

Medellín, noviembre 17 de 2021

Señores

**JUZGADO 16 CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE MEDELLÍN**

E. S. D.

**REFERENCIA:** Proceso Verbal  
**DEMANDANTE(S):** Uriel Candamil Duque y otros  
**DEMANDADO(S):** Cesar Augusto Arango Mesa y otros  
**RADICADO:** 05001 31 03 016 2021 00252 00

**ASUNTO:** CONTESTACIÓN A LA DEMANDA

JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO, mayor de edad, vecino de Medellín, identificado con la cédula de ciudadanía N° 71.788.294 de Medellín, abogado en ejercicio portador de la tarjeta profesional N° 105.908 expedida por el C. S. de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderado de CÉSAR AUGUSTO ARANGO MESA me permito **CONTESTAR LA DEMANDA:**

**PRONUNCIAMIENTO EXPRESO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA**

**AL PRIMERO:** Es cierto de conformidad con la prueba documental aportada.

**AL SEGUNDO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL TERCERO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL CUARTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL QUINTO:** Es cierta la ocurrencia, hora y fecha del accidente de tránsito, en el que se vio involucrada JENNIFER MADRID LÓPEZ como conductora del vehículo de placas IEW345 y URIEL CANDAMIL DUQUE, en calidad de motociclista de placas SGV49C y MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA como conductora del vehículo de placas MVR906.

Será materia de prueba el causante o civilmente responsable del accidente de tránsito; ya que no es cierta la conducta y el calificativo utilizado por el demandante en el escrito, ni la causa que dan por establecida como generadora del accidente.

Conforme la descripción de mi representado, debemos precisar algunos aspectos sobre la ocurrencia del accidente:

Es muy importante precisar que nunca hubo impacto o colisión entre el vehículo conducido por JENNIFER MADRID LÓPEZ de placas IEW345 y el vehículo de placas MVR906 conducido MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA.

El vehículo de mi representado con placas IEW345 tampoco impactó o colisionó con la motocicleta de placas SGV49C conducida por URIEL CANDAMIL DUQUE.

Página 1 de 15

El vehículo de placas MVR906 conducido MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA y el motociclista impactan; y como consecuencia de ello URIEL CANDAMIL DUQUE sale disparado contra el vehículo conducido por JENNIFER MADRID LÓPEZ de placas IEW345, cuya intervención en el accidente es totalmente pasiva en la colisión.

La intervención en el accidente de JENNIFER MADRID LÓPEZ como conductora del vehículo de placas IEW345 fue totalmente pasiva, toda vez que su vehículo no impactó ni al motociclista ni al otro vehículo.

El motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE, al impactar con el vehículo de placas MVR906, sale lanzado hasta golpear el vehículo de placas IEW345, y el cuerpo del motociclista golpea la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

El impacto contra el vehículo de placas IEW345 de mi representado fue consecuencial, por efecto de rebote ante la velocidad y magnitud del primer impacto entre la motocicleta y el vehículo del placas MVR906.

Deberá analizar el Despacho que URIEL CANDAMIL DUQUE pudo evitar el accidente de haber conducido a la defensiva, con menor velocidad, respetando y acatando las normas de tránsito; en especial no adelantando entre carriles y guardando la distancia permitida entre vehículos.

El señor URIEL CANDAMIL DUQUE confiesa, a través de su apoderado, en los hechos de la demanda, que se desplazaba por el carril derecho de la calle 44 que es preferencial para el desplazamiento de vehículos tipo bus de servicio público que tenía metros antes del punto de impacto una señal que debía incorporarse al carril central por el paradero de bus.

De acuerdo con el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado "INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2" rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, el motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE se desplazaba entre 65-80 km/h) una velocidad mayor a la permitida (30 Km/h).

**AL SEXTO:** En este hecho, el señor URIEL CANDAMIL DUQUE confiesa, a través de su apoderado, que se desplazaba a por el carril derecho de la calle 44 que es preferencial para el desplazamiento de vehículos tipo bus de servicio público que tenía metros antes del punto de impacto una señal que debía incorporarse al carril central por el paradero de bus.

De acuerdo con el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado "INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2" rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, el motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE se desplazaba entre 65-80 km/h) una velocidad mayor a la permitida (30 Km/h).

**AL SÉPTIMO:** Nos atenemos a lo consagrado en el informe de accidente elaborado por la autoridad de tránsito y a la versión rendida por la señora MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA en el trámite contravencional de la que se desprende que realiza una maniobra no permitida, toda vez que el giro desde el carril central de la calle 44 (San Juan) está prohibido ya que existe una línea blanca continua que indica la prohibición de girar desde ese carril.

**AL OCTAVO:** No es cierto que le vehículo de placas IEW345 circulaba por la 44a; la cual queda a unos 20 metros de distancia del lugar de impacto.

Al momento de recibir el impacto del cuerpo del motociclista, el vehículo de placas IEW345 ya se encontraba a la altura de la carrera 77 y procedía de la carrera 76.

**AL NOVENO:** La existencia de una señal de PARE sobre la vía (carrera 76) no indica necesariamente que la misma se haya infringido como lo quiere hacer parecer la parte demandante.

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ con el vehículo de placas IEW345 infringió la señal de PARE; toda vez que al momento de ser impactado por el cuerpo del señor URIEL CANDAMIL DUQUE, el vehículo de placas IEW345 ya estaba sobre la carrera 77.

La señal de PARE está metros atrás del lugar de impacto; y ninguna relación de causalidad tuvo en el impacto que recibió el vehículo IEW345 del cuerpo del motociclista, ya que el vehículo recibe el impacto del cuerpo del motociclista en la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

Al momento de recibir el impacto del cuerpo del motociclista, el vehículo de placas IEW345 ya se encontraba a la altura de la carrera 77 y procedía de la carrera 76.

**AL DÉCIMO:** No es cierto: Conforme las señales de tránsito de la vía, está permitido tomar la calle 44 (San Juan) desde la carrera 76 desde donde circulaba el vehículo de placas IEW345.

**AL DÉCIMO PRIMERO:** No es cierto: Será materia de prueba el causante o civilmente responsable del accidente de tránsito; ya que no es cierta la conducta y el calificativo utilizado por el demandante en el escrito, ni la causa que dan por establecida como generadora del accidente.

La existencia de una señal de PARE sobre la vía no indica necesariamente que la misma se haya infringido como lo quiere hacer parecer la parte demandante.

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ con el vehículo de placas IEW345 infringió la señal de PARE; toda vez que al momento de ser impactado por el cuerpo del señor URIEL CANDAMIL DUQUE, el vehículo de placas IEW345 ya estaba sobre la carrera 77.

La señal de PARE está metros atrás del lugar de impacto; y ninguna relación de causalidad tuvo en el impacto que recibió el vehículo IEW345 del cuerpo del motociclista, ya que el vehículo recibe el impacto del cuerpo del motociclista en la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

Al momento de recibir el impacto del cuerpo del motociclista, el vehículo de placas IEW345 ya se encontraba a la altura de la carrera 77 y procedía de la carrera 76.

**AL DÉCIMO SEGUNDO:** No es cierto y explico:

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ circuló en contravía, toda vez que está permitido tomar la calle 44 (San Juan) desde la carrera 76 desde donde circulaba el vehículo de placas IEW345.

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ con el vehículo de placas IEW345 infringió la señal de PARE; toda vez que al momento de ser impactado por el cuerpo del señor URIEL CANDAMIL DUQUE, el vehículo de placas IEW345 ya estaba sobre la carrera 77.

La existencia de una señal de PARE sobre la vía no indica necesariamente que la misma se haya infringido como lo quiere hacer parecer la parte demandante.

La señal de PARE está metros atrás del lugar de impacto; y ninguna relación de causalidad tuvo en el impacto que recibió el vehículo IEW345 del cuerpo del motociclista, ya que el vehículo recibe el impacto del cuerpo del motociclista en la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

El impacto contra el vehículo de placas IEW345 de mi representado fue consecuencial, por efecto de rebote ante la velocidad y magnitud del primer impacto entre la motocicleta y el vehículo del placas MVR906.

Al momento de recibir el impacto del cuerpo del motociclista, el vehículo de placas IEW345 ya se encontraba a la altura de la carrera 77 y procedía de la carrera 76.

Será materia de prueba el causante o civilmente responsable del accidente de tránsito; ya que no es cierta la conducta y el calificativo utilizado por el demandante en el escrito, ni la causa que dan por establecida como generadora del accidente

**AL DECIMO TERCERO:** Nos atenemos a lo consagrado en el informe de accidente elaborado por la autoridad de tránsito y a la versión rendida por la señora MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA en el trámite contravencional de la que se desprende que realiza una maniobra no permitida, toda vez que el giro desde el carril central de la calle 44 (San Juan) está prohibido ya que existe una línea blanca continua que indica la prohibición de girar desde ese carril.

**AL DECIMO CUARTO:** En este hecho, el señor URIEL CANDAMIL DUQUE confiesa, a través de su apoderado, que se desplazaba a por el carril derecho de la calle 44 que es preferencial para el desplazamiento de vehículos tipo bus de servicio público que tenía metros antes del punto de impacto una señal que debía incorporarse al carril central por el paradero de bus.

De acuerdo con el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado "INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2" rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, el motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE se desplazaba entre 65-80 km/h) una velocidad mayor a la permitida (30 Km/h).

**AL DÉCIMO QUINTO:** La intervención en el accidente de JENNIFER MADRID LÓPEZ como conductora del vehículo de placas IEW345 fue totalmente pasiva, toda vez que su vehículo no impactó ni al motociclista ni al otro vehículo.

El motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE, al impactar con el vehículo de placas MVR906, sale lanzado hasta golpear el vehículo de placas IEW345, y el cuerpo del motociclista golpea la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

El vehículo de placas MVR906 conducido MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA y el motociclista impactan; y como consecuencia de ello URIEL CANDAMIL DUQUE sale disparado contra el vehículo conducido por JENNIFER MADRID LÓPEZ de placas IEW345, cuya intervención en el accidente es totalmente pasiva en la colisión.

El impacto contra el vehículo de placas IEW345 de mi representado fue consecuencial, por efecto de rebote ante la velocidad y magnitud del primer impacto entre la motocicleta y el vehículo de placas MVR906.

Al momento de recibir el impacto del cuerpo del motociclista, el vehículo de placas IEW345 ya se encontraba a la altura de la carrera 77 y procedía de la carrera 76.

**AL DÉCIMO SEXTO:** No es cierto, el vehículo de placas IEW345 solamente presentó una abolladura en la nave trasera izquierda parte lateral, causada por el cuerpo del motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE quien luego del impacto con el vehículo de placas MVR906 salió lanzado contra el vehículo de placas IEW345 cuya intervención en el accidente es totalmente pasiva en la colisión.

**AL DÉCIMO SÉPTIMO:** No le consta de manera directa a mi representado la magnitud de los daños de la motocicleta, toda vez que tiene carácter de tercero absoluto en relación con lo afirmado. En consecuencia, nos atenemos a lo debidamente probado en el proceso, carga probatoria que le compete exclusivamente a la parte demandante.

**AL DÉCIMO OCTAVO:** No le consta de manera directa a mi representado, toda vez que tiene carácter de tercero absoluto en relación con lo afirmado. En consecuencia, nos atenemos a lo debidamente probado en el proceso, carga probatoria que le compete exclusivamente a la parte demandante.

**AL DÉCIMO NOVENO:** Es cierta la existencia de la resolución de tránsito, no obstante se pone de presente que se trata de un trámite administrativo ante la autoridad administrativa, que se rige por normas y principios diferentes a los de la responsabilidad civil extracontractual que nos ocupa en el presente proceso; y por ello, no hace tránsito a cosa juzgada en materia civil ni penal.

Debemos precisar que la versión de JENNIFER MADRID LÓPEZ, como conductora del vehículo de placas IEW345; no fue escuchada en el proceso contravencional, ya que se encontraba por fuera del País.

**AL VIGÉSIMO:** Nos atenemos al tenor literal de la resolución de tránsito; no obstante se pone de presente que se trata de un trámite administrativo ante la autoridad administrativa, que se rige por normas y principios diferentes a los de la responsabilidad civil extracontractual que nos ocupa en el presente proceso; y por ello, no hace tránsito a cosa juzgada en materia civil ni penal.

Es de resaltar que la versión de JENNIFER MADRID LÓPEZ, como conductora del vehículo de placas IEW345; no fue escuchada en el proceso contravencional ya que se encontraba por fuera del País.

**AL VIGÉSIMO PRIMERO:** Nos atenemos al tenor literal de la resolución de tránsito; no obstante se pone de presente que se trata de un trámite administrativo ante la autoridad administrativa, que se rige por normas y principios diferentes a los de la responsabilidad civil extracontractual que nos ocupa en el presente proceso; y por ello, no hace tránsito a cosa juzgada en materia civil ni penal; en especial porque la versión de JENNIFER MADRID LÓPEZ, como conductora del vehículo de placas IEW345; no fue escuchada en el proceso contravencional ya que se encontraba por fuera del País.

**AL VIGÉSIMO SEGUNDO:** No le consta de manera directa a mi representado el detalle de las lesiones sufridas por el demandante; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL VIGÉSIMO TERCERO:** Se trata de una transcripción parcial e incompleta del reconocimiento hecho por el Instituto de Medicina Legal, por lo que nos atenemos al tenor literal de este documento y al valor probatorio que el Despacho le asigne.

**AL VIGÉSIMO CUARTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL VIGÉSIMO QUINTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL VIGÉSIMO SEXTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL VIGÉSIMO SÉPTIMO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho toda vez que tiene carácter de tercero absoluto en relación con lo afirmado; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

**AL VIGÉSIMO OCTAVO:** De conformidad con lo establecido en el artículo 228 del Código General del Proceso, solicito la contradicción del dictamen pericial de pérdida de capacidad laboral elaborado por COLPENSIONES y aportado por la parte demandante, por lo que se requiere la

comparecencia de la profesional VIVIANA KATHERINE AVELLANEDA RAMÍREZ, quien suscribe el dictamen pericial con fecha del 22 de abril de 2021 de pérdida de capacidad laboral de URIEL CANDAMIL DUQUE, aportado por la parte demandante; con el objeto de interrogarlo en audiencia, para solicitar aclaración y ampliación del dictamen y demostrar los errores graves del mismo.

**AL VIGÉSIMO NOVENO:** De conformidad con lo establecido en el artículo 228 del Código General del Proceso, solicito la contradicción del dictamen pericial de pérdida de capacidad laboral aportado por la parte demandante, por lo que se requiere la comparecencia de la profesional OLGA LUCÍA FRANCO YÉPES, quien suscribe el dictamen pericial con fecha del 12 de Julio de 2021 de pérdida de capacidad laboral de URIEL CANDAMIL DUQUE, aportado por la parte demandante; con el objeto de interrogarlo en audiencia, para solicitar aclaración y ampliación del dictamen y demostrar los errores graves del mismo.

**AL TRIGÉSIMO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO PRIMERO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

Me opongo a la presunción de autenticidad consagrada en el artículo 11 de la ley 446 de 1998, sobre la "Cotización de reparación de la motocicleta SGV49C realizada por "MOTO CENTER" que deberá ser ratificada por ARNULFO RIVERA RUÍZ C.C. 12.196.048", por lo que debe ser legal y debidamente ratificado por quien lo expidió por tratarse de terceros ajenos al proceso.

Cotización de reparación de la motocicleta SGV49C realizada por "TALLER CENTER" que deberá ser ratificada por ARNULFO RIVERA RUÍZ C.C. 12.196.048.

**AL TRIGÉSIMO SEGUNDO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO TERCERO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO CUARTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO QUINTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO SEXTO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO SÉPTIMO:** No le consta de manera directa a mi representado lo señalado en este hecho por tratarse de circunstancias del fuero interno de los demandantes; y por ello, nos atenemos al valor que el Despacho asigne a los documentos y medios probatorios que se aporten al proceso para acreditarlo.

No se acepta la autovaloración del daño ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos.

Las sumas señaladas por el accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

**AL TRIGÉSIMO OCTAVO:** No le consta de manera directa a mi representado, toda vez que tiene carácter de tercero absoluto en relación con lo afirmado. En consecuencia, nos atenemos a lo debidamente probado en el proceso, carga probatoria que le compete exclusivamente a la parte demandante.

**AL TRIGÉSIMO NOVENO:** Es cierto, la póliza de seguro de automóviles Plan Autos Global #900000322318 que ampara el vehículo de placas IEW345, estaba vigente para el 14 de febrero de 2020 y cubre los riesgos objeto de la demanda; por ello, en caso de una condena a mi representado, la llamada en garantía **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.** será

contractualmente responsable de reembolsarle todas las sumas de dinero a que fuere condenado CÉSAR AUGUSTO ARANGO MESA.

CUADRAGESIMO: Es cierto que se agotó el requisito de procedibilidad el día 23 de Junio de 2021.

#### PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

En nombre de CÉSAR AUGUSTO ARANGO MESA, y con fundamento en la respuesta a los hechos de la demanda y en las excepciones que en este escrito se proponen, me OPONGO a que se efectúen las declaraciones y a que prosperen las condenas contenidas en la demanda en contra de mi representado.

Me opongo a la prosperidad de las mismas al ser inexistente una responsabilidad civil extracontractual de mi representado, no hay lugar al pago de perjuicios de manera individual o solidaria.

Mi representado no es deudor de los perjuicios deprecados por la promotora de la acción.

No se acepta la autovaloración que del daño hace la parte actora, ya que desconoce la técnica y los antecedentes legales y jurisprudenciales existentes, y por ello, nos atenemos a lo debidamente establecido en el proceso a través de los medios probatorios idóneos. Las sumas señaladas por la accionante en su demanda están sobre estimadas, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales.

La carencia de sustento jurídico de las pretensiones hace que no sea procedente la condena en costas. Estas, por el contrario, deben ser impuestas a la parte demandante (artículos 365 y 366 del C. G. del P.)

