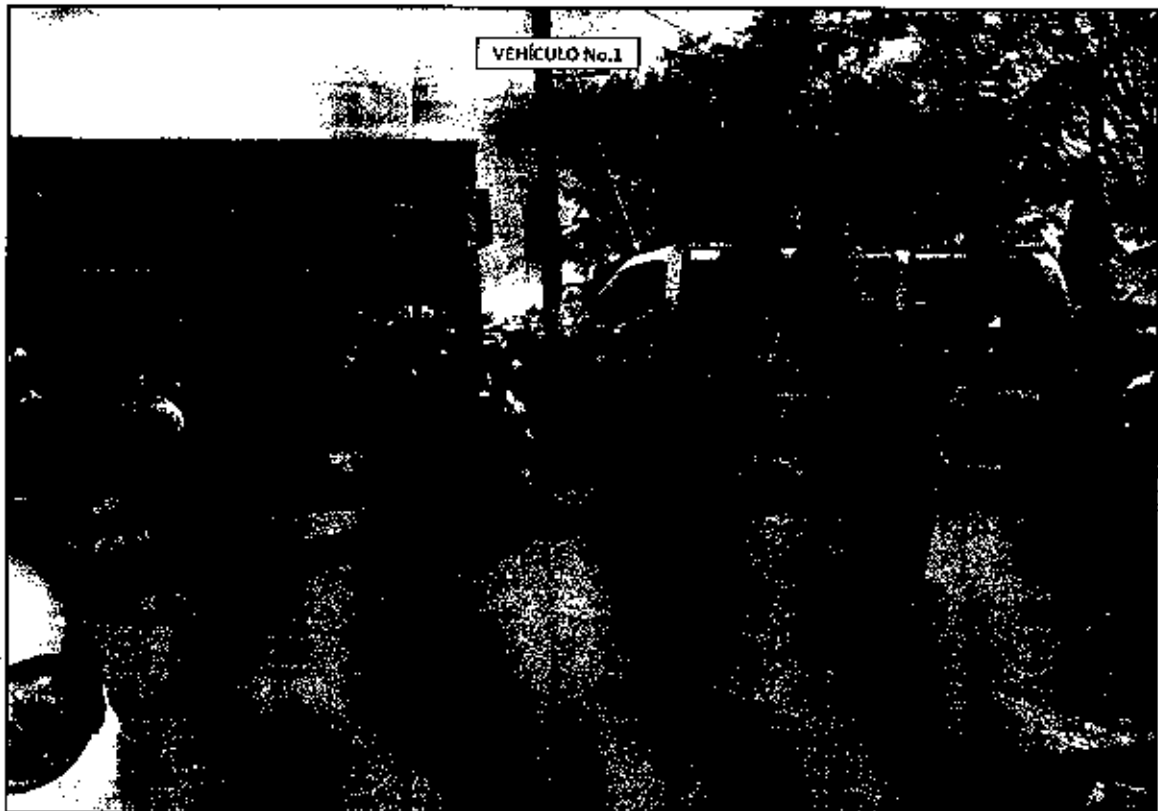


IMAGEN No.18: En esta imagen se muestran las evidencias anteriormente descritas, en el croquis del accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la investigación realizada por parte de los investigadores de O.T.I.C se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.6. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos se aprecia la posición final del vehículo No.1 (Microbús).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.7. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada el día de los hechos, se aprecia la posición final de los vehículos involucrados en el accidente, así como el lago hemático dejado por la víctima.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En la inspección realizada por los investigadores de O.T.I.C al lugar donde ocurrieron los hechos se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.8. PLANO GENERAL: En esta fotografía se observa la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta) al igual que la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada a un costado de la vía.

FOTOGRAFÍA No.9. PRIMERISIMO PLANO: Como complemento de la fotografía anterior, se evidencia la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) ubicada al lado derecho de la vía por donde se desplazaba el vehículo No.2 (bicicleta).





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



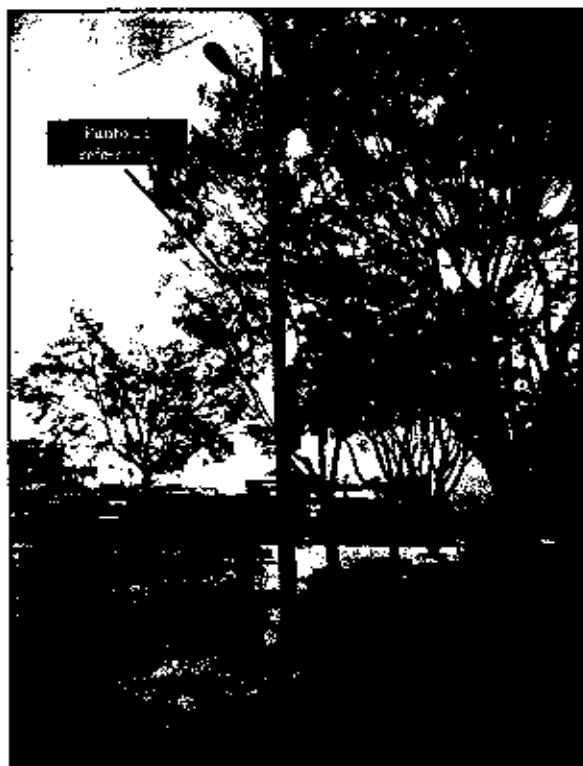
FOTOGRAFÍA No.10.
PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía se observa la nomenclatura del inmueble frente a donde ocurren los hechos, la cual queda registrada en el IPAT realizado por la policía al momento del accidente.

FOTOGRAFÍA No.11. PLANO GENERAL: En esta fotografía se aprecia la trayectoria de los vehículos y el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia para el levantamiento del croquis por la policía de tránsito.





ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.12. PRIMER PLANO:

Como complemento de la fotografía anterior, se observa el poste de alumbrado público tomado como punto de referencia por la policía de tránsito al momento de realizar el respectivo croquis.

FOTOGRAFÍA No.13. PRIMERISIMO PLANO: En esta fotografía observamos el número del poste tomado como punto de referencia.





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las fotografías 16, 17 y 18 se puede apreciar las constantes paradas que realizan los vehículos sobre el carril derecho de la calzada de la carrera 11D (por donde se desplazaba el microbús involucrado en el accidente), reduciendo así la visibilidad a los vehículos que se desplazan por el carril izquierdo de la vía.



FOTOGRAFÍA No.16



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.17



FOTOGRAFÍA No.18



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 19 y 20 en 3D en planta y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.



IMAGEN No.19



IMAGEN No.20



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 21 y 22 en 3D y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Soacha - Cundinamarca.

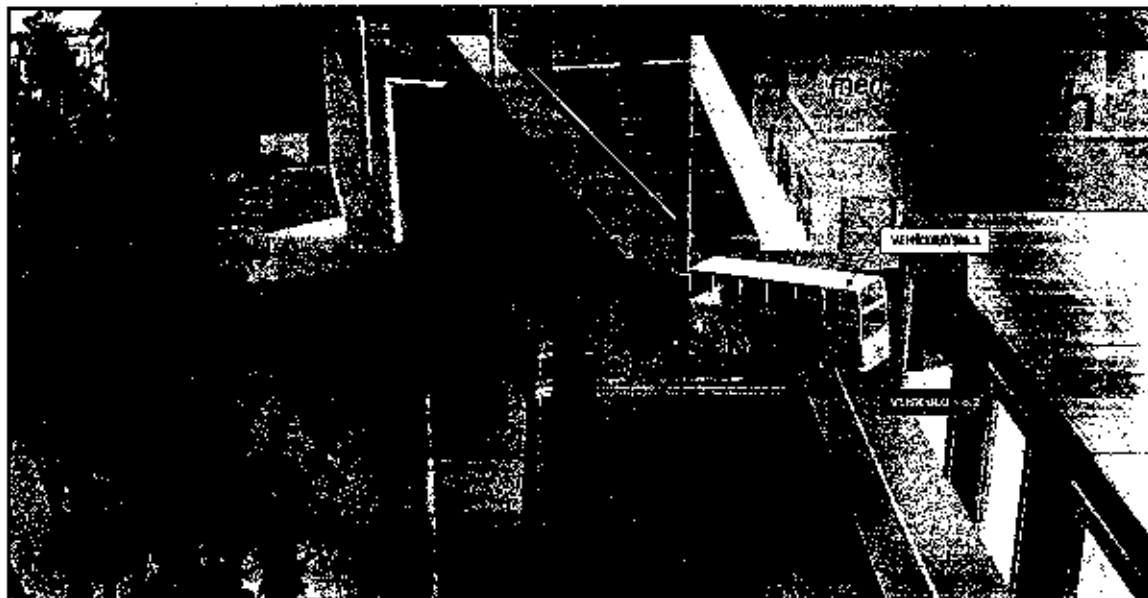


IMAGEN No.21



IMAGEN No.22



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VÍCTIMAS:**

En el informe de accidentes de tránsito se hace relación a 1 (una) persona fallecida la cual se registran a continuación.