#### EXCEPCIONES DE FONDO

##### ➤ ANIQUILACIÓN DE PRESUNCIONES POR EJERCICIO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS.

Al momento del accidente todos los implicados ejercían actividades peligrosas, razón por la cual, el demandante debe acreditar de manera suficiente el hecho, la culpa, el daño y el nexo de causalidad. Así lo ha establecido la Corte Suprema de Justicia: (Sentencia de casación civil de 12 de abril de 1991):

**“Otra cosa debe concluirse, empero, cuando demandante y demandado concurren al suceso dañoso ejerciendo similares actividades peligrosas, vale decir, cuando el daño alegado encuentra su ventero en la convergencia de sendas actividades peligrosas, pues, en tal supuesto, las respectivas presunciones de culpa que cobijan a los implicados, pueden aniquilarse mutuamente, forzando al demandante a demostrar la culpa del encausado (...)**

Así lo entendió la Corte, cuando en fallo de 25 de febrero de 1987, dictado dentro del proceso ordinario de Lisandro Sánchez contra Darío Maya Botero, dijo: ‘Como ambos automotores se hallaban transitando, ambas partes están bajo la presunción de culpa que determina el ejercicio de actividades peligrosas frente al daño causado. Siendo esto así, se hallan demandante y demandado en idénticas condiciones, es decir, ambas fueron causa por culpa del daño sufrido mientras no se demuestre otra cosa. **Dicho de otra manera, se vuelve a la situación inicial o sea, que quien pretende indemnización debe demostrar los cuatro elementos dichos, incluyendo el subjetivo o culpa’...**”(Subrayas fuera del texto original).

URIEL CANDAMIL DUQUE se encontraba ejerciendo una actividad peligrosa como lo es la conducción de motocicleta; es de señalar que en el accidente que nos ocupa, todos los implicados desplegaron actividades peligrosas.

➤ **INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL:**

En el presente caso no se presentan los elementos estructurales de la responsabilidad civil extracontractual respecto de mi representado, a saber:

- a) LA CONDUCTA, activa u omisiva de los demandados, generadora del daño;
- b) EL DAÑO, que es la lesión o menoscabo patrimonial o extrapatrimonial sufrido por la víctima;
- c) EL FACTOR DE IMPUTACIÓN, origen de la forma como el agente realizó su conducta, es la causa de aquella, factores de imputación que son aquellos que se fundamentan en elementos subjetivos (culpa) o en elementos objetivos (el riesgo) y;
- d) EL NEXO CAUSAL, vínculo entre la conducta del agente y el daño que dice sufrir la víctima. Sin la concreción y prueba de tales elementos no podrán ser despachadas favorablemente las pretensiones de los demandantes.

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ circuló en contravía, toda vez que está permitido tomar la calle 44 (San Juan) desde la carrera 76 desde dónde circulaba el vehículo de placas IEW345.

No es cierto que JENNIFER MADRID LÓPEZ con el vehículo de placas IEW345 infringió la señal de PARE; toda vez que al momento de ser impactado por el cuerpo del señor URIEL CANDAMIL DUQUE, el vehículo de placas IEW345 ya estaba sobre la carrera 77.

La existencia de una señal de PARE sobre la vía no indica necesariamente que la misma se haya infringido como lo quiere hacer parecer la parte demandante.

La señal de PARE está metros atrás del lugar de impacto; y ninguna relación de causalidad tuvo en el impacto que recibió el vehículo IEW345 del cuerpo del motociclista, ya que el vehículo recibe el impacto del cuerpo del motociclista en la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

➤ **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA:**

A este respecto es importante citar los planteamientos que el Dr. JAVIER TAMAYO JARAMILLO, realiza en su obra de la Responsabilidad Civil Tomo I. Pág. 249:

*“Cuando la actividad de la víctima se la puede considerar como causa exclusiva del daño, habrá exoneración total para el demandado, poco importa el hecho de que la víctima sea culposo o no; en este caso el hecho constituye una fuerza mayor que exonera totalmente al demandado. Este punto adquiere señalada importancia, ya que tradicionalmente se ha pensado que el hecho de la víctima debe ser culposo, para que pueda hablarse de exoneración del responsable. Por el momento bástenos reiterar que el hecho exclusivo de la víctima, culposo o no, constituye una exoneración total para el demandado.”*

Deberá analizar el Despacho si URIEL CANDAMIL DUQUE se expuso imprudentemente al daño participando de manera directa en su causación, por tanto, al tasar una eventual indemnización, la misma debe reducirse en la misma proporción en que el afectado participó en la producción del daño dando así aplicación plena a la norma citada.

Igualmente analizará el Despacho si la conducta de URIEL CANDAMIL DUQUE se constituyó en la causa relevante, determinante y decisiva del daño que reclaman los demandantes, pues si se expuso y elevó los riesgos o peligros, no puede configurarse responsabilidad alguna de la parte demandada.

URIEL CANDAMIL DUQUE pudo evitar el accidente de haber conducido a la defensiva, con menor velocidad, respetando y acatando las normas de tránsito.

Al efecto, establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre:

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 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.

El señor URIEL CANDAMIL DUQUE confiesa, a través de su apoderado, en los hechos de la demanda, que se desplazaba por el carril derecho de la calle 44 que es preferencial para el desplazamiento de vehículos tipo bus de servicio público que tenía metros antes del punto de impacto una señal que debía incorporarse al carril central por el paradero de bus.

De acuerdo con el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado "INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2" rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, el motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE se desplazaba entre 65-80 km/h) una velocidad mayor a la permitida (30 Km/h).

➤ **REDUCCIÓN DEL MONTO INDEMNIZABLE POR CONCURRENCIA DE CULPAS:**

En caso de no acoger la excepción de culpa exclusiva de la víctima, solicito aplicar el artículo 2357 del Código Civil, que señala que *"La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente"*.

La corte suprema de Justicia en sala de casación en sentencia de 6 de Abril de 2001 en la que fue magistrado ponente el magistrado SILVIO FERNANDO TREJOS BUENO se expuso:

"Si bien es cierto que la culpa del demandado constituye uno de los elementos que integran la responsabilidad civil, el código civil colombiano considera la hipótesis consistente en que a la generación del daño, objeto de reparación pecuniaria, concurra con

aquella la propia culpa de la víctima, en tanto ésta se haya expuesto a él imprudentemente, caso en el cual, en los términos del artículo 2357, “la apreciación del daño está sujeta a reducción”; de ese modo, se atenúa la responsabilidad civil imputable al demandado, toda vez que si bien tiene que correr con las consecuencias de sus actos u omisiones culpables, no será de modo absoluto en la medida en que confluya la conducta de la propia víctima, en cuanto sea reprochable, a la realización del daño, inclusive hasta el punto de que si la última resulta exclusivamente determinante, el demandado debe ser exonerado de cualquier indemnización; y, a partir de allí, si fue apenas un hecho concurrente, se impone, justa y proporcionalmente, una disminución del monto indemnizatorio reclamado.” He resaltado.

Deberá analizar el Despacho si URIEL CANDAMIL DUQUE se expuso imprudentemente al daño participando de manera directa en su causación, por tanto, al tasar una eventual indemnización, la misma debe reducirse en la misma proporción en que el afectado participó en la producción del daño dando así aplicación plena a la norma citada.

Al efecto, establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre:

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

El señor URIEL CANDAMIL DUQUE confiesa, a través de su apoderado, en los hechos de la demanda, que se desplazaba por el carril derecho de la calle 44 que es preferencial para el desplazamiento de vehículos tipo bus de servicio público que tenía metros antes del punto de impacto una señal que debía incorporarse al carril central por el paradero de bus.

De acuerdo con el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado “INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2”

Página 11 de 15

rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, el motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE se desplazaba entre 65-80 km/h) una velocidad mayor a la permitida (30 Km/h).

➤ **HECHO DE UN TERCERO:**

Es muy importante precisar que nunca hubo impacto o colisión entre el vehículo conducido por JENNIFER MADRID LÓPEZ de placas IEW345 y el vehículo de placas MVR906 conducido MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA.

El vehículo de mi representado con placas IEW345 tampoco impactó o colisionó con la motocicleta de placas SGV49C conducida por URIEL CANDAMIL DUQUE.

El vehículo de placas MVR906 conducido MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA y el motociclista impactan; y como consecuencia de ello URIEL CANDAMIL DUQUE sale disparado contra el vehículo conducido por JENNIFER MADRID LÓPEZ de placas IEW345, cuya intervención en el accidente es totalmente pasiva en la colisión.

La intervención en el accidente de JENNIFER MADRID LÓPEZ como conductora del vehículo de placas IEW345 fue totalmente pasiva, toda vez que su vehículo no impactó ni al motociclista ni al otro vehículo.

El motociclista URIEL CANDAMIL DUQUE, al impactar con el vehículo de placas MVR906, sale lanzado hasta golpear el vehículo de placas IEW345, y el cuerpo del motociclista golpea la nave trasera izquierda parte lateral del vehículo de placas IEW345.

El impacto contra el vehículo de placas IEW345 de mi representado fue consecuencial, por efecto de rebote ante la velocidad y magnitud del primer impacto entre la motocicleta y el vehículo de placas MVR906.

Nos atenemos a lo consagrado en el informe de accidente elaborado por la autoridad de tránsito y a la versión rendida por la señora MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA en el trámite contravencional de la que se desprende que realiza una maniobra no permitida, toda vez que el giro desde el carril central de la calle 44 (San Juan) está prohibido ya que existe una línea blanca continua que indica la prohibición de girar desde ese carril.

Es importante anotar que no existe solidaridad jurídica entre mi representado y los codemandados. En tal sentido, es necesario precisar que no existe norma legal que establezca la solidaridad jurídica entre ellos.

No se puede hablar de solidaridad jurídica en los términos del artículo 1569 del C.C., pues para que ésta exista se requiere que la misma cosa sea debida por muchos, esto es, debe existir identidad en el objeto, o que dicha solidaridad jurídica nazca de la ley, del contrato o del testamento (art. 1568 del C.C.).

➤ **AUSENCIA DE PRUEBA E INDEBIDA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS:**

Las sumas señaladas por el demandante en las pretensiones de su demanda carecen de sustento fáctico y jurídico, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales de la Honorable Corte Suprema de Justicia que pregonan la necesidad de la prueba del perjuicio que se pretende.

No se acreditan en la demanda los perjuicios reclamados; ni mucho menos su intensidad y monto pecuniario, no basta con enunciarlos, para que tales perjuicios sean declarados deben ser probados suficientemente por la parte que los reclama, de lo contrario no hay lugar a tales condenas.

No es cierta la existencia de un perjuicio extrapatrimonial de daño a la vida de relación, conforme a la definición y determinación que hace la doctrina y jurisprudencia.

En nuestro sistema jurídico en razón del carácter resarcitorio de la reparación de perjuicios, no puede entonces repararse más que el perjuicio causado y sólo el perjuicio causado, el cual deberá ser plenamente probado por quién lo pretende.

La parte actora deberá acreditar el monto de los perjuicios contenidos en las pretensiones y los valores pretendidos no son plena prueba por no existir un verdadero juramento estimatorio.

#### OBJECCIÓN JURAMENTO ESTIMATORIO

En virtud de lo establecido por el artículo 206 del C. G. del P., y dentro de la oportunidad legal respectiva manifiesto al despacho que OBJETO la estimación del monto de las pretensiones que hiciere la parte actora en su escrito petitorio.

Las sumas señaladas por el demandante en las pretensiones de su demanda carecen de sustento fáctico y jurídico, desconociendo los lineamientos jurisprudenciales de la Honorable Corte Suprema de Justicia que pregonan la necesidad de la prueba del perjuicio que se pretende.

No se acreditan en la demanda los perjuicios reclamados; ni mucho menos su intensidad y monto pecuniario, no basta con enunciarlos, para que tales perjuicios sean declarados deben ser probados suficientemente por la parte que los reclama, de lo contrario no hay lugar a tales condenas.

La parte actora deberá acreditar el monto de los perjuicios contenidos en las pretensiones y los valores pretendidos no son plena prueba por no existir un verdadero juramento estimatorio.

#### MEDIOS PROBATORIOS DEL DEMANDADO

**INTERROGATORIO DE PARTE:** Que le formularé a la parte demandante, por medio de cuestionario verbal o escrito, que se presentará en la audiencia que para tal fin señale el Despacho, previa citación del absolvente, con el lleno de las formalidades previstas en los artículos 199, 200 y 372 del C. G. del P.

**DECLARACIÓN DE PARTE o INTERROGATORIO DE COPARTE:** Solicito que sea citada la codemandada MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA identificada con cédula de ciudadanía Nro. 21.691.252, a quien formularé cuestionario verbal o escrito, que se presentará en las audiencias que para tal fin señale el Despacho, previa citación de la absolvente, con el lleno de las formalidades previstas en los artículos 199, 200 y 372 del C. G. del P.

**TESTIMONIALES:** Solicito se reciba testimonio sobre las circunstancias de modo tiempo y lugar en que ocurrió el accidente de tránsito el día 14 de febrero de 2020 a JENNIFER MADRID LÓPEZ con cédula de ciudadanía Nro. 1020410710, mayor de edad y domiciliado en la carrera 60 #60-30 Barrio Mesa de Bello, en calidad de testigo presencial de los hechos como conductora del vehículo de placas IEW345.

Solicito se reciba testimonio a OSCAR ARANGO MESA con cédula de ciudadanía Nro. 15.370.559, mayor de edad y domiciliado en la calle 33ª #77-48 de Medellín, en calidad de testigo ocular ya que asistió al lugar de los hechos minutos después de ocurrido el accidente y observó las posiciones finales de los vehículos, las condiciones de la vía y el punto de impacto.

**CONTRADICCIÓN A LOS DICTAMENES PERICIALES APORTADOS POR LA DEMANDANTE:** De conformidad con lo establecido en el artículo 228 del Código General del Proceso:

- Solicito la contradicción del dictamen pericial de pérdida de capacidad laboral elaborado por COLPENSIONES y aportado por la parte demandante, por lo que se requiere la comparecencia de la profesional VIVIANA KATHERINE AVELLANEDA RAMÍREZ, quien suscribe el dictamen pericial con fecha del 22 de abril de 2021 de pérdida de capacidad laboral de URIEL CANDAMIL DUQUE, aportado por la parte demandante; con el objeto de interrogarlo en audiencia, para solicitar aclaración y ampliación del dictamen y demostrar los errores graves del mismo.

- Solicito la contradicción del dictamen pericial de pérdida de capacidad laboral aportado por la parte demandante, por lo que se requiere la comparecencia de la profesional OLGA LUCÍA FRANCO YÉPES, quien suscribe el dictamen pericial con fecha del 12 de Julio de 2021 de pérdida de capacidad laboral de URIEL CANDAMIL DUQUE, aportado por la parte demandante; con el objeto de interrogarlo en audiencia, para solicitar aclaración y ampliación del dictamen y demostrar los errores graves del mismo.

**DICTAMEN PERICIAL APORTADO:** Aporto el INFORME No. 210831175 del 22 de Agosto de 2021 documento denominado "INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R.A.T. 2" rendido por la empresa IRS VIAL INVESTIGACIÓN FORENSE. RECONSTRUCCIÓN. SEGURIDAD VIAL, para que sea valorado como prueba pericial dentro del expediente y solicito sean citados los señores ALEJANDRO RICO LEÓN y/o DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES para que se presenten a la audiencia de práctica de pruebas y sean interrogados por el Despacho y por los apoderados de las partes con la finalidad de ampliar, complementar y controvertir dicha prueba pericial.

**EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS en poder de los demandantes:** Teniendo en cuenta la carga dinámica de la prueba, y debido a que los demandantes tienen en su poder dichos documentos y por ello están en la posibilidad más favorable para aportarlos, solicito que exhibición de los siguientes documentos:

- Aportes a seguridad social del señor URIEL CANDAMIL DUQUE, en los que se pueda establecer el ingreso base de cotización a la seguridad social para el mes de FEBRERO DE 2020.
- Documentos soporte de la pensión que recibe el señor URIEL CANDAMIL DUQUE: Resolución que la otorgó, soportes de pago, etc.
- Declaraciones tributarias de RENTA de los años 2016, 2017 y 2018.

**RATIFICACIÓN DE DOCUMENTOS:** Me opongo a la presunción de autenticidad consagrada en el artículo 11 de la ley 446 de 1998, sobre los siguientes documentos por lo que deben ser legal y debidamente ratificados por quienes los expidieron por tratarse de terceros ajenos al proceso:

- Cotización de reparación de la motocicleta SGV49C realizada por "MOTO CENTER" que deberá ser ratificada por ARNULFO RIVERA RUÍZ C.C. 12.196.048.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 9 de septiembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por SANTIAGO CORREA V. C.C. 1152189873.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción Nro. 015 del 25 de septiembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por LUZ BETTY YEPES GIRALDO C.C. 21.998.946.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 9 de noviembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por SANTIAGO ESCOBAR C.C. 71.723.885.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 28 de "enero" o "octubre" de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por JUAN ESTEBAN MARÍN C.C. 71.723.885.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por ESPERANZA VALENCIA.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por NATALIA SÁNCHEZ C.C. 43.257.946.

**PRUEBA DOCUMENTAL APORTADA:** Aporto siete (7) fotos del accidente.

**EN CUANTO A LOS MEDIOS PROBATORIOS DE LA DEMANDA**

Me opongo a la presunción de autenticidad consagrada en el artículo 11 de la ley 446 de 1998, sobre los siguientes documentos por lo que deben ser legal y debidamente ratificados por quienes los expidieron por tratarse de terceros ajenos al proceso:

- Cotización de reparación de la motocicleta SGV49C realizada por "MOTO CENTER" que deberá ser ratificada por ARNULFO RIVERA RUÍZ C.C. 12.196.048.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 9 de septiembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por SANTIAGO CORREA V. C.C. 1152189873.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción Nro. 015 del 25 de septiembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por LUZ BETTY YEPES GIRALDO C.C. 21.998.946.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 9 de noviembre de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por SANTIAGO ESCOBAR C.C. 71.723.885.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción del 28 de "enero" o "octubre" de 2019 aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por JUAN ESTEBAN MARÍN C.C. 71.723.885.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por ESPERANZA VALENCIA.
- Contrato de prestación de servicios para obra de construcción aportado por los demandantes que deberá ser ratificada por NATALIA SÁNCHEZ C.C. 43.257.946.