1	ANGEL MARIA LOZANO GARCIA C.C.79.317226	CONDUCTOR Vh No.2 (bicicleta)	Trauma craneoencefálico severo, trauma en rostro, fractura de clavícula, fractura en base del cráneo. (Fallece).
---	---	-------------------------------------	--

❖ **DILIGENCIAS ADELANTADAS:**

A continuación, el resultado de las diligencias de investigación adelantadas con respecto al siniestro ocurrido el día 12 de septiembre del 2019 en la carrera 11D con calle 20 sur – Soacha Compartir.

- **Diligencia No.1:** El equipo investigativo de O.T.I.C se reúne con las directivas de la empresa Cootranscompartir, y se confirma la asignación del caso para su respectiva investigación y reconstrucción.
- **DILIGENCIA No.2:** El equipo investigativo de O.T.I.C realiza inspección al lugar de los hechos y se procede a hacer el respectivo levantamiento fotográfico y topográfico de la vía donde ocurre el accidente.
- **DILIGENCIA No.3:** El equipo de O.T.I.C estando en el lugar donde ocurrieron los hechos se encuentra con el señor Wilmer Elías Holguín Cortes (conductor del vehículo No.1 – microbús) y se procede a realizarle la respectiva entrevista de los relatos de los hechos, donde nos comenta: **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me recuerda su número de cedula. **DON WILMER:**

Página 37 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

1012349153 **INVESTIGADOR:** Don Wilmer es tan amable me puede regalar un relato de los hechos, de lo que ocurrió el día del accidente. **DON WILMER:** Si señor, pues yo venia saliendo ese día del paradero normal, cuando llegue a la intersección donde pues yo llevo la vía, pero entonces en el carril derecho se estacionó un colectivo, una Cotransucre en toda la esquina donde está la intersección y yo venia por el carril izquierdo, cuando yo fui a pasarlo por el carril izquierdo dio el caso que salió el ciclista por el frente del colectivo que estaba parqueado entonces pues como yo no lo podía ver porque él me tapaba la visibilidad al lado derecho, pues yo seguí derecho por el carril izquierdo y cuando ya lo vi en cuestión de segundos fue que tuve la reacción de girar la dirección a la izquierda como para poder esquivarlo, pero pues el señor tampoco miro ni paro en la intersección entonces hay fue cuando pasó el incidente. **INVESTIGADOR:** ¿Con que lado de su vehículo golpeo al ciclista? **DON WILMER:** Con el lado derecho del bomper hay fue cuando paso lo sucedido y yo prácticamente al señor con el carro no lo vine a golpear y el impacto lo recibió la cicla fue al lado del pedal, entonces cuando recibió el impacto el señor salió a volar como unos cinco o diez metros y preciso lo recibió fue un andén que es un poquito alto y afecto su parte del cráneo, entonces así fue como yo lo vi en el momento, porque eso fue rápido, no puedo detallar bien el caso, **INVESTIGADOR:** ¿Usted recuerda mas o menos a que velocidad venia usted? **DON WILMER:** Si yo venia entre treinta o cuarenta kilómetros porque un carro de esos no levanta mas en tercera, eso yo mas o menos me baso en lo que lleva el cambio que le metí porque iba de segunda a tercera, pero hasta ahora iba revolucionando el carro, entonces un colectivo de esos no revoluciona rápido, entonces si yo me ponga a analizar el iba entre veinte o treinta kilómetros mas o menos. **INVESTIGADOR:** ¿Usted hace poco había salido del paradero o ya llevaba rato conduciendo el vehículo? **DON**



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

WILMER: ese día iba saliendo con el segundo viaje, ya había hecho el primer viaje y comencé a ser el primer viaje, ya había manejado mas de tres horas.
INVESTIGADOR: ¿Qué experiencia tiene usted en conducir vehiculos de servicio público? **DON WILMER:** Bastante porque yo desde pequeño ayudaba a mi padre en los colectivos entonces yo aprendí mucho de él y siempre me he movido en ese gremio, siempre he sabido como pilotarlos porque desde pequeño me enseñaron y pues aparte comencé a sacar mi licencia y accedí a las pruebas y todo bien. **INVESTIGADOR:** ¿Al momento del accidente usted le prestó auxilio a la víctima? **DON WILMER:** En ese momento yo no presté auxilio porque el quedó en el piso y entonces no le veíamos ninguna lesión, solo en ese momento le vi que de su boca le salía sangre y pues en el momento lo primero que a mi me habían enseñado en la clase de primeros auxilios es no mover el cuerpo cuando no sabemos que pueda tener, entonces lo único que procedí yo fue a llamar la ambulancia que fue lo mas pertinente en ese momento. **INVESTIGADOR:** ¿Al lugar de los hechos cuando el señor cayó de la bicicleta llegaron familiares de él hay? **DON WILMER:** Llego fue una gran multitud, entonces la multitud no entendía como fueron los hechos querían tomar medias por voluntad propia de ellos entonces me toco quedarme dentro del colectivo por mi seguridad hasta que llegó la policía y me escoltó en una patrulla y hay ya pude estar a salvo porque pues en el momento la gente no entendía como sucedieron las cosas. **INVESTIGADOR:** ¿Usted ha tenido algún tipo de contacto con los familiares de la víctima? **DON WILMER:** Pues cuando recién paso el caso a los dos días llegó un vehículo a unas canchãs de tejo que quedan al frente del paradero, entonces ellos pensaron que yo estaba hay, y las personas, los testigos que estaban hay entre esos mi hermano, ellos vieron cuando entro el señor y llevaba un revolver en la mano y estaba preguntando por Wilmer Holguin y ese soy yo, entonces eso fue lo único que



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

yo recibí, no recibí amenazas pero la gente me comentó que venían era a
atentar contra mi vida y no se hasta donde haya llegado a situación porque
gracias a Dios yo no estaba hay y no se que hubiera podido pasar.
INVESTIGADOR: Con respecto al accidente, ¿la ambulancia se demoró en
llegar o llegó rápido a prestar los primeros auxilios? **DON WILMER:** En lo que
yo dure dentro del colectivo porque me tocó refugiarme dentro del colectivo
pues dure siempre como veinte minutos y la ambulancia no llegaba, de ahí
procedieron a levarme en la patrulla y ya quedó a cargo mi hermano y a cargo
un vecino del barrio y ellos mismos me contaron que la ambulancia se demoró
como unos veinte minutos más, entonces prácticamente entre unos cuarenta o
cincuenta minutos se demoró la ambulancia. **INVESTIGADOR:** ¿La vía donde
ocurrió el accidente usted la frecuenta normalmente? **DON WILMER:** Si todos
los días, en ese momento todos los días, todos los días yo la frecuentaba, se
que es una intersección donde fluyen carros, o sea en la vía donde yo voy es
de un solo sentido, pero en la intersección hay en esa esquina es doble
sentido, pero entonces por lo general uno pasa un poco confiado porque sabe
que uno lleva la vía y el pare pues lo llevan los que llegan hay a la intersección
y entonces todo se dio porque el colectivo tapo mi visibilidad para ver hacia el
lado derecho y yo venia por el izquierdo y cuando el salió por delante del
colectivo pues la verdad fue algo que ni me lo esperaba yo, en todo el tiempo
que yo he trabajado no me esperaba ni siquiera tener un accidente dentro de
un barrio que uno no excede la velocidad. **INVESTIGADOR:** ¿Don Wilmer
usted tiene algo mas que agregar a su versión? **DON WILMER:** No pues yo
solo deseo que se esclarezcan los hechos porque lo que pasó no fue con
ninguna mala intención... *(la anterior conversación quedó grabada en audio y
se deja guardada en la respectiva carpeta del caso).*



3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.

Analizando detalladamente los daños presentados en los vehículos involucrados en este siniestro y las evidencias diagramadas en el croquis realizado por la inspección de tránsito, se puede establecer una ubicación de los vehículos al momento del impacto como se muestra en la siguiente imagen.