**NOTIFICACIONES - DIRECCIONES**

**CÉSAR AUGUSTO ARANGO MESA:** Calle 34 #80A -31 Medellín - Antioquia. Correo Electrónico: [carangomesa@gmail.com](mailto:carangomesa@gmail.com)

**APODERADO:** Calle 15 Sur N° 48 A 9 - Santa María de Los Ángeles II, Medellín. Tel: 3137357. Correo Electrónico: [juanhurtado@une.net.co](mailto:juanhurtado@une.net.co)

**ANEXOS**

- Poder que me ha sido conferido.
- Prueba documental aportada.
- Prueba pericial aportada.
- Llamamiento en garantía a SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.

Atentamente,

  
JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO  
C. C. 71.788.294 de Medellín  
T. P. 105.908 C. S. de la Judicatura

Medellín, agosto 25 de 2021



Señores  
JUZGADO 16 CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE MEDELLÍN  
E. S. D.

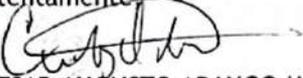
REFERENCIA: Proceso Verbal  
DEMANDANTE(S): Uriel Candamil Duque y otros  
DEMANDADO(S): Cesar Augusto Arango Mesa y otros  
RADICADO: 05001 31 03 016 2021 00252 00  
ASUNTO: Poder

**CESAR AUGUSTO ARANGO MESA** mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía N° 98.568.528 confiero poder especial, amplio y suficiente a **JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO**, identificado con la cédula de ciudadanía N° 71.788.294 de Medellín, abogado en ejercicio y portador de la Tarjeta Profesional N° 105.908 del Consejo Superior de la Judicatura, para que actúe como mi apoderado judicial dentro del proceso de la referencia.

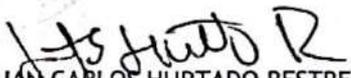
El apoderado queda expresamente facultado para notificarse y contestar la demanda, proponer excepciones previas, formular llamamientos en garantía, recibir, desistir, transigir, sustituir, reasumir, conciliar, tachar pruebas, presentar incidentes y en general, gozará de las más amplias potestades para desempeñar su encargo de acuerdo con las facultades que el Código General del Proceso confiere a los apoderados judiciales.

Sírvase reconocerle personería en los términos del poder conferido.

Atentamente,

  
CESAR AUGUSTO ARANGO MESA  
C.C. N° 98.568.528

Acepto,

  
JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO  
C.C. N° 71.788.294 de Medellín  
T.P. N° 105.908 del C.S.J.

ÍA TREIN  
ÍRCULO I

PRESENTA

Verificación f  
3:52  
o dirigido a: SF  
MEDELLIN F  
1) del Círculo

y fe. Y autorizó e  
la base de dat

**ESPACIO EN BLANCO**  
Notaría 31 de Medellín



**ESPACIO EN BLANCO**  
Notaría 31 de Medellín

ES



**ESPACIO EN BLANCO**  
Notaría 31 de Medellín

E

NOTARIA TREINTA Y UNO (31) DEL  
CÍRCULO DE MEDELLÍN



**PRESENTACION PERSONAL BIOMETRIA**

Verificación Biométrica Decreto-Ley 19 de 2012

19:52  
Escrito dirigido a: SEÑORES JUZGADO 16 CIVIL DEL CIRCUITO DE  
DE MEDELLIN Fue presentado personalmente ante la suscrita Notaria  
(31) del Circulo de Medellín por: ARANGO MESA CESAR AUGUSTO  
28



932ta



doy fe. Y autorizó el tratamiento de sus datos personales al ser verificada su identidad cotejando sus huellas digitales y datos  
contra la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil. Ingrese a [www.notariaenlinea.com](http://www.notariaenlinea.com) para verificar este



FIRMA

**ESPACIO EN BLANCO**



LA PRESENTE DILIGENCIA SE  
REALIZA POR INSISTENCIA DEL  
INTERESADO  
Notaría 31 de Medellín

**ESPACIO EN BLANCO**

NATALIA GARCIA R



NOTARIA TREINTA Y UNO (31) (E) DEL CIRCULO DE MEDELLÍN  
NATALIA GARCÍA RENDÓN  
resolucion 7975 del 27 Agosto 2021

NATALIA GARCIA R

---

# INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R. A. T<sup>®</sup> 2



*INVESTIGACIÓN FORENSE . RECONSTRUCCIÓN . SEGURIDAD VIAL*

**VEHÍCULO No. 1: CAMIONETA, RENAULT DUSTER, modelo 2013, color gris,  
placa MVR 906.**

**VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, YAMAHA FZ1-N, modelo 2012, color negro,  
placa SGV 49C.**

**VEHÍCULO No. 3: AUTOMÓVIL, RENAULT CLIO, modelo 2015, color gris, placa  
IEW 345.**

## **INFORME No. 210831175**

Bogotá D.C., agosto 22 de 2021

*R.A.T<sup>®</sup> es una marca registrada por IRSVIAL S.A.S, Resolución 39860 del 29/11/2007, SIC*

*Folio 1 de 70*

---

## **TABLA DE CONTENIDO**

1. INTRODUCCIÓN .....	3
2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA .....	4
2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA: .....	4
2.2 LA VÍA: .....	9
2.3 VEHÍCULOS:.....	14
2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:.....	30
2.5 VÍCTIMAS: .....	36
2.6 VERSIONES: .....	40
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO. ....	42
4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS.....	45
5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	52
6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD. ....	57
7. HALLAZGOS.....	62
8. CONCLUSIONES: .....	65
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	68

## **1. INTRODUCCIÓN**

Los procedimientos de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizan técnicas y metodologías desarrolladas y probadas científicamente con el fin de determinar la dinámica del accidente que permitan identificar las causas del siniestro. El análisis de las evidencias es la piedra angular de la investigación; su recolección y descripción conforman el punto de partida del análisis retrospectivo del accidente.

El presente informe muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación y reconstrucción del siniestro ocurrido en la carrera 77 con calle 44, sector Laureles, ciudad de Medellín (Antioquia), donde se encuentran involucrados: **VEHÍCULO No. 1: CAMIONETA, RENAULT DUSTER**, modelo 2013, color gris, placa **MVR 906**. **VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, YAMAHA FZ1-N**, modelo 2012, color negro, placa **SGV 49C**. **VEHÍCULO No. 3: AUTOMÓVIL, RENAULT CLIO**, modelo 2015, color gris, placa **IEW 345**.

### **CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE**

#### ➤ **Documentación recibida:**

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

- a) Cuatro (4) fotografías del lugar de los hechos.
- b) Cinco (5) fotografías del estado final de los vehículos.
- c) Tres (3) fotografías tomadas en la vía el día de los hechos.
- d) Informe policial de accidente de tránsito IPAT.

## 2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA

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

### 2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:

De acuerdo al reporte del accidente de tránsito, el siniestro ocurrió el viernes 14 de febrero de 2020 a las 17:00 horas, en la carrera 77 con calle 44, sector Laureles, ciudad de Medellín (Antioquia).



**IMAGEN No 1:** En esta imagen satelital se aprecia la ubicación geográfica del lugar donde ocurrió el accidente. <https://www.google.es/maps/@6.2500889,-75.595709,3a,75y,327.01h,81.97t/data=!3m6!1e1!3m4!1s26TBjnZ0NvX5ZAXajWtlrA!2e0!7i13312!8i6656>

**INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO** No. A 001450067

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO: 05001000 **MEDELLÍN** 2. GRAVEDAD: 3331  
 CON MUERTOS  CON HERIDOS  SOLO DAÑOS

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: EXR 02 y CI 44 3.1 LOCALIDAD O COMUNA: Llanes 11  
 CÓDIGO DE RUTA: EXR 02 VIA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD: Llanes 11

4. FECHA Y HORA: 14/02/2020 17:00 5. CLASE DE ACCIDENTE:  CHOQUE  CAÍDA OCUPANTE  ATROPELLO  INCENDIO  VOLCAMIENTO  OTRO  6.1. ÁREA:  RURAL  URBANA  DEPARTAMENTAL  MUNICIPAL  LOCAL  URBANA  MILITAR  HOSPITALARIA

6.2. SECTOR / 6.3. ZONA:  RESIDENCIAL  ESCOLAR  DEPORTIVA  TURÍSTICA  PRIVADA  COMERCIAL  MILITAR  HOSPITALARIA

6.4. DISEÑO:  PASO A NIVEL  PASO ELEVADO  PUENTE  INTERSECCIÓN  PUNTEÓN  PASO INFERIOR  TRAMO DE VIA  LOTE O PREDIO  CICLO RUTA  PEATONAL  TUNEL

6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA:  GRANIZO  VIENTO  LLUVIA  NORMAL  NIEBLA

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VIAS: 7.1. GEOMETRÍA: A. RECTA  CURVA  PLANO  PENDIENTE  BARRA DE EST. CON ANCH.  CON BERM.  OTRO  7.2. UTILIZACIÓN:  UN SENTIDO  DOBLE SENTIDO  REVERSIBLE  CONTRAFLEJO  CICLO VIA  CALZADA:  UNA  DOS  TRES O MAS  VARIABLE  7.3. CARRETERAS:  UNO  DOS  TRES O MAS  VARIABLE  7.4. CARRETERAS:  UNO  DOS  TRES O MAS  VARIABLE  7.5. SUPERFICIE DE RODADURA:  MATERIAL ORGÁNICO  MATERIAL SUELO SECA  OTRO  7.6. SUBMARCACIÓN ARTIFICIAL: A. CON BORDA  MALLA  B. SIN  7.7. CONTROLES DE TRÁNSITO: A. AGENTE DE TRÁNSITO  SEMAFORO  CRUCEMANO  INYERMIENTE  CON DAÑOS  AFISADO  OJALTO  C. SEÑALES VERTICALES: FINE  CEDA EL PASO  NO SIRE  SINTICO VIAL  NO ADELANTAR  VELOCIDAD MÁXIMA  OTRO  7.8. SEÑALES HORIZONTALES: ZONA PEATONAL  LINEA DE PARE  LINEA CENTRAL AMARILLA  CONTINUA  SEGMENTADA  LINEA DE BORDE BLANCA  CONTINUA  SEGMENTADA  LINEA DE BORDE BLANCA  LINEA DE BORDE AMARILLA  LINEA ANTIBLOQUEO  ALICORN  E. REDUCTOR DE VELOCIDAD: BARRAS SONORAS  RESALTO  MOVIL  FLO  SONORIZADOR  ESTOPERIL  OTRO  7.9. DELINEADOR DE PISO: TACOMA  ESTOPERILES  TACHONES  ROYAS  BORDILLOS  TUBOS DE PUNTALES  BARRERAS PLÁSTICAS  PINTES TUBULARES  CONOS  OTRO  7.10. VISIBILIDAD: A. NORMAL  B. DISMINUIDA POR: CIEGAS  CONSTRUCCIÓN  VALLAS  ANULACIÓN/ESTACION  VEHICULO ESTACIONADO  ENCAROLAMIENTO  POSIBLE  OTROS

8. CONDUCTORES, VEHICULOS Y PROPIETARIOS: 8.1. CONDUCTOR: Sierra de Zapata Marcialvia CC 21691252 CO / 01/07/1980  MURTO  HERIDO  MUERTO  DIRECCIÓN DE DOMICILIO: Tron 39 # 72-90 AP 901 MED 3104125830 AUTORIZADO:  SI  NO  EMBAQUEZ:  SI  NO  PASADIVAS:  SI  NO  PORTA LICENCIA: 10452256-1 CATEGORIA: 131 RESTRICCIÓN: 04/01/23 EXP. VEN CÓDIGO DE TRÁNSITO: 5308 DANILCO:  CASCO:  CAPTURÓN:

HOSPITAL, CLÍNICA O TIPO DE ATENCIÓN: clínica med Publado  
trauma en espalda  
trauma cervical pend RX

8.2. VEHICULO: MVR 906 MARCA: Duster COLOR: Gris MODELO: 1/13 PASAJEROS: 05 LICENCIA DE TRÁNSITO: 9099337  
 MATRICULADO EN: Em A DISPOSICIÓN DE: Se entregó con Kevin Peritos  
 REV. TEC. MEC: 145740732 CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE: 0  
 PORTA SEAT: 24024264 ASSEGURACIÓN: Summerrana VENCIMIENTO: 30/01/21  
 PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL:  VENCIMIENTO:  PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL:  VENCIMIENTO:

PROPIETARIO: Jorge Ivan Garcia CC 91581145  
 8.3. CLASE VEHICULO: AUTOMÓVIL  BUS  BICICLETA  CAMIÓN  CAMIONETA  CAMPERO  MICROBUS  TRACTOCARRÓN  VEHICULO  MOTOCICLETA  TRANSMI  8.4. CLASE SERVICIO: N. AGRICOLA  M. INDUSTRIAL  PÚBLICO  PARTICULAR  MOTOCARRÓN  MOTOTRIBICICLO  TRACCIÓN ANIMAL  MICROBUS  QUATRIMOTO  REMOLQUE  SEM. REMOLQUE  PASAJEROS: COLECTIVO  INDIVIDUAL  MASIVO  ESPECIAL TURISMO  ESPECIAL ESCOLAR  ESPECIAL ASALARIADO  ESPECIAL OCASIONAL  NACIONAL  MUNICIPAL  8.5. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Tapa maletero lado derecho  
torax y brazos  
Puente travesero lado derecho  
lente travesero derecho rota  
Pin travesero derecho  
lente travesero lado derecho  
torax derecho

8.7. FALLAS DE: FRENOS  DIRECCIÓN  LUCES  BOCINA  LLANTAS  SUSPENSIÓN  OTRO: Pin travesero lado derecho

8.8. LUGAR DE IMPACTO: FRONTAL  LATERAL  POSTERIOR  INFERIOR  SUPERIOR

IMAGEN No. 2: En esta imagen se muestra la página No. 1 del informe policial de accidente de tránsito IPAT.



**ANEXO No. 1**  
**CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS**

Pertenece al Informe de Accidente con Formulario No. \_\_\_\_\_

Alcalde de Medellín  
Secretaría de Transportes y Tránsito

República de Colombia  
Ministerio de Transporte  
Libertad y Orden

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS, PROPIETARIOS				VEHÍCULO	
8.1. CONDUCTOR		1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE		DOC	IDENTIFICACIÓN No.
Medellín		López Jerni		1070910710	14/11/87
DIRECCIÓN DOMICILIO		CUIDAD		TELÉFONO	SEXO
crr 60 # 6030 Barrio Meig		Bello		3113598684	M
LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.		EXTRAJEROS		RESTRICCIÓN	EXP.
11020410110		B1		6910222	
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN		SE LLEVA		EMBAQUE	NEGAT
		SI		NO	GRADO
		CASCO		SI	NO
		EXAMEN DE DROGA		POSIT	NO
		SI		NO	
8.2. VEHÍCULO		PLACA		MARCA	LÍNEA
JEW345		Renault		Clío	2015
EMPRESA		INMOVILIZADO EN		A DISPOSICIÓN DE	
		de entrega con		Prestar Puntos	
SEGURO OBLIGATORIO		SI		NO	
SI		NO		PÓLIZA No.	
SI		NO		COMPANIA ASEGURADORA	
SI		NO		VENCIAMIENTO	
SI		NO		27560580-60231741	
SI		NO		Seguro, mundial, 02/12/20	
8.3. PROPIETARIO		1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE		DOC	IDENTIFICACIÓN No.
EL MISMO CONDUCTOR		Cejal		Arango	ED
SI		NO		98568528	
8.4. CLASE		VEHÍCULO		No. PASAJEROS	
AUTOMÓVIL		3		1	
BUS		2		2	
BUSETA		3		3	
CAMIÓN, FURGÓN		4		4	
CAMIONETA		5		5	
CAMPERO		6		6	
MICROBUS		7		7	
TRACTOCAMIÓN		8		8	
VOLQUETA		9		9	
MOTOCICLETA		10		10	
M. AGRÍCOLA		11		11	
M. INDUSTRIAL		12		12	
BICICLETA		13		13	
MOTOCARRO		14		14	
TRACCIÓN ANIMAL		15		15	
OTRO		16		16	
MOTOCICLO		17		17	
NO IDENTIFICADO		18		18	
8.5. SERVICIO		OFICIAL		1	
SI		NO		2	
PÚBLICO		PARTICULAR		3	
SI		DIPLOMÁTICO		4	
SI		ESCOLAR		5	
SI		8.6. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL		SI	
SI		NO		2	
SI		8.7. NACIONALIDAD		COLOMBIANA	
SI		EXTRANJERO		2	
SI		8.8. FALLAS EN FRENOS		1	
SI		DIRECCIÓN		2	
SI		LUCES		3	
SI		BOCNA		4	
SI		LLANTAS		5	
SI		SUSPENSIÓN		6	
SI		TOTAL VEHÍCULOS		03	
SI		CÓDIGO HIPOTESIS			
SI		CÓDIGO HIPOTESIS			
SI		13. OBSERVACIONES		0501 Veh #3: tiene fendera lado derecho	
SI		14. ANEXOS			
SI		NOMBRES Y APELLIDOS		Placa	
SI		FIRMA		ENTIDAD	
SI		Reinán Villalobos		5291	
SI		TTO		Medellín 5001-017	

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



## 2.2 LA VÍA:

Las condiciones y características de la vía donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No.1 a la 4 así como en la tabla No.1.