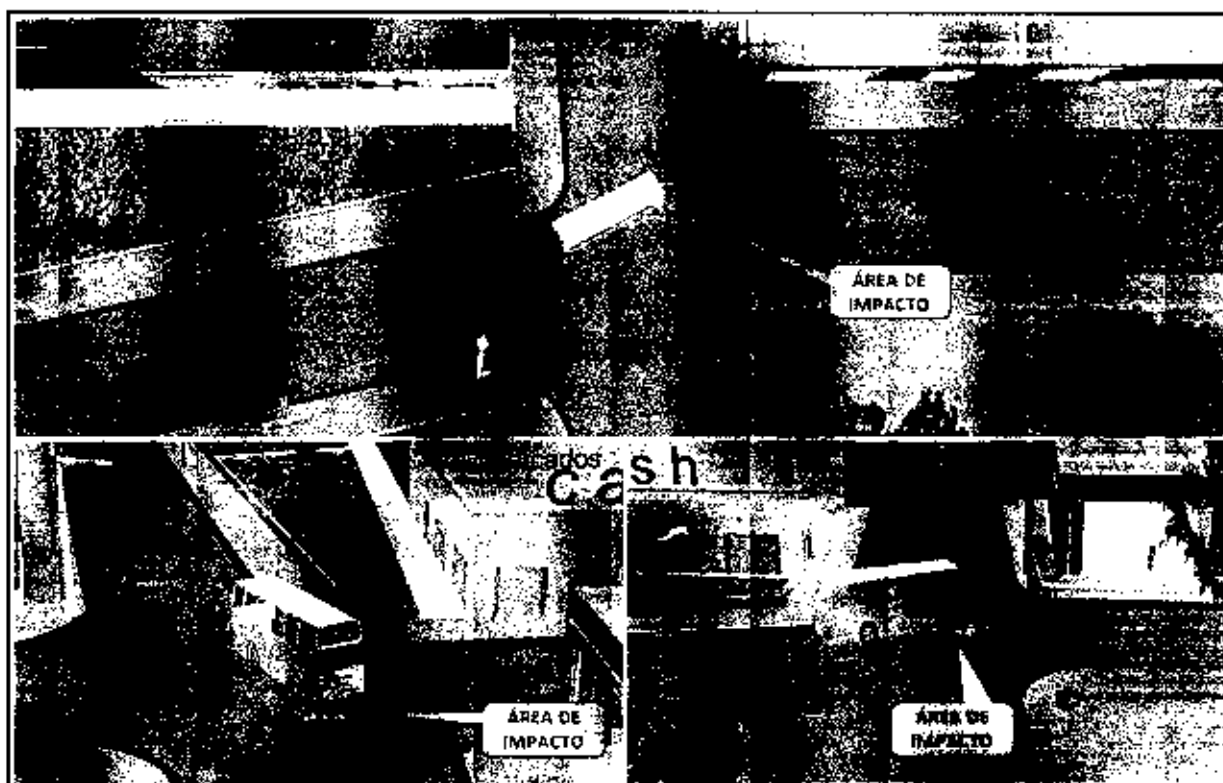


IMAGEN No.23: En esta imagen en 3D y a escala diagramado con el software de reconstrucción VISTA FX, se observa el área donde posiblemente se produce el impacto (entre el vehículo No.1 Microbús y el vehículo No.2 Bicieta); siendo el área de impacto para el vehículo No.1 Microbús en su zona anterior tercio derecho y para el vehículo No.2 bus en su costado lateral izquierdo tercio medio y anterior.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ El punto o área probable de colisión se localizó teniendo en cuenta las evidencias que marca la trayectoria por la cual se dirigían los vehículos antes del impacto, las deformaciones presentadas en los mismos, las posiciones en las cuales reposaron los vehículos luego de la colisión, las evidencias halladas en la vía y los cálculos arrojados por los estudios físicos realizados, los cuales dan como resultado un área de contacto entre las masas, la cual se indica con el recuadro verde de la imagen No.23, la posición de las masas al momento del impacto, posiciones y trayectorias diferentes no son compatibles.

□ El vehículo No.1 (Microbús) después del impacto sigue su trayectoria hacia el lado izquierdo de la vía, impactando contra el sardinel y finalmente se detiene sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 con carrera 11D producto su desaceleración.

□ El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada hacia su lado derecho, y cae al piso junto con su conductor, donde se arrastran sobre la capa asfáltica y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra el suelo, quedando ubicados sobre el andén izquierdo (sur oriental) de la calle 20 sur con carrera 11 al costado de la vía.

□ Los coeficientes que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descritos anteriormente, entre $\delta = 0,3$ y $\delta = 0,6$ de desaceleración efectiva para el microbús, y para la bicicleta un coeficiente de fricción entre $\mu = 0,5$ y $\mu = 0,6$ esto debido al peso del mismo y a la superficie de contacto con el suelo.

□ La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

- **NOTA:** Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.

5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO

Se definió como vehículo No.1 (Microbús), vehículo No.2 (bicicleta).

RUTINA DE CÓMPUTOS PARA ANÁLISIS DE COLISIONES

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

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.1 (Microbus) AL MOMENTO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.1 (MICROBÚS) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.1 CÁLCULO DE LA HIPOTENUSA

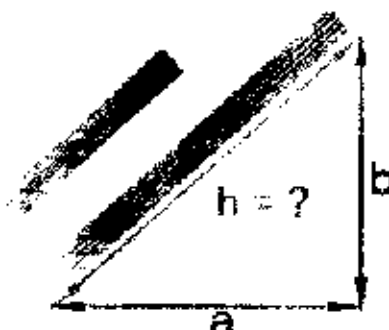


(1)

22
15



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	4.50	[m]
[b] Cateto o lado	4.12	[m]

Resultado: 6.10 [m]



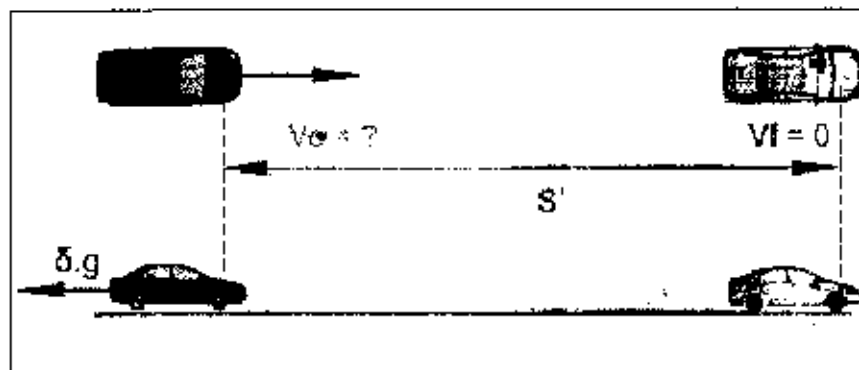
- ✓ Usando la fórmula de velocidad por desaceleración simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.2 VELOCIDAD POR DESACELERACIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (MICROBUS) SEGUN LA DISTANCIA DE DESACELERACION DEL PUNTO DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL



(2)



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[d] Distancia de desaceleración	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[δ] Factor de desaceleración	Decimal	Decimal	[decimal]



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

↗ **Valores Ingresados:**

variable	Valor	Unidad
[d] Distancia de desaceleración	6.10	[m]
[δ] Factor de desaceleración	[δ] (0.3 – 0.6)	[decimal]

Resultados[km/hr]

[d] = 6.10	21.57	30.51
------------	-------	-------

Resultado Medio: 26.04 [km/hr]

Resultado Mínimo: 21.57 [km/hr]

Resultado Máximo: 30.51 [km/hr]

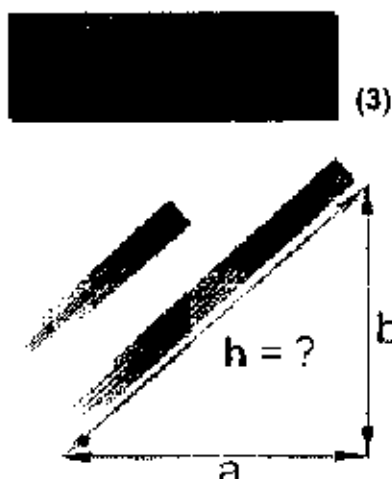
Conclusión: Se logra determinar mediante el trabajo de energía que la velocidad del vehículo No.1 (MICROBUS) al momento del impacto era entre **21.57 km/h** y **30.51 Km/h**.



VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No. 2 (Bicicleta) LUEGO DEL IMPACTO

**DISTANCIA TOTAL RECORRIDA POR EL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) DESDE
EL LUGAR DE IMPACTO HASTA SU POSICIÓN FINAL**

5.3 CALCULO DE LA HIPOTENUSA



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	3.00	[m]
[b] Cateto o lado	3.84	[m]

Resultado: 4.87 [m]

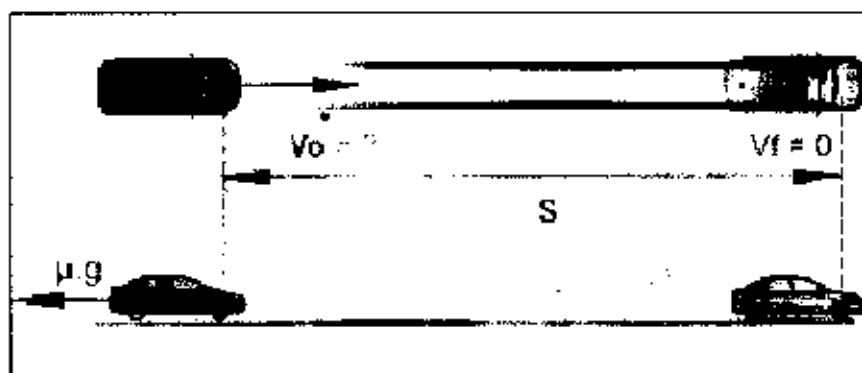


- ✓ Usando la fórmula de velocidad por fricción simple se logra confirmar la velocidad del vehículo por medio de las siguientes ecuaciones:

5.4 VELOCIDAD POR FRICCIÓN SIMPLE

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO No.2 (BICICLETA) LUEGO DEL IMPACTO

$$\boxed{} \quad (4)$$



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[s] Distancia de frenado o fricción	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ Valores Ingresados:

Variable	Valor	Unidad
[s] Distancia de frenado o fricción	4.87	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	[μ] (0.5 – 0.6)	Sin unidad

Resultados[km/hr]

#	Resultados
[μ] = 0.5	24.88
[μ] = 0.6	27.26

Resultado Medio: 26.07 [km/hr]

Resultado Mínimo: 24.88 [km/hr]

Resultado Máximo: 27.26 [km/hr]

Conclusión: Se logra determinar que luego del impacto el vehículo No.2 (Bicicleta) sale proyectada a una velocidad de **24.88 km/h y 27.26 Km/h** lo que nos confirma que dicho vehículo momentos antes del impacto se desplazaba a una velocidad inferior a los 30 km/h.

R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (**MICROBÚS**), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h.

Por su parte el vehículo No.2 (**BICICLETA**) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).

Es decir que antes del accidente, el vehículo No.1 (Microbús), se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha y al llegar a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D, alcanza a percatarse de la presencia del vehículo No.2 (motocicleta) quien no respeta la señal reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial que se le debe dar a una vía principal como lo es la calle 20 sur (vía por donde se desplazaba el microbús), e intenta cruzar la intersección invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (microbús), obstruyendo así su trayectoria, el conductor del microbús al percatarse del peligro inminente, realizada una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para intentar evadir el accidente, pero debido a la poca distancia que presentaba frente al obstáculo repentino, no fue posible evitar el impacto.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.

Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

Es decir, que el vehículo No.2 (bicicleta) luego del impacto en su costado lateral izquierdo, sale proyectada hacia su lado derecho producto del impacto y a la diferencia de masas entre ambos vehículos, arrastrándose sobre la vía dejando una marca de fricción sobre la vía (huella de arrastre metálico) quedando finalmente ubicada en su posición final sobre el andén sur oriental de la vía.

Por su parte el conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

En las imágenes 24 y 25 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3



IMAGEN No.24: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; antes del accidente (*imagen 1, 2 y 3*).

Página 53 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail, oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

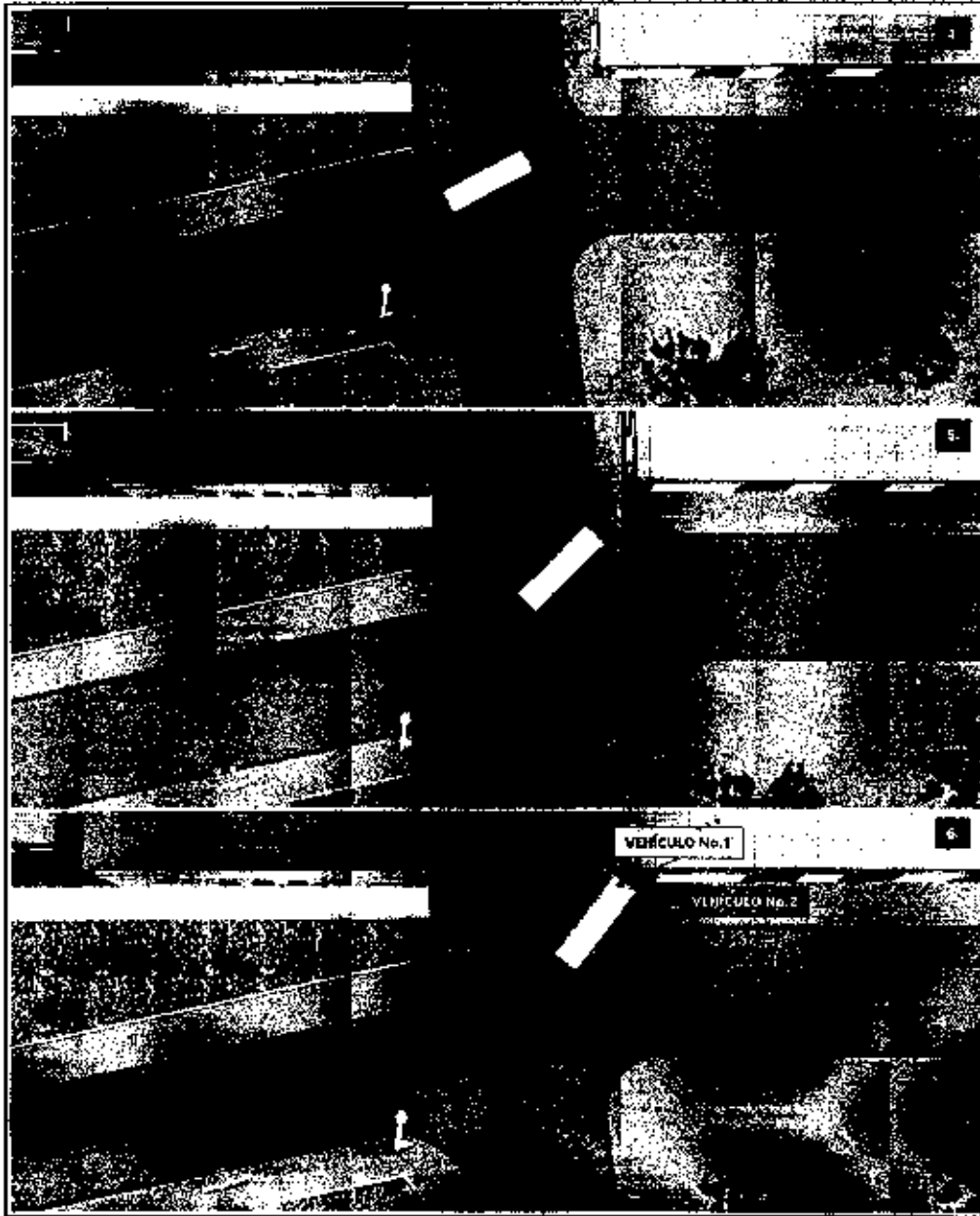


IMAGEN No.25: En esta imagen en 3D y en planta se muestra la secuencia del accidente; al momento del impacto (*imagen 4*) y después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 54 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las imágenes 26 y 27 en 3D se muestra la posible secuencia del accidente antes, durante y después del impacto desde la trayectoria de cada vehículo.



IMAGEN No.26: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento del microbús, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 85 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticiinvestigaciones@gmail.com - www.oticiinvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

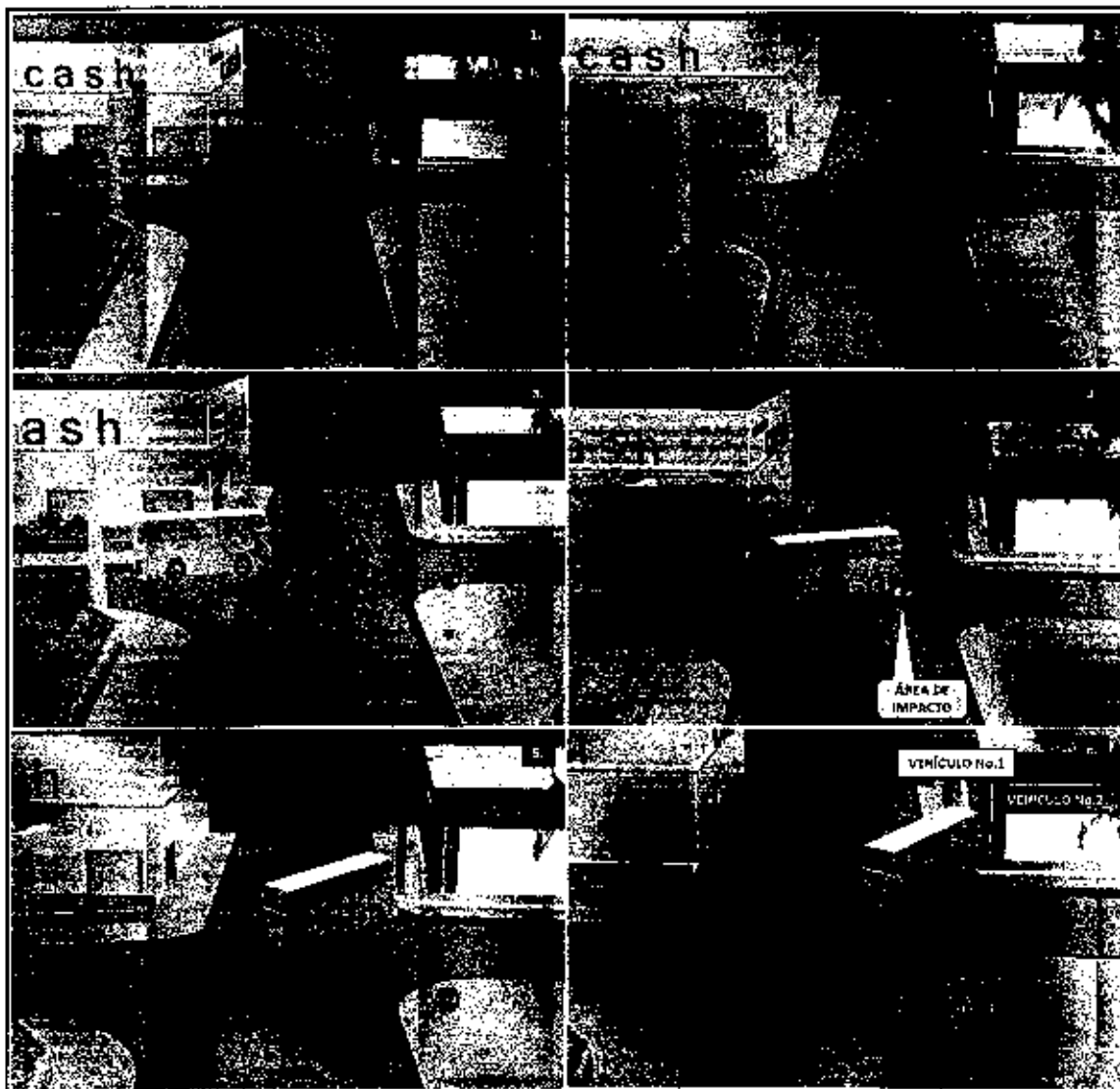


IMAGEN No.27: En esta imagen en 3D y en planta tomada en el sentido de desplazamiento de la bicicleta, se muestra la secuencia del accidente; antes (*imagen 1, 2 y 3*), al momento del impacto entre los vehículos (*imagen 4*), después del impacto (*imagen 5*), hasta quedar los vehículos en su posición final (*imagen 6*).

Página 56 de 76

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail: oficininvestigaciones@gmail.com - www.oticininvestigaciones.com Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



**7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN
O EVITAN EL ACCIDENTE.**

La acción de conducir o guiar un vehículo se considera en todo momento como una acción riesgosa y por ende el conductor debe tener un conocimiento básico de cómo, cuándo y en qué circunstancias debe accionar los distintos elementos que posee un vehículo para este fin, el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.5 segundos), factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, teniendo en cuenta que el vehículo que viaja a una velocidad (x), continúa con su desplazamiento durante todo el proceso de percepción y reacción hasta que el sistema de frenos o la maniobra evasiva influyan en el movimiento y velocidad del mismo, esto puede evitar el accidente o significativamente reducir los daños que se presenten producto de un siniestro, si el conductor se encuentra dentro de los rangos óptimos de percepción y reacción y cuenta con la distancia suficiente, para realizar cualquier maniobra evasiva sea simple o compuesta, además se debe tener en cuenta las distintas fases del accidente ya que dependiendo de estas también se puede evitar o reducir los daños del siniestro.

La masa y las condiciones de la vía son factores importantes a tener en cuenta durante todo el proceso, ya que un vehículo de mayor masa que se desplaza a una gran velocidad sobre cualquier tipo de superficie necesita una distancia determinada para detenerse de una forma segura, si se realiza una maniobra de emergencia a alta velocidad el resultado puede desencadenar en volcamientos o bloqueo de llantas si no se cuenta con un sistema de frenos (ABS), perdiendo la maniobrabilidad y dirección del vehículo.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- "Se debe tener en cuenta que el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.2 segundos) en condiciones diurnas y que factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, además factores como imprudencia al conducir, falta de pericia, el desobedecimiento de las normas, y falta de atención en la vía por parte de alguno de los actores viales, son determinantes para que eventos inesperados sucedan.

Es decir que debido a alguno de los factores anteriormente señalados y cometidos por el conductor del vehículo del vehículo No.2 (bicicleta), permiten que el siniestro se desencadenara en modo tiempo y lugar con las consecuencias ya conocidas, pues un vehículo que se desplaza a una velocidad (x), y cuyo conductor observa un evento inesperado delante suyo debe contar con una distancia prolongada para lograr detener*totalmente el vehículo y evitar dicho impacto o disminuir notablemente los daños, distancia con la cual el conductor del vehículo No.2 (microbús) no contaba, pues cabe aclarar que este alcanza a realizar una maniobra de evasión hacia el lado izquierdo para evitar el impacto, (fase de percepción – decisión) pero debido a su corta distancia que presentaba ante el riesgo, no alcanza a evitar el impacto.

Por otra parte, el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) no logra atravesar todas las fases del accidente (fase de percepción, fase de decisión y fase de conflicto), debido a que el microbús no se encontraba sobre su rango de visibilidad, si no que este se percata del accidente cuando es impactado por este en su costado izquierdo.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- En las siguientes imágenes en 3D se muestra la visibilidad que presentaba el conductor del microbús y donde según su versión al momento de llegar a la intersección se encontraba un vehículo estacionado al lado derecho de la vía que obstaculiza su visibilidad.

(Vista en planta)



IMAGEN No.28: En esta imagen en planta se muestra la secuencia No.2 del accidente y con el área color amarilla el rango de visibilidad.

(Vista interna)

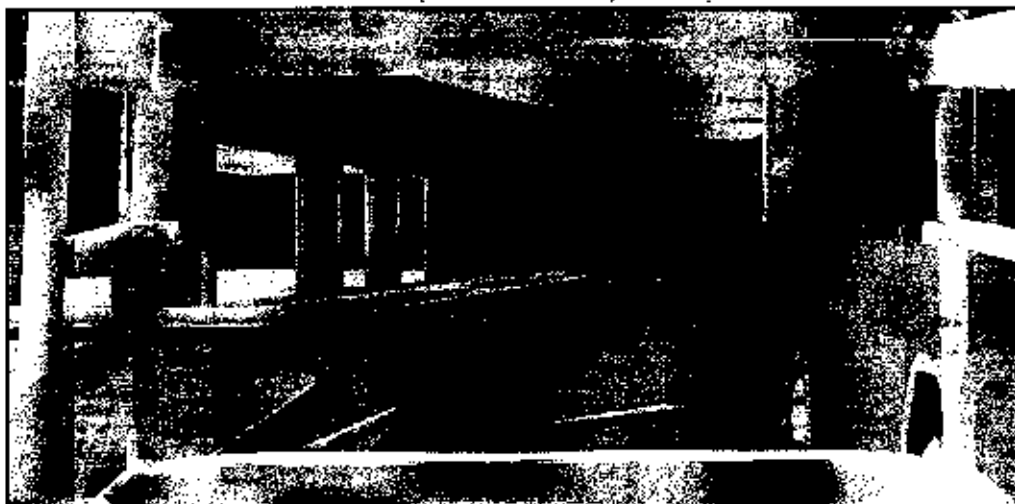
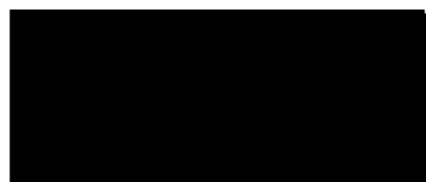