**FOTOGRAFÍA No. 1 PLANO GENERAL:** En esta fotografía tomada desde la calle 44 en sentido oriente – occidente, se aprecian las características generales de la vía donde ocurrió el accidente, la cual presenta demarcación de líneas blancas discontinuas separadoras de carriles; nótese la demarcación de la flecha que indica pasarse desde el carril derecho al carril central. En este sentido se desplazaban los vehículos No. 1 camioneta, y No. 2 motocicleta.



**FOTOGRAFÍA No. 2 PLANO GENERAL:** En esta fotografía complemento de la anterior tomada desde la calle 44 en sentido oriente – occidente, se aprecian las características generales de la vía donde ocurrió el accidente, la cual presenta demarcación de líneas blancas discontinuas separadoras de carriles, delineadores tubulares, y señal informativa de “Carril Preferencial bus”. En este sentido se desplazaban los vehículos No. 1 camioneta, y No. 2 motocicleta.



**FOTOGRAFÍA No. 3 PLANO GENERAL:** En esta fotografía tomada desde la carrera 76 en sentido oriente – occidente, se aprecian las características generales de la vía donde ocurrió el accidente, la cual presenta demarcación de línea amarilla continua separadora de carriles, y demarcación de PARE. En este sentido se desplazaba el vehículo No. 3 automóvil.



**FOTOGRAFÍA No. 4 PLANO GENERAL:** En esta fotografía tomada desde la calle 44 en sentido occidente – oriente, se aprecian las características generales de la vía donde ocurrió el accidente, la cual presenta demarcación de líneas blancas discontinuas separadoras de carriles.

**NOTA 1:** Las anteriores fotografías No. 1 a la 4 fueron captadas por parte del equipo investigativo de IRS VIAL, el cual realizó la inspección a la vía el día 02 de junio de 2021.

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

<b>CARACTERÍSTICAS</b>	<b><i>Carrera 77 con calle 44, sector Laureles, ciudad de Medellín (Antioquia).</i></b>
<b>ÁREA / SECTOR / DISEÑO</b>	<i>Urbana / Comercial – residencial / Intersección</i>
<b>GEOMÉTRICAS</b>	<i>Recta, Plana</i>
<b>UTILIZACIÓN</b>	<i>Calle 44 (Un Sentido), Carreras 76 y 77 (Doble Sentido)</i>
<b>CALZADAS</b>	<i>Tres</i>
<b>CARRILES</b>	<i>Calle 44 (tres carriles), carrera 76 y 77 (dos carriles)</i>
<b>MATERIAL</b>	<i>Asfalto</i>
<b>ESTADO</b>	<i>Bueno</i>
<b>CONDICIONES Y TIEMPO</b>	<i>Seca y Normal</i>
<b>ILUMINACIÓN</b>	<i>Natural</i>
<b>CONTROLES Y SEÑALES</b>	<i>Demarcación de líneas blanca y amarilla separadoras de carriles, delineadores tubulares, señal informativa de “Carril Preferencial bus”, y demarcación de PARE</i>

**TABLA No. 1**

### **2.3 VEHÍCULOS:**

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

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

- **VEHÍCULO No. 1: CAMIONETA, RENAULT DUSTER**, modelo 2013, color gris, placa **MVR 906**.



**IMAGEN No. 6:** En esta imagen se aprecian las características generales de un vehículo similar a la camioneta involucrada en el accidente.

**Conductor:** MARTA LUCÍA SIERRA DE ZAPATA. C.C. 21.691.252.

NOMBRE COMPLETO:	MARTA LUCIA SIERRA DE ZAPATA		
DOCUMENTO:	C.C. 21691252	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	840563
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	03/09/2011		

Licencia(s) de conducción

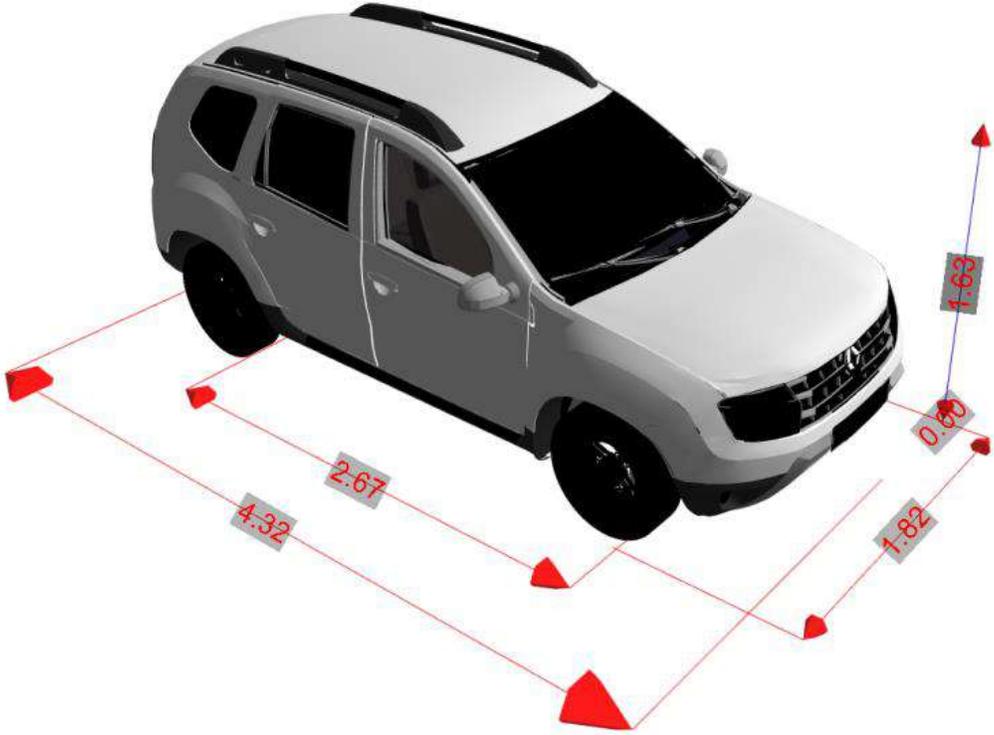
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
10452256	STRIA TTEyTTO GIRARDOTA	04/01/2013	ACTIVA	CONDUCIR CON LENTES	<a href="#">Ver Detalle</a>

Categorías de la licencia Nro: 10452256

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
B1	04/01/2013	04/01/2023	

**IMAGEN No. 7:** En esta imagen se aprecia el historial de la conductora del vehículo No. 1 Camioneta en el RUNT, donde se encuentra que la licencia de conducción categoría B1 está activa, y no presenta restricciones para conducir.

A continuación se describen las características técnico-mecánicas del vehículo No. 1 (Motocicleta).

<b>CARACTERÍSTICAS</b>		<b>VEHÍCULO No. 1</b>
<b>SERVICIO</b>	<i>PARTICULAR</i>	
<b>OCUPANTES</b>	0	
<b>DIMENSIONES</b>		
		
<b>PESO TOTAL</b>	1300 – 1400 kg	
<b>FICHA TÉCNICA:</b> <a href="https://www.placervial.com/2/ficha-tecnica/778713">https://www.placervial.com/2/ficha-tecnica/778713</a>		

**TABLA No. 2**



**IMAGEN No. 8:** En esta imagen se indica con los recuadros rojos la ubicación de los daños y/o evidencias en la camioneta.



**IMAGEN No. 9:** En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia al lugar de impacto en el vehículo camioneta, señalando la zona lateral derecha tercio posterior.

E.E. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO	
	Tapa maleto lado derecho
	torabrida trabajo
	Bandeja traveso lado derecho
	llenda traveso derecha tercio
	Plm trasero derecho
OTRA	lente traveso lado derecho
	sub derecho

**IMAGEN No. 10:** En esta imagen se aprecia la descripción de daños materiales presentados por el vehículo No. 1 camioneta, registrados en el IPAT.



**FOTOGRAFÍAS No. 5 y 6:** En esta fotografía se aprecia el estado final de la camioneta, la cual presenta los daños en su zona posterior, y zona lateral derecha tercio posterior, afectando puerta maleta, guardafangos, nave, unidad de luz, panorámico, bomper, rueda, y soporte derecho del techo.

- **VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, YAMAHA FZ1-N, modelo 2012, color negro, placa SGV 49C.**



**IMAGEN No. 11:** En esta imagen se aprecian las características generales de un vehículo similar a la motocicleta involucrada en el accidente.

**Conductor:** URIEL CANDAMIL DUQUE. C.C. 10.268.437.

NOMBRE COMPLETO:	URIEL CANDAMIL DUQUE		
DOCUMENTO:	C.C. 10268437	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8159630
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	24/09/2015		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expedite Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
10268437	STRIA TTEyTTO MCPAL SANTA FE ANTIOQUIA	02/03/2017	ACTIVA		<a href="#">Ver Detalle</a>

Categorías de la licencia Nro: 10268437			
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
C1	02/03/2017	02/03/2020	
A2	24/09/2015	10/01/2022	
B1	02/03/2017	02/03/2027	

**IMAGEN No. 12:** En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No. 2 motocicleta, donde se encuentra que la licencia de conducción categoría A2 está activa, y no presenta restricciones para conducir.

A continuación se describen las características técnico-mecánicas del vehículo No. 2 (Motocicleta).

<b>CARACTERÍSTICAS</b>		<b>VEHÍCULO No. 2</b>
<b>SERVICIO</b>	<b>PARTICULAR</b>	
<b>OCUPANTES</b>	0	
<b>DIMENSIONES</b>		
		
<b>PESO TOTAL</b>	280 – 300 kg	
<b>FICHA TÉCNICA:</b> <a href="https://fichasmotor.com/yamaha/yamaha-fz1-n-2012/">https://fichasmotor.com/yamaha/yamaha-fz1-n-2012/</a>		

**TABLA No. 3**



**IMAGEN No. 13:** En esta imagen se indica con el recuadro rojo la ubicación de los daños y/o evidencias en la motocicleta.



**IMAGEN No. 14:** En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia al lugar de impacto en el vehículo motocicleta, señalando la zona frontal.

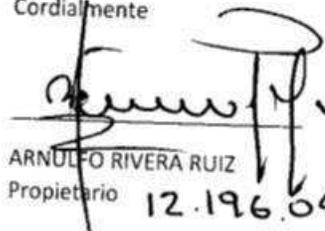
E.S. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO	
	Disco reventado, Guardabarros del,
	Parla reventada, faros rotos
	Retrvisor Dto, Radiador
	Barras de suspensión, dirección del lado
	calapie del derecho
OTRA	Tranque de combustible Alta del chasis

**IMAGEN No. 15:** En esta imagen se aprecia la descripción de daños materiales presentados por el vehículo No. 2 motocicleta, registrados en el IPAT.



REFERENCIA	DESCRIPCIÓN	CATIDAD	PRECIO UN	PRECIO FINAL
2D1-83500-A0	VELOCIMETRO COMPLETO FZ1/N	1	1,818,300	1,818,300
2D1-14703-00	MOFLE SUPERIOR FZ1/N	1	3,083,701	3,083,701
2D1-26111-11	MANUBRIO FZ1/N	1	119,500	119,500
5YB-16321-00	DISCOS CLUTCH FZ1/N	7	45,000	315,000
2D1-23102-03	BOTELLA LADO IZQ COMPLETA FZ1/N	1	2,053,600	2,053,600
2D1-23103-03	BOTELLA LADO DER COMPLETA FZ1/N	1	2,573,200	2,573,200
2D1-23110-00	BARRA SUSP. DER/IZQ FZ1/N	2	1,213,700	2,427,400
2D1-23340-10	HORQUILLA INFERIOR FZ1/N	1	1,222,300	1,222,300
93399-99957	CUNAS DIRECCIÓN FZ1/N	1	131,300	131,300
2D1-23405-11	HORQUILLA SUPERIOR FZ1/N	1	754,700	754,700
93399-99932	BALINERA HORQUILLA XJ600	1	99,200	99,200
1	SERVICIO TECNICO	1	1,400,000	1,400,000
<b>SUBTOTAL REPUESTOS</b>				<b>12,267,395</b>
<b>I.V.A REPUESTOS</b>				<b>2,330,806</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>15,998,201</b>

Cordialmente

  
ARNULFO RIVERA RUIZ  
Propietario 12.196.048

**MOTO CENTER**  
Almacén & Taller  
Nit. 12.196.048-8  
Calle 44 # 90 - 11 Teléfono: 491 41 85

**IMAGEN No. 16:** En esta imagen se aprecia la cotización de repuestos del vehículo No. 2 motocicleta.



**FOTOGRAFÍAS No. 7 y 8:** En esta fotografía se aprecia el estado final de la motocicleta, la cual presenta sus daños principales en la zona frontal

- **VEHÍCULO No. 3: AUTOMÓVIL, RENAULT CLIO, modelo 2015, color gris, placa IEW 345.**



**IMAGEN No. 17:** En esta imagen se aprecian las características generales de un vehículo similar al automóvil involucrado en el accidente.

**Conductor:** JANNIFER MADRID LÓPEZ. C.C. 1.020.410.710.

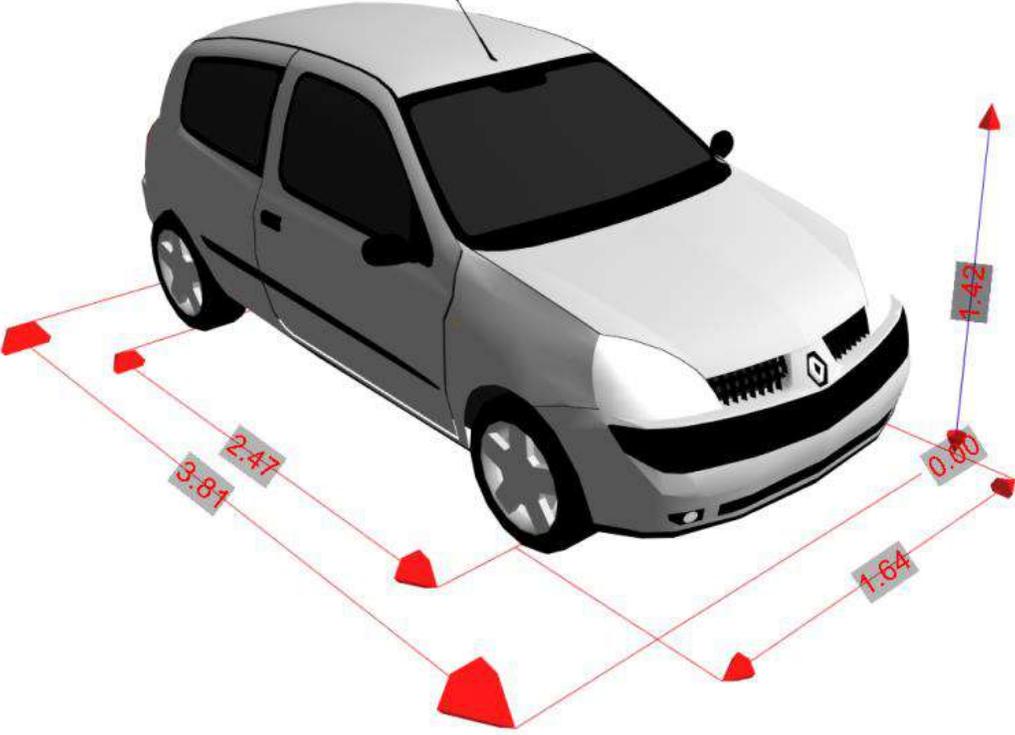
NOMBRE COMPLETO:	JENNIFER MADRID LOPEZ				
DOCUMENTO:	C.C. 1020410710	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA		
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	4365186		
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	30/12/2010				

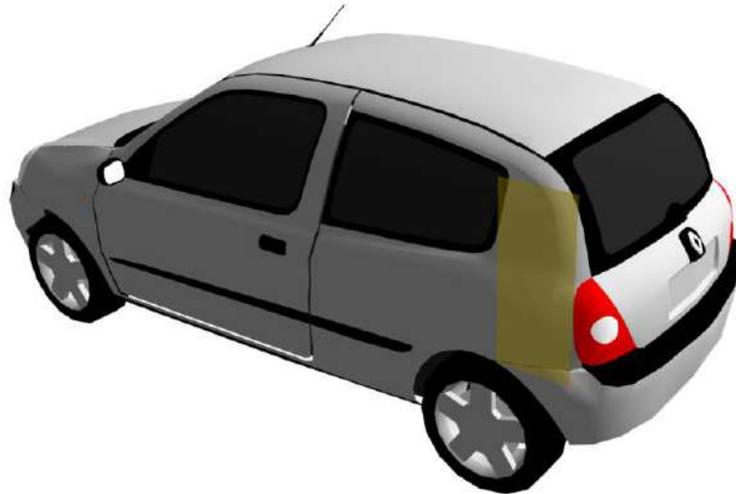
Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
7386111	STRIA TTEyTTO BELLO	19/01/2011	VENCIDA		<a href="#">Ver Detalle</a>
Categorías de la licencia Nro: 7386111					
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua		
C1	19/01/2011	19/01/2014			

**IMAGEN No. 18:** En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No. 3 automóvil en el RUNT, donde se encuentra que la licencia de conducción categoría C1 está activa, y no presenta restricciones para conducir.

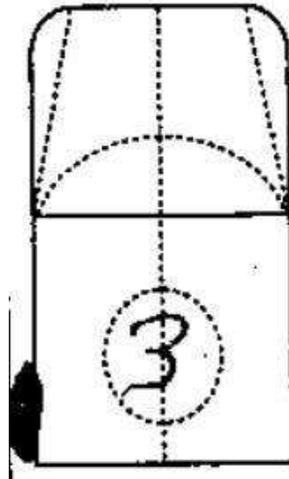
A continuación se describen las características técnico-mecánicas del vehículo No. 3 (Automóvil).