IMAGEN No.29

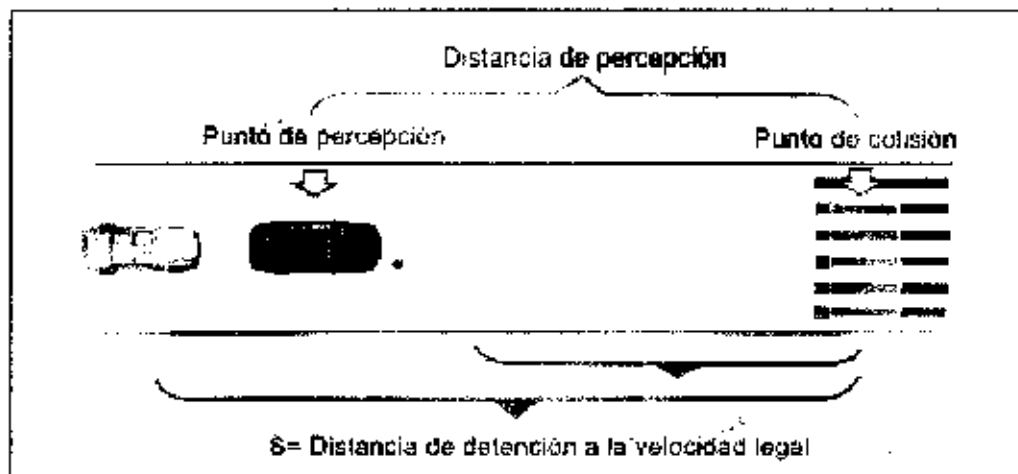


7.1. EVITABILIDAD

✓ Usando la fórmula de evitabilidad se obtienen los siguientes resultados:



(5)





**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT. 900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad Inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	Tiempo	Tiempo del movimiento	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Sin nombre	Sin unidad	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	Velocidad	Velocidad en km/hr	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[Vo] Velocidad inicial en [km/hr]	[Vo] (21.57 – 30.51)	[km/hr]
[tr] Tiempo de reacción	[tr] (1.0 y 1.2)	[seg]
[μ] Coeficiente de fricción	Max - 0.6	Sin unidad
[VL] Velocidad reglamentaria	30	[km/hr]
[DR] Distancia real disponible para detención	4.60	[m]



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

DISTANCIA NECESARIA PARA DETENERSE A LA VELOCIDAD TRANSITADA

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia necesaria para detenerse: 12.53 [m]

Resultado Mínimo Distancia necesaria para detenerse: 9.04 [m]

Resultado Máximo Distancia necesaria para detenerse: 16.27 [m]

DISTANCIA PARA DETENERSE A 30 KM/H

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia detención a velocidad legal: 15.07 [m]

Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal: 14.23 [m]

Resultado Máximo Distancia detención a velocidad legal: 15.9 [m]

DISTANCIA DISPONIBLE PARA DETENERSE

(Desde donde observa el obstáculo hasta el área de impacto)

Resultados[m]

Resultado Medio Distancia disponible para detención: 4.60 [m]

Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 4.30 [m]

Resultado Máximo Distancia disponible para detención: 4.60 [m]



IMAGEN No.30: En esta imagen se observa que la distancia que presenta el conductor del vehículo No.1 (Microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo (fase de percepción), hasta el área de impacto, siendo esta una distancia de 4.60 mt

RESULTADO DE EVITABILIDAD DEL IMPACTO

Resultados[m]

Resultado Medio Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-10.47 [m]

Resultado Mínimo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-11.30 [m]

Resultado Máximo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero):

-9.63 [m]

Con esta información se evalúa que la decisión más acertada para el conductor del vehículo No.2 (Bicicleta) era: "No realizar maniobras peligrosas que pongan en riesgo su vida ni la de los demás usuarios de la vía, respetar las señales de tránsito reglamentarias (SR-01- PARE) y la respectiva prelación vial."



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ **8. CONCLUSIONES:**

Después de analizar la información recopilada se puede llegar a las siguientes conclusiones:

- 1) Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (MICROBÚS), antes del impacto se desplazaba por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur del municipio de Soacha – compartir, en sentido norte – sur, llegando a la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D (sentido de desplazamiento vial), a una velocidad comprendida entre veintiuno coma cincuenta y siete (21,57) km/h y treinta coma cincuenta y uno (30,51) km/h; Por su parte el vehículo No.2 (BICICLETA) se desplazaba por el carril derecho de la carrera 11D del municipio de Soacha – compartir, en sentido occidente - oriente (sentido de desplazamiento vial) a una velocidad inferior a los cuarenta (30 km/h).
- 2) El impacto se presentó sobre el carril izquierdo de la calzada de la intersección de la calle 20 sur con carrera 11D del municipio de Soacha - compartir, con el vehículo No.2 (bicicleta) desplazándose sobre la intersección de la carrera 11 con calle 20 sur sentido occidente – oriente, invadiendo el carril por el cual se desplazaba el vehículo No.1 (Microbús), obstruyendo su trayectoria.
- 3) La colisión entre ambos vehículos se presenta cuando impacta la zona anterior del vehículo No.1 (microbús) contra el costado lateral izquierdo del vehículo No.2 (bicicleta).
- 4) La maniobra de evasión hacia el lado izquierdo de la vía antes del impacto por parte del vehículo No.1 (microbús), indica que el conductor de este se



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

encontraba atento a las condiciones viales y por tal motivo percibe el riesgo con anterioridad, pero debido a la corta distancia del obstáculo delante suyo (bicicleta) no logra evitar el impacto.

5) Luego del impacto el vehículo No.1 (microbús) sigue su desplazamiento por su vía de circulación en una forma diagonal hacia el lado izquierdo producto de la maniobra de evasión realizada, ocasionándole a la bicicleta un cambio repentino de circulación.

6) El vehículo No.2 (Bicicleta) después del impacto es proyectada en dirección de desplazamiento del microbús, arrastrándose sobre la capa asfáltica, y se detiene por la desaceleración y el rozamiento de fricción (arrastre metálico) contra la capa asfáltica de la vía.

7) El conductor de la bicicleta luego del impacto es proyectado en dirección de desplazamiento del microbús, cayendo al piso, impactando así contra el suelo, ocasionando lesiones letales y posteriormente arrastrándose sobre la vía hasta quedar en posición final.

8) Según los resultados de evitabilidad realizados en este caso, podemos ver que la distancia que tiene el conductor del vehículo No.1 (microbús) desde el momento en que percibe el obstáculo delante suyo, (fase de percepción), al momento de realizar la maniobra de evasión (fase de reacción) hasta el área de impacto, es una distancia de 4.60 mts, por tal motivo el impacto era inevitable de acuerdo a la velocidad con la cual se desplazaba; Pues es de aclarar que dicho vehículo se desplazaba a una velocidad máxima de 30,51 Km/h y este debía contar con una distancia de detención mínima de 9.04 mts y máxima de 16.27 mts para detener completamente el automotor.

Página 65 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 9) En la inspección realizada al lugar de los hechos por parte de los investigadores de O.T.I.C. se evidencia que constantemente se detienen vehículos en el carril derecho de la calle 20 sur antes de llegar a la intersección de la carrera 11D, para recoger y dejar pasajeros, lo que impide la visibilidad para los vehículos que se desplazan de occidente a oriente por la carrera 11D (ver fotografías 16, 17 y 18).

- 10) El código nacional de tránsito en el artículo 61 nos dice:

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

En este caso podemos ver que el conductor de la bicicleta realiza una acción peligrosa como lo es intentar cruzar la intersección sin tener la respectiva precaución.

- 11) El código nacional de tránsito en el artículo 55 nos habla sobre el comportamiento de los actores viales donde nos dice:

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

En este caso podemos observar que el conductor del vehículo No.1 (bicicleta), no toma en cuenta la respectiva prelación vial e intenta cruzar la intersección sin tener la debida precaución de los vehículos que se desplazaban por la vía principal (calle 20 sur).



12) El código nacional de tránsito en el artículo 94 nos dice:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte



- 13) Según la información descrita en el IPAT el conductor de la bicicleta se desplazaba sin sus respectivos elementos de seguridad como lo es el respectivo chaleco reflectivo y su casco (ver imagen No.31), haciendo caso omiso a la respectiva norma.