<b>CARACTERÍSTICAS</b>		<b>VEHÍCULO No. 3</b>
<b>SERVICIO</b>	<i>PARTICULAR</i>	
<b>OCUPANTES</b>	<i>SE DESCONOCE</i>	
<b>DIMENSIONES</b>		
		
<b>PESO TOTAL</b>	1100 – 1200 kg	
<b>FICHA TÉCNICA:</b> <a href="https://www.placervial.com/2/ficha-tecnica/895554">https://www.placervial.com/2/ficha-tecnica/895554</a>		

**TABLA No. 4**



**IMAGEN No. 19:** En esta imagen se indica con el recuadro amarillo la ubicación de los daños y/o evidencias en el automóvil.



**IMAGEN No. 20:** En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia al lugar de impacto en el vehículo automóvil, señalando la zona lateral izquierda tercio posterior.

Daño Veh #3: tuvo impacto lado izquierdo

**IMAGEN No. 21:** En esta imagen se aprecia la descripción de daños materiales presentados por el vehículo No. 3 automóvil, registrados en el IPAT.

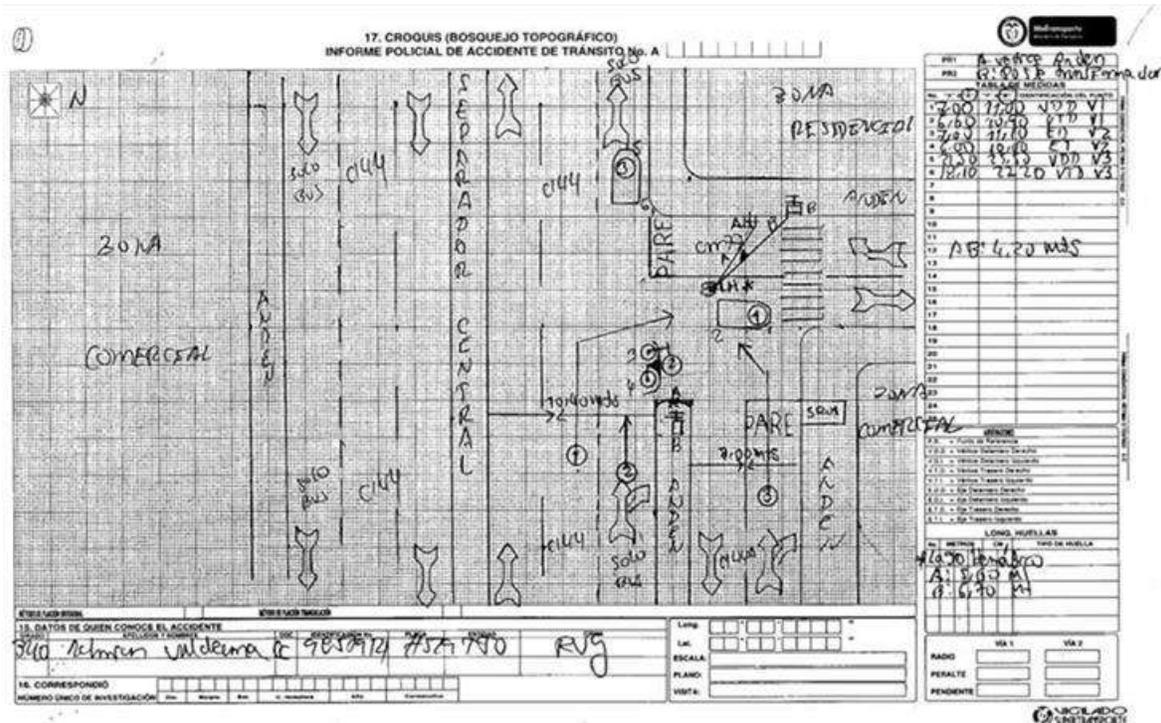


**FOTOGRAFÍA No. 9:** En esta fotografía se aprecian abolladuras en el guardafangos y nave posterior izquierda del automóvil.

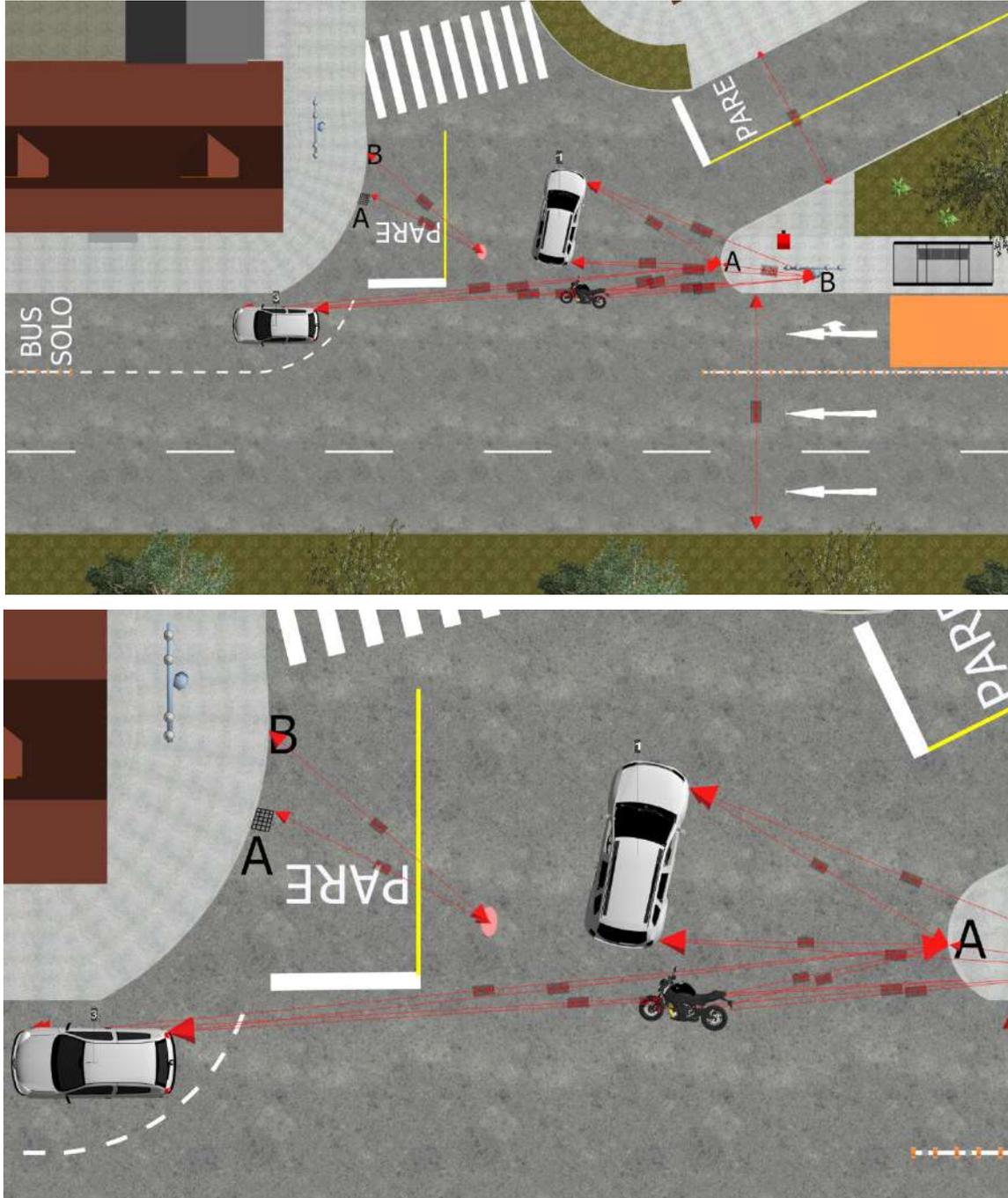
**2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:**

En el formato de levantamiento de accidentes realizado por la autoridad se aprecian las siguientes evidencias:

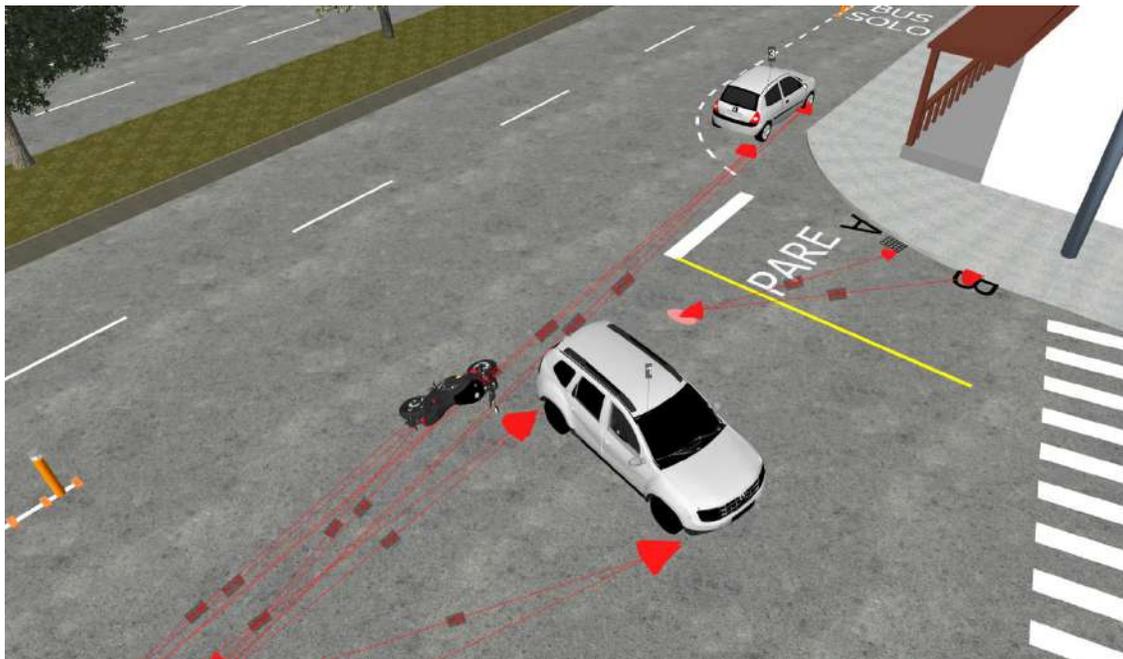
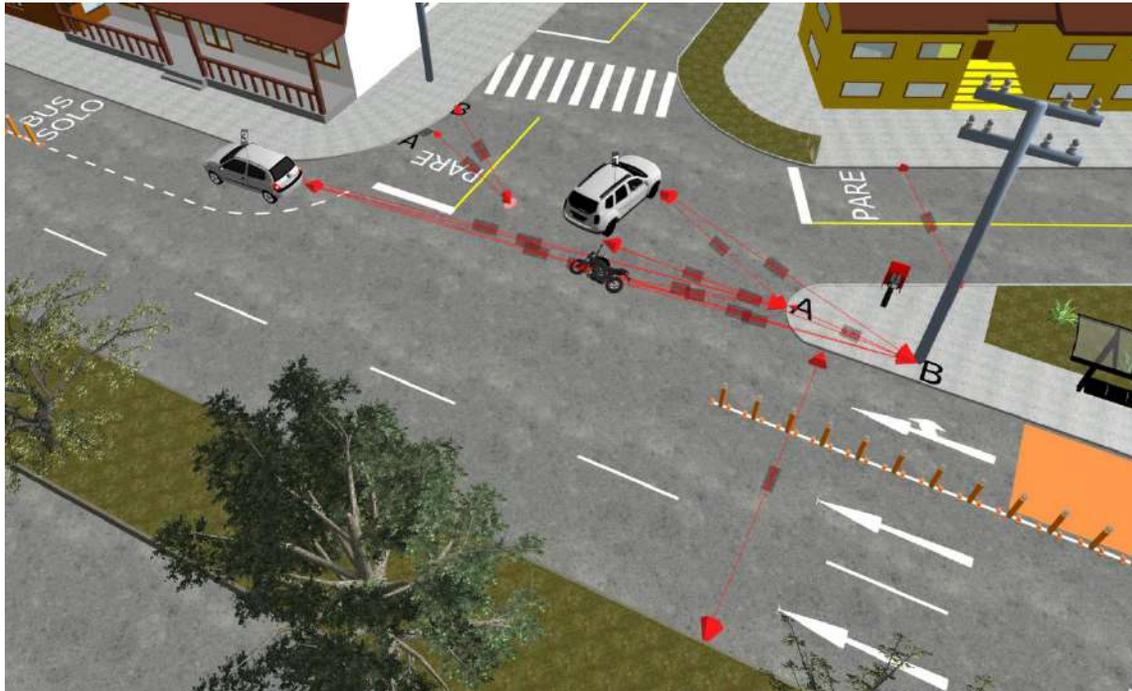
- Vehículos en posición final.
- Puntos de referencia.
- Lago hemático.
- Medidas (cotas).



**IMAGEN No. 22:** En esta imagen se aprecia el croquis (Bosquejo topográfico) elaborado por la autoridad.



**IMAGEN No. 23:** En estas imágenes vistas en planta se observan las evidencias diagramadas en el croquis del IPAT; nótese la posición final de los vehículos, el lago hemático, y las medidas (cotas) tomadas por la autoridad.



**IMAGEN No. 24:** En estas imágenes vistas en 3D se observan las evidencias diagramadas en el croquis de la autoridad; nótese la posición final de los vehículos involucrados en el accidente.



**FOTOGRAFÍA No. 10:** En esta fotografía se aprecia la posición final de la camioneta y la motocicleta; nótese una huella de arrastre sobre la vía.



**FOTOGRAFÍA No. 11:** En esta fotografía se aprecia la posición final de la motocicleta y una huella de arrastre metálico marcada por la misma.



**FOTOGRAFÍA No. 12:** En esta fotografía se aprecia la posición final de la camioneta y el motociclista.

## 2.5 VÍCTIMAS:

Como consecuencia del accidente resultó lesionado una (1) persona:

NOMBRE	DATOS
<p><b>URIEL CANDAMIL DUQUE.</b></p>	<p>C.C. 10.268.437  Fecha de nacimiento: 19/05/1965  Edad: 54 años  Conductor del vehículo No. 2 Motocicleta  Lesionado</p>

**TABLA No. 5**

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES
	<p>Clínica med. occidente. Trauma encefalo craneano Moderado  Trauma toraco-Abdominal, herida abulsiva en mano Rda  Rx de Piernas y Rodilla Rda Pend RX</p>

**IMAGEN No. 25:** En esta imagen se aprecia la descripción de lesiones presentadas por el conductor de la motocicleta, registradas en el IPAT.

  
**INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES**  
**UNIDAD BÁSICA MEDELLÍN**  
DIRECCIÓN: Cra 65 Nro. 50-375 MEDELLÍN, ANTIOQUIA  
TELÉFONO: (57) 424 62 30 Ext 2113 / 2181

**INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE**  
Número único de informe: UBMDE-DSANT-11269-2020

CIUDAD Y FECHA	MEDELLÍN 30 de octubre de 2020
OFICIO PETITORIO	No SIN - 2020-10-28. Ref: Noticia criminal 050016099166202051306 -
AUTORIDAD SOLICITANTE	FISCALIA LOCAL 062
AUTORIDAD DESTINATARIA	FISCALIA GENERAL DE LA NACION FISCALIA LOCAL 062 FISCALIA GENERAL DE LA NACION Cra. 50 N°54-18 MEDELLÍN, ANTIOQUIA
NOMBRE EXAMINADO:	URIEL CANDAMIL DUQUE
IDENTIFICACIÓN:	CC 10268437
EDAD REFERIDA	55 años
ASUNTO:	Lesiones

**Metodología:**

• La aplicación del método científico en el desarrollo de las valoraciones medicolegales, la documentación y el manejo técnico de los elementos de prueba recolectados y asociados, que deberán ser utilizados y analizados en el contexto específico de cada caso; como se establece en el Reglamento Técnico para el Abordaje Integral de Lesiones en Clínica Forense DG-M-RT-01-V01, Versión 01 de octubre de 2010.

Examinado hoy viernes 30 de octubre de 2020 a las 10:52 horas en Segundo Reconocimiento Médico Legal. Previa explicación de los procedimientos a realizar en la valoración, la importancia de los mismos para el proceso judicial o administrativo, se diligenció el consentimiento informado, se toma firma y huella dactilar del índice derecho del examinado en el consentimiento informado.

**INFORMACIÓN ADICIONAL AL COMENZAR EL ABORDAJE FORENSE:** Aporta OFICIO PETITORIO emitido por Fiscalía Local Querrelables, con fecha 28/10/2020, en el cual se solicita valoración de lesiones, por el delito de lesiones personales culposas, firmado por Juliana Ochoa Castañeda, Fiscalía 62 Local.

**ATENCIÓN EN SALUD:** Fue atendido en FUNDACIÓN CLÍNICA DEL NORTE. Aporta copia de historia clínica número 10268437, que refiere en sus partes pertinentes lo siguiente: 11/05/2020. Cuadro clínico de edema periorbitario derecho acompañado de lagrimeo, calor, rubor y quejidos frecuentes. El paciente tiene antecedente de tránsito hace tres meses. TEC grave que requirió hospitalización y manejo neuroquirúrgico en la clínica Medellín. Como secuelas dificultad para la marcha, está en silla de rueda, dificultad para el habla. Pero hace tres días dice su acompañante lo notan somnoliento, irritable, no habla y no come, consultó el día de hoy por neurología DR. Jorge Pineda quien le da orden para hospitalización urgente por neurología. Tiene certificado de colonización por E.Coli Blee para lo cual requirió tratamiento con meropenem hasta el 5 de mayo en su casa. Lorazepam 4 mgs en la noche, Quetiapina, Acido Valproico. Paciente quien no colabora con la agudeza visual, está irritable. Agudeza visual no evaluable. Ojo derecho no es posible apertura ocular ojo izquierdo 3 mms reactiva, motilidad conservada

*Erika García Bertel*

ERIKA CRISTINA GARCÍA BERTEL  
PROFESIONAL UNIVERSITARIO FORENSE

*Clencia con sentido humanitario, un mejor país*

**IMAGEN No. 26:** En esta imagen se aprecia la página No. 1 del informe pericial de clínica forense realizado al conductor de la motocicleta.

**INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE**

**Número único de informe: UBMDE-DSANT-11269-2020**

de ojo izquierdo: aparentemente congelado. El derecho externo: Edema, equimosis, eritema, calor, rubor y que se extiende de la mejilla hasta la mandíbula, con proptosis, gran edema que limita la apertura ocular espontánea y con ayuda. Biomicroscopia: Ojo derecho: Conjuntiva con hiperemia 2+ quemosis 360° grados con secreción purulenta inferior, cornea opaca?, no es posible apertura ocular ni evaluar detalles del ojo izquierdo. Conjuntiva con hiperemia, cornea, transparente sin tinción, cámara anterior amplia, cristalino aparentemente transparente. Tonometría Digital media en ojo derecho y baja en el izquierdo. Fondo de ojo: imposible. paciente poco colaborador, no tolera el examen. 11/05/2020. Trauma craneoencefálico por accidente de tránsito hace 3 meses, está en manejo con psicofármacos por síntomas conductuales, afectivos y psicóticos, hospitalizado por celulitis periorbitaria derecha, asociado a alteración del estado de conciencia y lenguaje. Cuadro clínico compatible con delirium. Se debe descartar organicidad, neuroinfección, se solicita valoración por neurología. Se modifica medicación. Se inicia desmonte gradual del Loracepam. Se valora si desarrolla signos y síntomas de abstinencia. Diagnóstico: Delirio, hipotivo multifactorial, Trastorno mental y del comportamiento secundario a trauma craneoencefálico. Por historia psiquiátrica de trastorno bipolar (interrogada), Neuroinfección (interrogado). Plan: Laboratorios y tomografías pendientes Quetiapino, Acido Valproico, Loracepam tabletas. Valoración por neurología. Alto riesgo de caída, auto y heteroagresión, acompañamiento permanente. El paciente no brinda información. El paciente tiene secuelas neurocognitivas del TEC. Sospecho fistula carotideo-cavernosa por lo que solicita angiografía de cráneo. 12/05/2020. Antecedentes de TEC grave el 14/02/2020 Tiene secuelas cognitivo conductuales. Producto de trauma múltiple con secuelas y defectos de cobertura en tejidos blandos de miembro inferior. Sobreinfectados. TEC de tres meses de evolución. En el momento con plan de rehabilitación. Ahora con cuadro clínico de deterioro funcional, quemosis y proptosis ocular izquierda. TAC contrastado con porción cavernosa izquierda. CON EXRAVASACIÓN DEL MEDIO DE CONTRASTE SUGESTIVA DE FISTULA CARITIDEA CAVERNOSA requiere valoración por neurología intervencionista. 13/05/2020. Fistula carotideo cavernosa, así como de aneurisma ACM pericallosa. SE espera la realización de arteriografía para el diagnóstico y manejo de fistula. Valoración por oftalmología y psiquiatría para modulación del comportamiento. Insomnio y fallas en orientación, sin conducta disruptiva. Pendie tratar la vena oftálmica derecha vía arterial o punción directa. Realizaron terapia endovascular intracraneana para exclusión del seo cavernoso vía venosa y tiene pendiente exclusión de la oftálmica daerecha. en segundo tiempo (programado para el 18/05) por lo cual el paciente se reevaliara por oftalmología. 18/05/2020. Seguimiento por delirium, secuelas neuropsiquiátricas. 15/10/2020. 6horas, sensación de mareo, náuseas, sin emesis, resuelve mareo con salde frutas, refiere que tiene somnolencia y leve cefalea, le preocupa la sintomatología, tiene pendiente intervención quirúrgica en envelaao por pérdida dea gudeza visual visual. 15/09/2020, Neurointervencionismo. Fistula cavernosa. Manejo primer tiempo 14/05/2020 con exclusión de senos PERO persiste llenado de vena oftálmica superior derecha. Aneurisma M2 (Descrita en HC pero no está caracterizada). Antecedentes personales TEC grave (febrero 2020), Fractura de tibia. Paciente niega dolor y protrusión del ojo derecho. Ceguera ojo derecho, no protrusión. Moviliza las cuatro extremidades, fuerza 5 simétrica, sensibilidad conservada, deambular por sus propios medios. Paciente con fistula cavernosa postrauma craneoencefálico, con manejo en primer tiempo (14/05/2020) con exclusión de senos PERO persiste llenado de vena oftálmica superior derecha por lo que se programa para manejo endovascular para tratamiento de fistula y también para caracterización de aneurisma en arteria cerebral media, bajo anestesia general. Interconsulta anestesiología..

**ANTECEDENTES:** Médico legales: Usuario que es traído por primera vez a los Servicios de

*Erika Garcia Bertel*

**ERIKA CRISTINA GARCIA BERTEL**  
PROFESIONAL UNIVERSITARIO FORENSE

*Ciencia con sentido humanitario, un mejor país*

30/10/2020 12:19

Caso UBMDE-DSANT-10994-C-2020

Pag. 2 de 3

**IMAGEN No. 27:** En esta imagen se aprecia la página No. 2 del informe pericial de clínica forense realizado al conductor de la motocicleta.

**INFORME PERICIAL DE CLÍNICA FORENSE**  
Número único de informe: UBMDE-DSANT-11269-2020

Medicina Legal por este hecho. Sociales: Esposa, dos hijastras. Trabaja como contratista.  
Familiares: Artritis mama. Enfermedad reumática. Patológicos: Enfermedad del colon,  
hemorroides. Quirúrgicos: Tubo a tórax. Traumáticos: 1.  
Hospitalarios: 1. Toxicológicos: Fumador cuando tomaba wiskey hasta hace tres años.

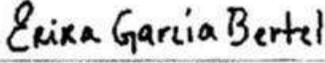
**REVISIÓN POR SISTEMAS**  
Miembro superior izquierdo le duele para movilizar la mano izquierda, esta aida, siente dolor.  
Ojo derecho no ve nada. Dolor en pierna izquierda.

**EXAMEN MÉDICO LEGAL**  
Aspecto general: Cojera.  
Descripción de hallazgos:  
- Miembros inferiores: 34x11 ara interna pierna izquierda Bx1 cara lateral.

**ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y CONCLUSIONES**  
Mecanismo traumático de lesión: Contundente. Incapacidad médico legal DEFINITIVA CIENTO  
CINCUENTA (150) DÍAS. SEQUELAS MÉDICO LEGALES: Deformidad física que afecta el  
cuerpo de carácter permanente;

**SUGERENCIAS Y/O RECOMENDACIONES**  
Otras Recomendaciones: 1  
Atentamente,

*COPIA DOCUMENTAL*

  
ERIKA CRISTINA GARCIA BERTEL  
PROFESIONAL UNIVERSITARIO FORENSE

NOTA: Este informe pericial fue elaborado a solicitud de autoridad competente con destino al proceso penal indicado en el oficio de remisión, no reemplaza ni homologa a la incapacidad laboral.

30/10/2020 12:19      Caso: UBMDE-DSANT-10994-C-2020      Pag. 3 de 3

**IMAGEN No. 28:** En esta imagen se aprecia la página No. 3 del informe pericial de clínica forense realizado al conductor de la motocicleta.

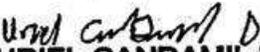
## 2.6 VERSIONES:

**VERSIÓN RENDIDA POR: MARTA LUCIA SIERRA DE ZAPATA**, quien se identifica con CC No. **21691252**, expedida en Dabeiba Ant. Seguidamente se le interroga sobre sus condiciones civiles y personales y DICE: Mis nombres, apellidos y documento son como están escritos, natural de Pueblorrico, resido en la Sta Elena Central, mi teléfono es **2507988**, estado civil unión libre, edad 62 años ocupación u oficio Pensionada **PREGUNTADO:** Libre de juramento, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, sírvase hacer un relato pormenorizado de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos. **CONTESTÓ:** Yo iba por la calle san juan con intención de hacer un giro a la derecha en la carrera 77 cuando llegue a la carera 77 mire los retrovisores puso direccional y gire a la derecha, cuando gire a la derecha me encontré de frente con un vehículo que lo conducía un muchacho y que no hizo el pare entonces yo tuve que frenar para no chocarme con el cuando el carro ya estaba parado sentí un impacto en la parte trasera de mi carro **PREGUNTADO:** ¿Acepta responsabilidad en los hechos? **CONTESTÓ:** Yo considero que no. **PREGUNTADO:** ¿Su vehículo se encuentra asegurado contra daños a terceros?, En caso de que su respuesta sea afirmativa, indique el nombre de la aseguradora. **CONTESTÓ:** En MAPFRE **PREGUNTADO:** ¿Tiene testigos de los hechos?, en caso de ser afirmativo donde se encontraban y si tiene alguna familiaridad con usted. **CONTESTÓ:**No **PREGUNTADO:** ¿Está de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT)? **CONTESTÓ:** Si **PREGUNTADO:** ¿A qué velocidad se desplazaba usted momentos previos a la colisión o accidente? **CONTESTÓ:** de 15 A 20 **PREGUNTADO:** ¿Había observado el vehículo No. 2 y 3 antes de los hechos? **CONTESTÓ:**No **PREGUNTADO:** ¿De cuántos carriles es la vía donde ocurre el accidente? **CONTESTÓ:** tres **PREGUNTADO:** De acuerdo a su respuesta anterior, ¿por cuál carril se desplazaba el vehículo? **CONTESTÓ:**Central **PREGUNTADO:** ¿Cómo eran las condiciones de la vía y el flujo vehicular? **CONTESTÓ:** Condiciones de la vía: Buena, Flujo Vehicular: Medio **PREGUNTADO:** ¿Qué medidas de precaución tomó para realizar el giro **CONTESTÓ:** Mire por el retrovisor y puse las direccionales. **PREGUNTADO:** Si su intención era realizar el giro a la derecha porque no elogio el carril mas próximo a su giro. **CONTESTO:** porque El CARRIL ES PARA SOLO BUS **PREGUNTADO:** ¿Por qué cree usted que se presentaron los hechos? **CONTESTÓ:** porque EL conductor del carro que tenia que hacer el pare no lo hizo y si el conductor hace el pare yo puedo continuar mi ruta. **PREGUNTADO:** Podría explicar al despacho los impactos. **CONTESTO:** Cuando freno siento el impacto atrás que es una moto mi carro no tóco al otro para nada **PREGUNTADO:** ¿En qué lugar del vehículo fue el impacto? **CONTESTÓ:** En la parte trasera derecha a lo cual anexo 5 fotos del sitio y de los daños y la posición final. **PREGUNTADO:** ¿Quién impactó a quién? **CONTESTÓ:** La moto me impacta mi Seguidamente el Despacho le otorga la palabra al abogado (a) GLORIA EDITH RIOS MEJIA **PREGUNTADO:** En el momento del accidente usted se encontraba parada o ya había iniciado movimiento de su giro. **CONTESTO:** El carro estaba detenido. **PREGUNTADO:** Según usted la colisión con la motocicleta ocurren el lugar que usted aparece en el croquis. **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Cuando usted se detiene según lo que manifiesto en el despacho el vehículo numero tres el que venia por el pare donde se encontraba en que parte de la vía **CONTESTÓ:** El se había pasado el pare el carro se siguió de hecho me di cuenta minutos después que estaba parqueado **PREGUNTADO:** Sobre el, carril por el que usted transitaba hay alguna señal que le permitiera hacer el giro. **CONTESTO:** O No se si hay señal pero tampoco me decía que lo podía hacer esa es una calle por la que todos giramos **PREGUNTADO:** Le pongo dos fotografías las cuales anexo indique si es el lugar de ocurrencia de los hechos, igualmente si las señales que se observan en ella son las que existen en la vía. **CONTESTÓ:** si. **PREGUNTADO:** En las fotografías que usted anexa en el vehículo. numero tres aparece un daño en la parte lateral trasera izquierda sabe usted que vehículo ocasiono ese impacto. **CONTESTO:** No me di cuenta NO SE CON QUE SE IMPACTO EL VEHICULO TRES. **PREGUNTADO:** Recuerda usted en donde quedo ubicado el conductor de la motocicleta después del accidente. **CONTESTO:** Yo no me baje del carro porque sentía dolor en la espalda y en el cuello y susto entonces no me di cuenta lo que pasaba a mi alrededor **PREGUNTADO:** Cuando ocurrido el accidente que usted siente el impacto con la motocicleta el vehículo numero tres ya había pasado el pare. **CONTESTO:** Cuando yo tengo que parar o frenar el carro el vehículo tres siguió derecho hasta ai soy consciente. **MANIFIESTA LA APODERADA QUE NO TIENE MÁS PREGUNTAS PARA HACERLE A LA CONDUCTOR** **PREGUNTADO:** Tiene algo más que agregar a la declaración, material fotográfico o fílmico para anexar, o algún otro documento que desee agregar al expediente. **CONTESTO:** no **ES MAS..** No siendo otro el motivo de la presente declaración en constancia firma el declarante.

  
MARTA LUCIA SIERRA DE ZAPATA  
DECLARANTE

**IMAGEN No. 29:** En esta imagen se aprecia la versión rendida en el trámite contravencional por parte de la conductora del vehículo No. 1 camioneta.

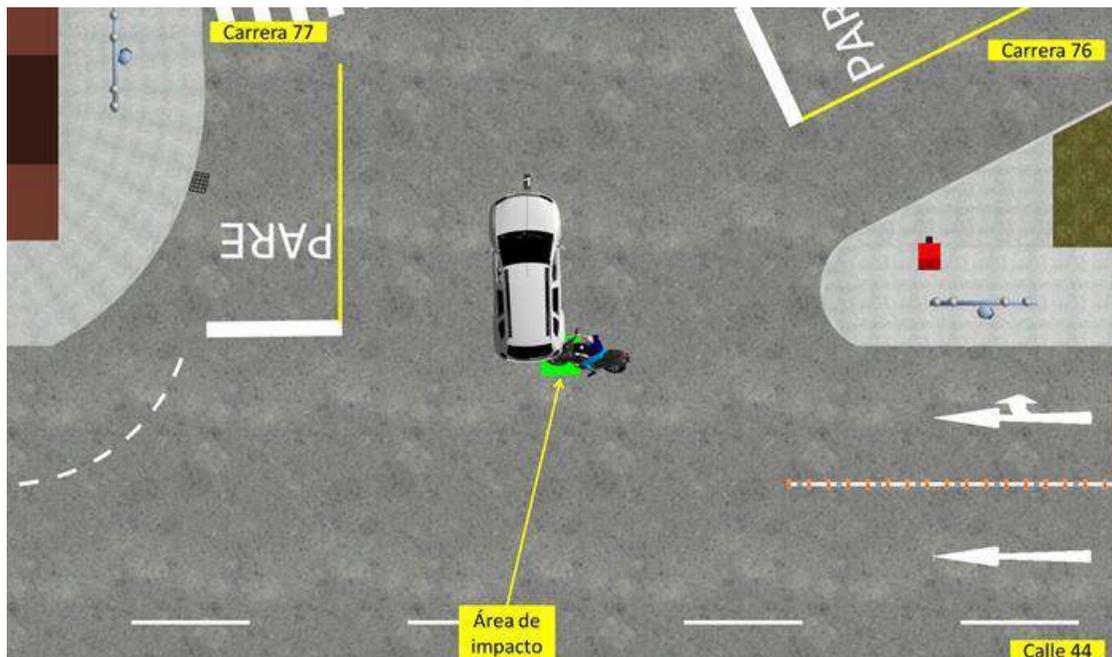
**VERSIÓN RENDIDA POR: URIEL CANDAMIL DUQUE**, quien se identifica con CC No. **10268437**, expedida en **MANIZALES**. Seguidamente se le interroga sobre sus condiciones civiles y personales y DICE: Mis nombres, apellidos y documento son como están escritos, natural de **MANIZALES**, resido en la **CL 37 B 84 A 30 BRR SIMON BOLIVAR CA** del Municipio de **MEDELLIN**. **PREGUNTADO:** Libre de juramento, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, sírvase hacer un relato pormenorizado de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos. **CONTESTÓ:** No se acuerda de nada a consecuencia del accidente. **PREGUNTADO:** ¿Acepta responsabilidad en los hechos? **CONTESTÓ:** (RESPUESTA). Seguidamente el Despacho le otorga la palabra al abogado (a) (**GLORIA EUGENIA NOREÑA MUÑETON**): **PREGUNTADO:** Manifieste al Despacho ¿Recuerda algo de lo sucedido antes del accidente? **CONTESTÓ:** He tratado de visualizar referente a las fotos, vídeos de mi esposa, mis hijas, he estado en el lugar de los hechos pero no recuerdo aun nada; perdí el ojo. Lo que medio recuerdo es porque he visto fotos. **PREGUNTADO:** Manifieste al Despacho ¿Antes del accidente, usted tiene antecedentes neurológicos? **CONTESTÓ:** No, los médicos saben el historial medico mio totalmente.

  
**URIEL CANDAMIL DUQUE**  
**DECLARANTE**

**IMAGEN No. 30:** En esta imagen se aprecia la versión rendida en el trámite contravencional por parte de la conductora del vehículo No. 2 Motocicleta.