[illegible]

14) Las lesiones presentadas en el conductor de la bicicleta y que conllevan a su deceso es producto del impacto recibido contra el suelo, al ser proyectado por un vehículo de mayores dimensiones, diferencia de masas y velocidad transferida entre los vehículos.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- 15) La causa del accidente se debe a la maniobra peligrosa realizada por el conductor del vehículo No.2 (bicicleta) quien se no respeta la señal de tránsito reglamentaria SR-01 (PARE) que se encuentra a su paso, ni la respectiva prelación vial, e intenta cruzar la intersección de la carrera 11D con calle 20 sur del municipio de Soacha - Compartir, sin percatarse que por el carril izquierdo de la calzada de la calle 20 sur se desplazaba el vehículo No.1 (microbús).
- 16) Los daños presentados en cada uno de los vehículos, evidencias encontradas en el sitio del accidente diagramadas en el informe de accidentes de tránsito (IPAT), son concordantes con la secuencia del mismo.
- 17) La posición relativa del vehículo al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los vehículos.
- 18) Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Cordialmente:

E. ISAAC CHOCONTA POVEDA
GERENTE OPERATIVO
O.T.I.C.

WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN
O.T.I.C.

RAFAEL CASTILLO CAMACHO
FISICO FORENSE
O.T.I.C.

Página 70 de 76



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

9. BIBLIOGRAFÍA

- *Código nacional de tránsito y la movilidad ley 769 de 2002.*
- *Accidentología vial y pericia (3ª ed. corr. y act.).*
- *Accidentología vial (Raúl Enrique zajackowski)*
- *Alba J., Pulla A., Viñao J.- "Accidentes de tráfico: Manual Básico de Investigación y Reconstrucción".- Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de la Universidad de Zaragoza.- (España 2001).-*
- *Irureta V.- "Accidentología vial y pericia".- Ediciones La Roca, 2ª edición – (Argentina 1999).-*
- *Juan Martín Hernández Mota.- "Los Accidentes de Tránsito - Manual Básico de Investigación de Hechos de Tránsito Terrestre".- Flores Editor y Distribuidor, México 2010.-*
- *Ernesto Martínez. "La Física Forense en el Aula".- Centro Atómico Bariloche; CNEA Instituto Balseiro, U.N. Cuyo — 1999. <http://cabbat1.cnea.gov.ar/forense/index.php>*
- *Modelos físicos para accidentología vial (Gustavo A. Enciso)*
- https://www.google.com/maps/@4.5693949,-74.2386221,3a,75y,157.34h,68.2t/data=!3m7!1e1!3m5!1sdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DdzChjsqElyr-IZRnY7rSHQ%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D52.08599%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656?hl=es
- <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=2780><http://www.runt.co.m.co/ciudadano/consulta-documento>
- <https://consulta.simit.org.co/Simit/verificar/contenido verificar pago linea>.
- <http://leyes.co/codigo nacional de transito terrestre/htm>
- *R.A.C.T.T. - Reconstructor Analítico de Colisiones de Tránsito Terrestre 5.0 - Todos los derechos reservados <http://www.ractt.com/>*



10. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo técnico científico que interviene en cada uno de los casos es el siguiente.

- **Investigadores de campo con énfasis y experiencia en;**
Criminalística y criminología, fotografía forense, técnicas de entrevista, recopilación de evidencias, experticio técnico de vehículos, planimetría y topografía forense, entre otras y están situados en las principales ciudades del país junto a otro grupo de investigadores satélites que cubren los municipios aledaños.
- **Equipo físico forense con experiencia en;**
Manejo de fórmulas físicas y matemáticas para determinar velocidades, distancias de reacción, de percepción e impacto, fuerzas principales de impacto, de rebote, determinación de velocidades a partir de las deformaciones EMP y/o EF que se recopilen en el lugar de los hechos entre otras.
- **Equipo reconstructor forense con experiencia en;**
Manejo de programas de reconstrucción, análisis y animación de accidentes de tránsito, poseen conocimientos físico matemático y aplicación de fórmulas, apoyándose del equipo físico forense, para el desarrollo de la reconstrucción en los programas que lo exigen para determinar los eventos que rodean el accidente, así como poseen experiencia en el desarrollo de las áreas que manejan los investigadores de campo.
- **Equipo investigativo base;**
Este equipo investigativo se dedica a contactar los intervinientes para las entrevistas y evidencias que se deben realizar y recopilar en cada caso, y se convierte en soporte técnico de cada grupo técnico científico interviniente en el desarrollo del INAT cualquiera sea su nivel (INAT, INAT 1, INAT 2, INAT 3).



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador y Reconstructor Analítico Forense.

E. Isaac Choconta Poveda

- Reconstructor analítico forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2, FX3.
- Técnico investigador con énfasis en criminalística y criminología
- Investigador y analista de accidentes de tránsito y fraude a seguros en automotores.
- Investigador en gestión de seguros.
- Perito con experiencia en las Cortes de Colombia.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en recolección de evidencias y manejo en el lugar de los hechos.
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CESVI COLOMBIA
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CENTRO INTERNACIONAL FORENSE. FCI Bucaramanga.
- Investigador con asistencia y análisis a más de 850 casos a nivel nacional en ejercicio de sus funciones.
- Analista de aproximadamente 600 casos de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito.
- Investigación, capacitación y soporte en reconstrucción de accidentes IRS VIAL LTDA.
- Docente institucional en accidentología vial, topografía y planimetría judicial INICCF CEM.
- Asistente al Taller de peritos "Introducción a las Tecnologías en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito (Montecarlo-Drones-Animación)" – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Asistente al Taller de peritos "Solución de una Colisión en Encrucijada con Mínima Información – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina.
- Reconstructor Analítico de Accidentes de Tránsito" – Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Operador del programa RACTT para la reconstrucción de accidentes de tránsito, Centro de entrenamiento IRAT- (CEIRAT) Argentina.
- Gerente operativo ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA O.T.I.C S.A.S.



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador, Analista y Reconstructor Forense.
Wilson Eduardo Cabezas Ramirez

- Técnico en investigación criminal y judicial.
- Investigador y analista de accidentes de tránsito.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en Manejo en el lugar de los hechos.
- Técnicas de supervivencia y diligencias judiciales.
- Investigador en gestión de seguros.
- Animador forense en 3D básico certificada por ARAS 360.
- Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2.
- Investigador de más de 700 casos a nivel nacional.
- Analista de aproximadamente 500 casos de investigación de accidentes de tránsito.
- Experto en asistencias al lugar de los hechos y reacción inmediata.
- Investigación y coordinación nacional de Investigadores IRS VIAL LTDA.
- Capacitador docente a conductores y empresas de transporte.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Investigador, reconstructor y analista de accidentes de tránsito en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES "O.T.I.C" S.A.S
- Docente institucional en accidentología vial, e identificación de automotores INICCF CEM. (2018 – 2021)
- Docente institucional en accidentología vial en la escuela de investigación criminalística y criminología - ESICC LOMBROSO. (2021)



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

-
- Asistente al Taller de Introducción a las tecnologías en reconstrucción de accidentes de tránsito (Montecarlo – Drones -Animación) – Centro de entrenamiento CEIRAT- Argentina – 26 marzo 2021
 - Asistente al 2º Taller de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina - 21 mayo 2021
 - Diplomatura en Reconstrucción Analítica de Accidentes de Tránsito” – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
 - Curso de operador certificado de software RACTT – Centro de entrenamiento CEIRAT – Argentina – 2021
 - Asistente al Taller de Peritos “Solución de colisión en una encrucijada con mínima información– CEIRAT – Argentina – 02 de octubre 2021
 - Director de investigación en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES “O.T.I.C” S.A.S



**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

FÍSICO FORENSE

Ms: Rafael Castillo Camacho

- Físico Universidad Nacional.
- Especialista en física Computacional.
- Especialista en Multimedia.
- Diplomado en metodología de la investigación científica y estrategias de cooperación internacional.
- Profesor de Física Pontificia Universidad Javeriana.
- Profesor de Física Universidad Distrital.
- Profesor de Física Universidad piloto de Colombia.
- Analista forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Perito Físico forense O.T.I.C investigaciones.



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN Y VINCULACION

Entre los suscritos a saber: Por una parte **ORLANDO GRIJALBA VEGA**, mayor de edad con domicilio y residencia en la ciudad de Bogotá D.C., identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en nombre y representación de la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COMPARTIR "COOTRANSCOMPARTIR"**, domiciliado en la Ciudad de Bogotá D.C., con Nit. **800.068.046-3**, quien para efectos de éste contrato se denominará la **EMPRESA**; y por otro **JULIO CESAR LEON CASAS** Domiciliado y residenciado en **BOGOTA**, identificado como aparece al pie de su firma, y de quien para efectos del presente contrato se denominará **EL VINCULADO** hemos decidido celebrar este contrato que se regirá por las siguientes cláusulas y en lo contemplado por lo reglado en el Código de Comercio y/o código civil y por los decretos 171 y 176 del cinco de febrero de 2001 o las normas que las modifiquen o sustituyan; **PRIMERA:** Objeto, vincular colectivo Placa **SOC 947**, Marca **DAIHATSU**, Modelo **2002**, Motor **15B1688106**, Chasis **V12850114**, de propiedad del vinculado, al parque automotor de la Empresa para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente a la **EMPRESA**. **SEGUNDA:** Este negocio jurídico no tiene por objeto compra-venta de capacidad transportadora de la Empresa o lo que se conoce como cupo. **TERCERA: OBLIGACIONES:** La empresa cobra al vinculado y este pagará **mensualmente** las sumas que en adelante se establecen por los siguientes conceptos: a) aporte a capital Cinco **(5)** SMDLV; b) por fondo de reposición legal según producidos, c) rodamiento Catorce **(14)** SMDLV; d) por seguridad social y prestaciones sociales por cada conductor afiliado (aquí se incluye, cesantías, vacaciones, salud, riesgos profesionales, pensión, parafiscales, etc.) Diecinueve **(19)** SMDLV, Parágrafo: A la terminación de éste contrato la Empresa devolverá al vinculado, los dineros por concepto de aportes, (y lo que contractualmente quiera devolver Cootranscompartir) No obstante lo anterior, **EL VINCULADO**, se somete desde ahora a pagar las anteriores sumas y los aumentos que anualmente disponga la Asamblea General de la Empresa Cooperativa o los que disponga el Consejo de Administración durante la vigencia de éste contrato. Las pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual estarán a cargo del **PROPIETARIO**. **CUARTA: CAUSALES DE TERMINACIÓN Y DE DESVINCULACION:** Son causales de terminación y,





COOTRANSPARTIR

Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

por lo mismo, para solicitar la desvinculación administrativa por parte de la **EMPRESA**. Además de las consignadas en el Artículo 57 del Decreto 171 de Febrero 05 de 2001, Las siguientes: a) Haber sido expulsado el vinculado como asociado de la Cooperativa situación que se expresará al Ministerio de Transporte para efectos de desvinculación como solicitud de desvinculación por mutuo acuerdo. b) Alterar o no llevar el vehículo los distintivo, número de orden y razón social de la empresa. c) Permitir el vinculado que el vehículo sea manejado por personas no autorizadas por la Empresa. d) No permitir que los conductores que operen el vehículo vinculado asistan a los programas que desarrolla la empresa en sus distintos órdenes. F) No presentar certificación, cuando así lo solicite la Empresa, sobre las condiciones técnicas o mecánicas del vehículo vinculado o negarse a efectuar las revisiones de seguridad preventiva que ordene la Empresa, g) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin autorización de la Empresa, h) Permitir el vinculado que el vehículo preste el servicio sin portar alguno de los seguros obligatorios legales, i) Prestar sin autorización de la Empresa un servicio que esta no tenga autorizado, en rutas no autorizadas, o en sectores del casco urbano de Bogotá o Soacha, donde no se tenga autorización para prestar este servicio público. **PARÁGRAFO.** Comprobada alguna de las anteriores situaciones por la Empresa, de manera sumaria y oyendo previamente al vinculado, solicitara al **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, desvinculación del precitado vehículo, invocando como causa **EL MUTUO ACUERDO. QUINTA:** si la Empresa fuere sancionada administrativamente o civilmente con ocasión de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por la autoridad competente y esta sanción o condena se impone a la empresa por cuanto la responsabilidad se deriva bien por la imprudencia, impericia, negligencia o violación a las normas de transporte y/o tránsito, o adecuación de la conducta del conductor vinculado a algún o algunos de los tipos penales, en virtud de los cuales a la Cooperativa se la vincule como tercero civilmente responsable, **EL VINCULADO** declara que la empresa puede repetir contra él hasta el monto de la sanción o condena impuesta. **PARÁGRAFO.** Esta responsabilidad la Asume el vinculado como quiera que quien designa al conductor es el vinculado no obstante que quien celebra el contrato de trabajo es la Empresa, y también porque el vinculado es quien ejerce vigilancia sobre el vehículo. Lo dicho anteriormente se aplica y con mayor razón cuando el vehículo es conducido por **EL VINCULADO. SEXTA.** El vinculado autoriza desde ya a la



COOTRANSCOMPARTIR
Transporte Profesional

NIT. 800.068.046-3

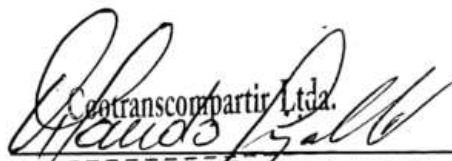
SERVICIO DE CARGA NACIONAL / SERVICIO DE PASAJEROS / SERVICIO DE EXPRESOS

Empresa para retener los dineros ahorrados para cruzar con las deudas que éste tenga con la Empresa o para los efectos consagrados en el artículo inmediatamente anterior. **SÉPTIMA.** Este contrato presta mérito ejecutivo, y el monto de la obligación la certifica el revisor fiscal de la Cooperativa y es exigible desde el momento mismo en que la certificación la expida el Revisor Fiscal, o cuando los actos administrativos o las sentencias condenatorias se encuentren ejecutoriadas. **OCTAVA:** El término de duración del presente contrato es de un año, una vez terminado se analiza el seguimiento de cartera y de acuerdo a su cumplimiento es prorrogado por un término igual. No siendo otro el objeto del presente contrato se termina y se firma por los que intervinieron, A los Primeros **(22)** días del mes de Febrero del año Dos Mil Veintiuno **(2021)**. Con fecha de vinculación A los Primeros **(01)** días del mes Marzo del Dos Mil Diecinueve **(2019)**.

SMLV (Salario Mínimo Mensual Legal Vigente)

SMDLV (Salario Mínimo Diario Legal Vigente)

FIRMAS:


COOTRANSCOMPARTIR Ltda.
ORLANDO GRIJALBA VEGA
GERENTE


PROPIETARIO(A)
JULIO CESAR LEON CASAS
C.C N° 80.084.943 BOGOTA
DIR: CRA 7 A # 187 A75
TEL: 3123769438

1100-1310-3044-2020-00396-00 - FABIAN ANDRES ACOSTA HERNANDEZ

Mauricio Andrade <mandrade@aclgroup.co>

Lun 11/07/2022 4:22 PM

Para: Juzgado 44 Civil Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <j44cctobt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Bogotá D.C., 11 de julio de 2022.

Señor

JUEZ CUARENTA Y CUATRO (44) CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: ERNESTINA GÓMEZ ESTEPA y otros.

DEMANDADO: COOTRANSCOMPARTIR y otros.

NUMERO DE PROCESO: 1100-1310-3044-2020-00396-00

ASUNTO: CONTESTACION DE LA DEMANDA Y A LA REFORMA DE LA DEMANDA.

MAURICIO ANDRADE SANTAMARÍA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en calidad de apoderado judicial del demandado **FABIAN ANDRES ACOSTA HERNANDEZ**, por medio del presente escrito y encontrándome dentro de la oportunidad legal, conforme a la notificación de fecha 9 de junio de 2022 por estado, me permito presentar CONTESTACION A LA DEMANDA Y LA REFORMA DE LA DEMANDA y presentación de EXCEPCIONES DE FONDO, incoada, de acuerdo con el mismo orden propuesto, en los siguientes términos:

Atendiendo el auto de fecha 8 de junio de 2022, mediante el cual se declaró la notificación por conducta concluyente, me permito igualmente solicitar llamamientos en garantía a la EQUIDAD SEGUROS y COOTRANSCOMPARTIR.



TRASLADO. Para dar cumplimiento a lo ordenado en el *art, 370 del Código General del Proceso*, se fijan los escritos de excepciones de mérito obrantes en los archivos **42, 49, 79, 85, 89, 112 y 114**, en lista de traslado en lugar público de la secretaría del Juzgado, hoy *25 de julio de 2022*, siendo las 8:00 AM, por el término legal de **cinco (5) días**, que empieza a correr el día *26 de julio de 2022* a las 8:00 AM, quedando a disposición de la parte contraria.

El Srio,

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters, enclosed within a thin rectangular border.

CARLOS A. GONZÁLEZ T.