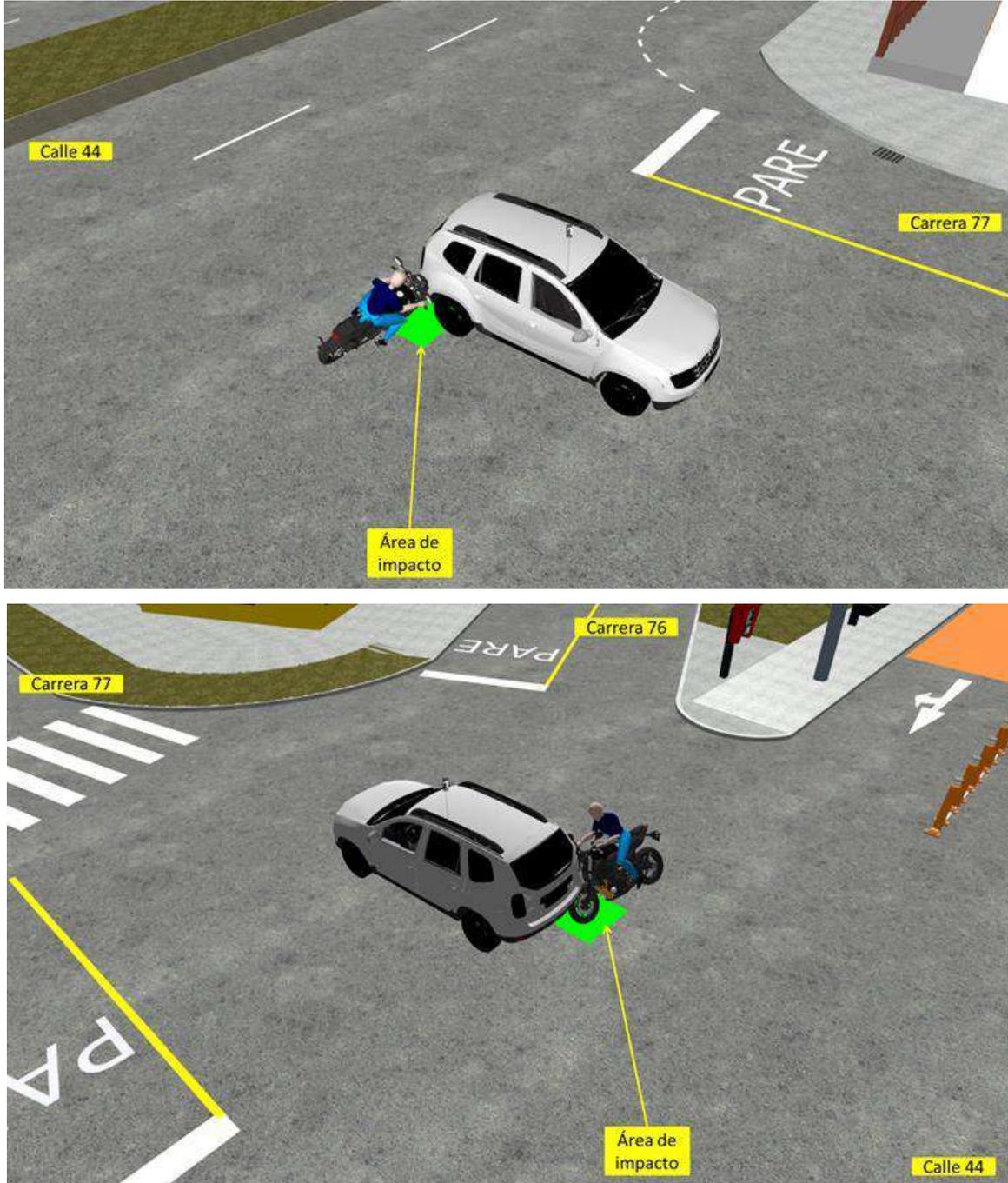
### 3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.

Teniendo en cuenta las evidencias en la vía, el estado final (daños y/o evidencias) de los vehículos, y las posiciones finales de los involucrados, se obtiene la posición relativa al momento del impacto entre la camioneta y la motocicleta; se encuentra un contacto en el vehículo No. 1 **CAMIONETA** en su zona lateral derecha tercio posterior, y para el vehículo No. 2 **MOTOCICLETA** en su zona frontal.



**IMAGEN No. 31:** En esta imagen vista en planta se muestra la posición relativa al momento del impacto entre la camioneta y la motocicleta, y el área de color verde donde se presenta la colisión.

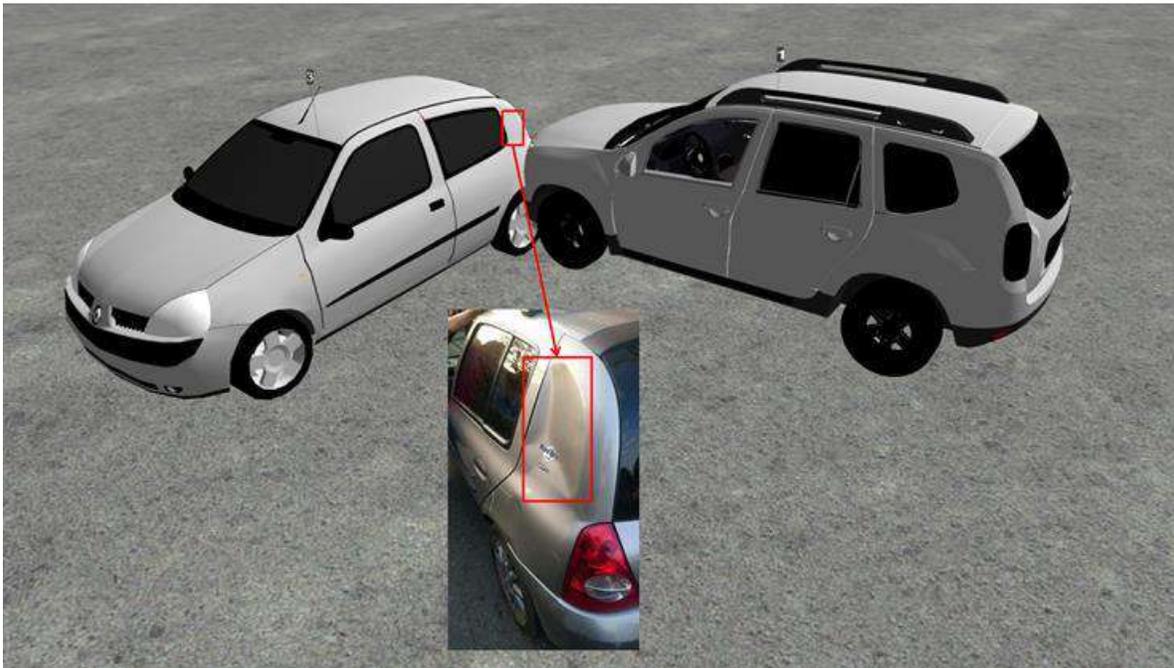
El área de 1,0 x 1,0 m de color verde en las imágenes, indica que el impacto entre la camioneta y la motocicleta se presenta en cualquier punto de esta área con los ángulos que allí se observan, la cual se encuentra ubicada en el carril derecho de la calle 44.



**IMAGEN No. 32:** En estas imágenes vistas en 3D se muestra la posición relativa al momento del impacto entre la camioneta y la motocicleta, y el área de color verde donde se presentó la colisión.

➤ **Consideraciones especiales:**

- En el IPAT se registró como lugar de impacto en el vehículo No. 3 automóvil la zona lateral izquierda tercio posterior.
- Se cuenta con una fotografía (No. 9) donde se observan abolladuras en el guardafangos y la nave posterior izquierda del automóvil.
- No se cuenta con información acerca de daños y/o lugares de impacto en la zona frontal del vehículo No. 1 camioneta.
- De acuerdo a los anteriores ítems, se puede afirmar que no es posible técnicamente determinar un impacto entre los vehículos No. 1 camioneta y No. 3 automóvil.
- La altura de la abolladura superior presentada por el automóvil en su nave posterior izquierda, no es compatible con la altura de la zona frontal de la camioneta, tal y como se observa en la siguiente imagen:



**IMAGEN No. 33:** En esta imagen se aprecia que no hay compatibilidad entre los daños del automóvil y la altura de la zona frontal de la camioneta.

#### 4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS.

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

##### **Conceptos básicos: teóricos-físicos.**

La deducción analítica de la velocidad de circulación de los vehículos, la secuencia y dinámica del accidente se basa en la utilización del método científico como **METODOLOGÍA** y técnicas de reconstrucción de accidentes de tránsito fundamentadas en **MODELOS FÍSICOS** como leyes de conservación, leyes de cinemática y dinámica, que tengan en cuenta las principales variables que intervienen en el siniestro, e involucre los parámetros que determinan la ocurrencia del mismo, además se tuvo en cuenta las siguientes condiciones:

- El área de impacto se localizó teniendo en cuenta las trayectorias que seguían los vehículos antes de la colisión, los daños que estos presentaron, sus lugares de impacto, sus posiciones finales, y las evidencias en la vía, a partir de los resultados de los cálculos realizados, utilizando en conjunto las leyes de la cinemática, lugares diferentes no dieron resultados físicamente posibles y por tal motivo se descartan.
- Los vehículos después del impacto se detienen por el rozamiento de las llantas con el asfalto seco para la camioneta y el automóvil, el arrastre de la motocicleta sobre el piso, además el arrastre del conductor de la motocicleta sobre la vía.

- La región donde se produjo la colisión y hasta donde se detuvieron los vehículos es recta, plana, se encontraba seca, en buen estado y con iluminación natural.
- Los coeficientes de rozamiento efectivo<sup>1</sup> después del impacto que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descrito anteriormente, entre  $\mu=0,7$  y  $\mu=0,9$  para el arrastre del conductor de la motocicleta sobre la vía, entre  $\mu=0,3$  y  $\mu=0,5$  para la motocicleta, entre  $\mu=0,3$  y  $\mu=0,4$  para la camioneta, y entre  $\mu=0,3$  y  $\mu=0,4$  para el automóvil durante la frenada
- La posición relativa de los vehículos al momento del impacto se encuentra a partir de los daños que estos presentaron, sus lugares de impacto, sus posiciones finales y las evidencias en la vía.
- Un proceso de frenada de emergencia se calcula teniendo en cuenta un tiempo de reacción del conductor entre uno coma dos (1,2 s) y uno coma cinco (1,5 s) segundos, la desaceleración del vehículo durante la frenada es uniforme con un *coeficiente de rozamiento efectivo* mínimo de ( $\mu=0,7$ ) y máximo de ( $\mu=0,8$ ) para la camioneta y el automóvil y mínimo de ( $\mu=0,4$ ) y máximo de ( $\mu=0,6$ ) para la motocicleta.
- Los cálculos se realizan con la herramienta *IRS<sup>®</sup> Calculator*, hoja de cálculo en Excel, en la cual se ingresan las fórmulas de los modelos físicos utilizados, herramienta elaborada por la Dirección Forense de IRS VIAL SAS.

**NOTA 2:** *Los resultados del análisis y los cálculos aquí hechos dependen en su totalidad de la información recibida; sin embargo los rangos usados para los diferentes parámetros se han escogido de manera que incluyan lo que en realidad sucedió.*

---

<sup>1</sup> *Coeficiente de rozamiento efectivo significa que se tienen en cuenta todos los factores que influyen en la desaceleración de los vehículos, impactos posteriores, estado de la vía, pendiente de la vía y estado de rotación de las llantas (bloqueadas, libres o aceleradas).*

**4.1 CÁLCULO DE LA VELOCIDAD RELATIVA INICIAL Y EL ΔV DE LOS VEHÍCULOS  
A PARTIR DE LA TECNICA EES.**

$$V_{R1} = \sqrt{V_{R2}^2 + \frac{2\Delta E}{m^*}} \quad (1)$$

$V_{R1}$  = Velocidad relativa inicial. Se obtuvieron valores: entre 66 y 79 km/h.

$V_{R2}$  = Velocidad relativa final. Se utilizó 0 km/h.

$m^*$  = masa reducida.

$\Delta E$  = Energía total de deformación.

$$m^* = \frac{m_1 * m_2}{m_1 + m_2} \quad (2)$$

$m_1$  = masa del vehículo camioneta: entre 1300 y 1400 kg.

$m_2$  = masa del vehículo motocicleta: entre 280 y 290 kg.

$$\Delta E = \frac{1}{2} m_1 * EES_1^2 + \frac{1}{2} m_2 * EES_2^2 \quad (3)$$

$EES_1$  = Velocidad equivalente de Energía de la camioneta: entre 25 y 30 km/h.

$EES_2$  = Velocidad equivalente de Energía de la motocicleta: entre 25 y 30 km/h.

$$\Delta V_1 = \sqrt{\frac{2Em_2}{m_1 * (m_1 + m_2)}} \quad (4)$$

$$\Delta V_2 = \sqrt{\frac{2Em_1}{m_2 * (m_1 + m_2)}} \quad (5)$$

$\Delta V$ : Cambio de velocidad del vehículo durante el impacto.

$E$ : Energía total absorbida por los dos vehículos debido a la deformación.

$$E = E_1 + E_2 \quad (6)$$

$E_1$  = Energía absorbida por el vehículo No. 1.

$E_2$  = Energía absorbida por el vehículo No. 2.

$$E_1 = \frac{EES_1^2 * m_1}{2} \quad (7)$$

$$E_2 = \frac{EES_2^2 * m_2}{2} \quad (8)$$

EES = Velocidad equivalente de Energía: Es la velocidad del vehículo al colisionar contra una barrera indeformable y presentar los mismos daños que resultaron en el accidente.

Se obtiene un  $\Delta V$  para la camioneta: entre 11,6 y 13,9 km/h.

Se obtiene un  $\Delta V$  para la motocicleta: entre 53,9 y 64,7 km/h.

IRS® Calculator Calculo de $\Delta V$ y $V_r$ a partir de estimación de EES			
Masa del vehículo 1	1350	1300	1400
EES mínimo V1	25 km/h		
EES máximo V1	30 km/h		
Masa del vehículo 2	290	280	300
EES mínimo V2	25 km/h		
EES máximo V2	30 km/h		
Velocidad relativa final mínima	0 km/h		
Velocidad relativa final máxima	0 km/h		
masa reducida: 238,72			
<b>Resultados</b>			
Energía mínima del vehículo 1	32552		
Energía máxima del vehículo 1	46875		
Energía mínima del vehículo 2	6993		
Energía máxima del vehículo 2	10069		
Energía total mínima	39545		
Energía total máxima	56944		
		$\Delta V$ Vehículo 1	
		mínimo	11,6
		máximo	13,9
		$\Delta V$ Vehículo 2	
		mínimo	53,9
		máximo	64,7
		Velocidad relativa inicial mínima	65,5
		Velocidad relativa inicial máxima	78,6

**IMAGEN No. 34:** En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

#### 4.2 VELOCIDAD DE LA CAMIONETA AL MOMENTO DEL IMPACTO CON LA MOTOCICLETA DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA HASTA DETENERSE

$$V_v = \left[ -t + \left( t^2 + \frac{2d_A}{\mu g} \right)^{1/2} \right] \mu g \quad (9)$$

$V_v$ : Velocidad de la camioneta al impacto con la motocicleta: entre 9,0 y 14,0 km/h.

$\mu$ : Coeficiente de rozamiento efectivo entre las llantas y el asfalto: entre 0,3 - 0,4.

$g$ : Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s<sup>2</sup>

$d$ : Distancia total recorrida por el vehículo: entre 1,0 y 2,0 m.

$t$ : Tiempo de respuesta para la conductora del vehículo: se utilizó 0 s, es decir, la conductora se encontraba reaccionando al momento del impacto.

IRS® Calculator					
VELOCIDAD DE UN VEHÍCULO DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA, FACTOR DESACELERACION Y TIEMPO DE RESPUESTA HASTA LA DETENCIÓN					
DISTANCIA MINIMA	d min (m)	1,00			
DISTANCIA MAXIMA	d max (m)	2,00			
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	μ min	0,3			
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	μ max	0,4			
TIEMPO DE RESPUESTA MINIMO	tr min (seg)	0			
TIEMPO DE RESPUESTA MAXIMO	tr max (seg)	0			
PENDIENTE DE LA VIA	%	0	0,00	Grados	0,00
RESULTADOS					
PLANO					
VELOCIDAD MINIMA		2,42	8,7	km/h	
VELOCIDAD MAXIMA		3,96	14,3	km/h	

**IMAGEN No. 35:** En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

#### 4.3 VELOCIDAD RELATIVA INICIAL DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE CADA VEHÍCULO Y AL ÁNGULO QUE FORMAN AL IMPACTO

$$V_{ri}^2 = V_1^2 + V_2^2 - 2V_1 V_2 \cos\theta \quad (10)$$

$V_{ri}$ : Velocidad relativa inicial: entre 66 y 79 km/h.

$V_1$ : Velocidad de impacto de la CAMIONETA: entre 9 y 14 km/h.

$V_2$ : Velocidad de impacto de la MOTOCICLETA: entre 65 y 80 km/h.

$\theta$ : Ángulo que forman las velocidades al momento del impacto: entre 90° y 95° para la camioneta y entre 175 y 180° para la motocicleta.

IRS® Calculator						
VELOCIDAD RELATIVA INICIAL						
		α1i	α2i	V1	V2	IRS® Calculator
	α1i (°) min	α2i (°) min	V1i (km/h) min	V2i (km/h) min	α1i (°) min	α2i (°) min
	90	175	9,0	85	1,57	3,05
	α1i (°) máx	α2i (°) máx	V1i (km/h) máx	V2i (km/h) máx	α1i (°) máx	α2i (°) máx
	95	180	14,0	80	1,66	3,14
RESULTADO						
Velocidad Relativa	Vr min	65,8	65,5			
	Vr max	78,8	78,8			

**IMAGEN No. 36:** En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

**4.2 VELOCIDAD DEL AUTOMÓVIL AL MOMENTO DEL IMPACTO ENTRE LA  
CAMIONETA Y LA MOTOCICLETA DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA  
HASTA DETENERSE**

$$V_v = \left[ -t + \left( t^2 + \frac{2d_A}{\mu g} \right)^{1/2} \right] \mu g \quad (11)$$

- V<sub>v</sub>: Velocidad del automóvil al impacto de la camioneta y la moto: 28,0 - 33,0 km/h.
- μ: Coeficiente de rozamiento efectivo entre las llantas y el asfalto: entre 0,3 - 0,4.
- g: Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s<sup>2</sup>
- d: Distancia total recorrida por el vehículo: entre 10,0 y 11,0 m.
- t: Tiempo de respuesta para la conductora del vehículo: se utilizó 0 s, es decir, la conductora se encontraba reaccionando al impacto entre la camioneta y la motocicleta.

<i>IRS® Calculator</i> <b>VELOCIDAD DE UN VEHÍCULO DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA, FACTOR DESACELERACION Y TIEMPO DE RESPUESTA HASTA LA DETENCIÓN</b>				
DISTANCIA MINIMA	d min (m)	10,00		
DISTANCIA MAXIMA	d max (m)	11,00		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	μ min	0,3		
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	μ max	0,4		
TIEMPO DE RESPUESTA MINIMO	tr min (seg)	0		
TIEMPO DE RESPUESTA MAXIMO	tr max (seg)	0		
PENDIENTE DE LA VIA	%	0	0,00	0,00
<b>RESULTADOS</b>				
<b>PLANO</b>				
VELOCIDAD MINIMA		7,67	27,6	km/h
VELOCIDAD MAXIMA		9,29	33,4	km/h

**IMAGEN No. 37:** En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

**4.4 DISTANCIA QUE REQUIERE UN VEHÍCULO PARA DETENERSE Y QUE SE  
DESPLAZA A UNA VELOCIDAD V<sub>v</sub>.**

$$D_T = \frac{V_v^2}{2\mu g} + t_r V_v \quad (12)$$

D<sub>T</sub> = Distancia total recorrida.

$V_v$  = Velocidad del vehículo.

$t_r$  = tiempo de reacción de una persona atenta.

$g$ : Valor de la aceleración de la gravedad:  $9,8 \text{ m/s}^2$

$\mu$  - Coeficiente de rozamiento entre las llantas del vehículo y el piso seco.

DISTANCIA QUE REQUIERE LA CAMIONETA PARA DETENERSE					
VELOCIDAD MINIMA INICIAL	Vo min (km/h)	9	2,50		
VELOCIDAD MAXIMA INICIAL	Vo max (km/h)	14	3,89		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	$\mu$ min	0,7			
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	$\mu$ max	0,8			
TIEMPO DE REACCION MINIMO	tr min (seg)	1,2			
TIEMPO DE REACCION MAXIMO	tr max (seg)	1,5	Radianes	Grados	
PENDIENTE DE LA VIA	%	0	0,00		0,00
RESULTADOS					
PLANO	distancia de reacción		distancia de		Distancia total
DISTANCIA MINIMA	3,0 m		0,4 m		3,4 m
DISTANCIA MAXIMA	5,8 m		1,1 m		6,9 m
DISTANCIA QUE REQUIERE LA MOTOCICLETA PARA DETENERSE					
VELOCIDAD MINIMA INICIAL	Vo min (km/h)	65	18,06		
VELOCIDAD MAXIMA INICIAL	Vo max (km/h)	80	22,22		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	$\mu$ min	0,4			
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	$\mu$ max	0,6			
TIEMPO DE REACCION MINIMO	tr min (seg)	1,2			
TIEMPO DE REACCION MAXIMO	tr max (seg)	1,5	Radianes	Grados	
PENDIENTE DE LA VIA	%	0	0,00		0,00
RESULTADOS					
PLANO	distancia de reacción		distancia de		Distancia total
DISTANCIA MINIMA	21,7 m		27,7 m		49,4 m
DISTANCIA MAXIMA	33,3 m		63,0 m		96,3 m
DISTANCIA QUE REQUIERE EL AUTOMÓVIL PARA DETENERSE					
VELOCIDAD MINIMA INICIAL	Vo min (km/h)	27	7,50		
VELOCIDAD MAXIMA INICIAL	Vo max (km/h)	33	9,17		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	$\mu$ min	0,7			
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	$\mu$ max	0,8			
TIEMPO DE REACCION MINIMO	tr min (seg)	1,2			
TIEMPO DE REACCION MAXIMO	tr max (seg)	1,5	Radianes	Grados	
PENDIENTE DE LA VIA	%	0	0,00		0,00
RESULTADOS					
PLANO	distancia de reacción		distancia de		Distancia total
DISTANCIA MINIMA	9,0 m		3,6 m		12,6 m
DISTANCIA MAXIMA	13,8 m		6,1 m		19,9 m

**IMAGEN No. 38:** En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

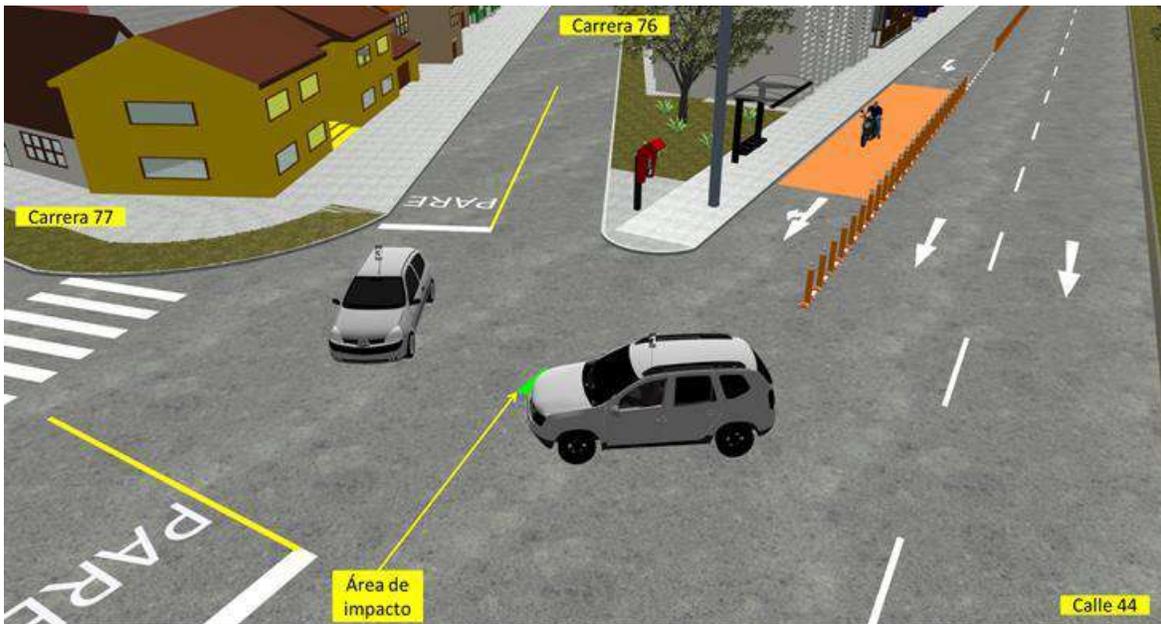
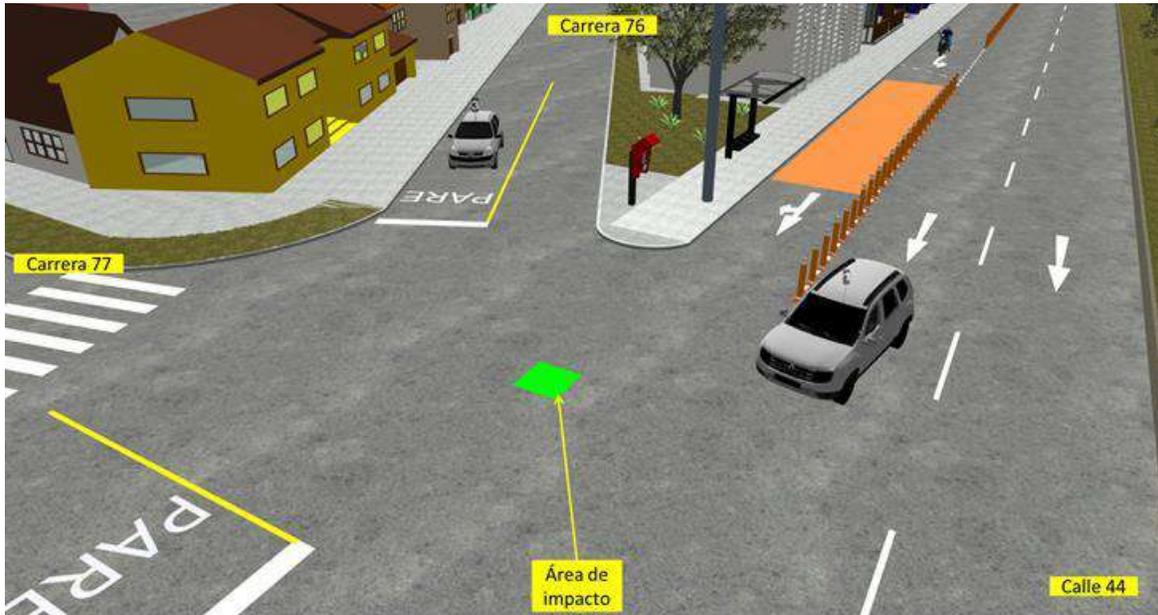
## 5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable para el accidente en donde: Antes del accidente, los vehículos No. 1 camioneta y No. 2 motocicleta se desplazaban por la calzada norte de la calle 44 en sentido oriente – occidente; el vehículo No.1 **CAMIONETA** por el carril central realizando un giro hacia la derecha para tomar la carrera 77 a una velocidad al momento del impacto con la motocicleta comprendida entre nueve (**9 km/h**) y catorce (**14 km/h**) kilómetros por hora, el vehículo No. 2 **MOTOCICLETA** se desplazaba por el carril derecho a una velocidad al momento del impacto con la camioneta comprendida entre sesenta y cinco (**65 km/h**) y ochenta (**80 km/h**) kilómetros por hora, y el vehículo No. 3 **AUTOMÓVIL** a una velocidad al momento del impacto entre la camioneta y la motocicleta comprendida entre veintisiete (**27 km/h**) y treinta y tres (**33 km/h**) kilómetros por hora.

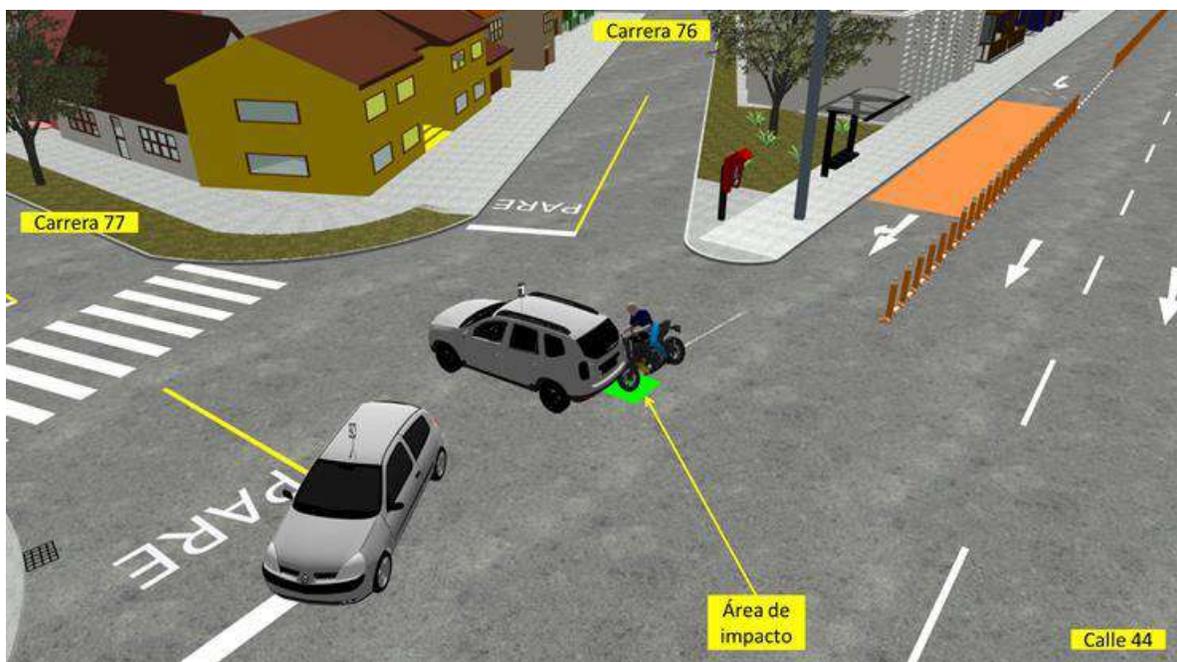
El automóvil inicia el cruce de la intersección desde la carrera 76 hacia la calle 44, la camioneta desde el carril central de la calle 44 inicia una maniobra de giro a la derecha para tomar la carrera 77, y la motocicleta desplazándose por el carril derecho (carril preferencial bus) con su zona frontal impacta con la zona lateral derecha tercio posterior de la camioneta la cual se detiene y queda en posición final; después del impacto la motocicleta cae al suelo y su conductor sale expulsado del vehículo, cae al suelo y queda en posición final.

Es importante tener en cuenta que no se presentó un impacto entre la motocicleta y el automóvil; a su vez, técnicamente no es posible determinar que se haya presentado un impacto entre la camioneta y el automóvil.

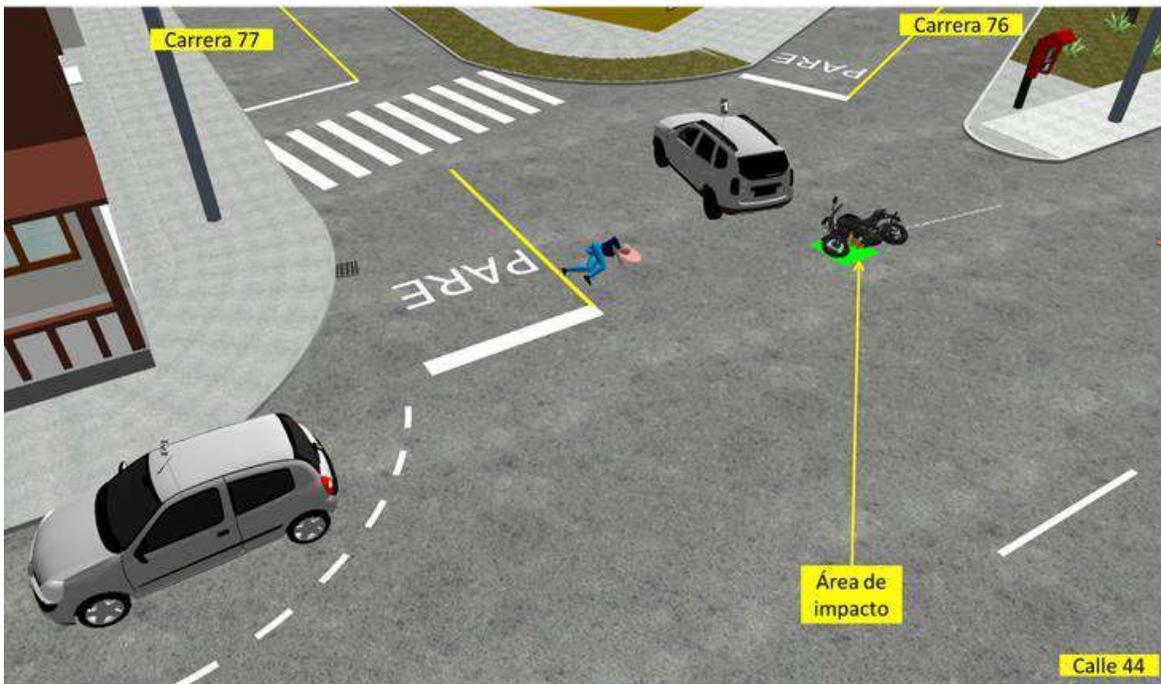
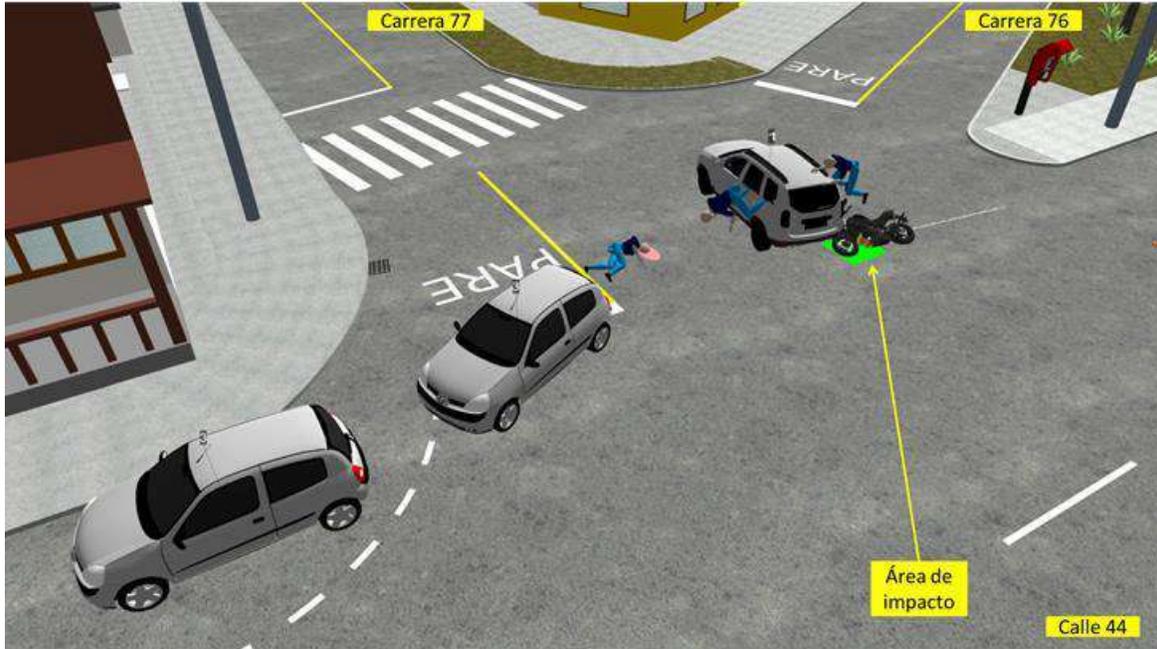
A continuación se describe en orden cronológico la secuencia del accidente:



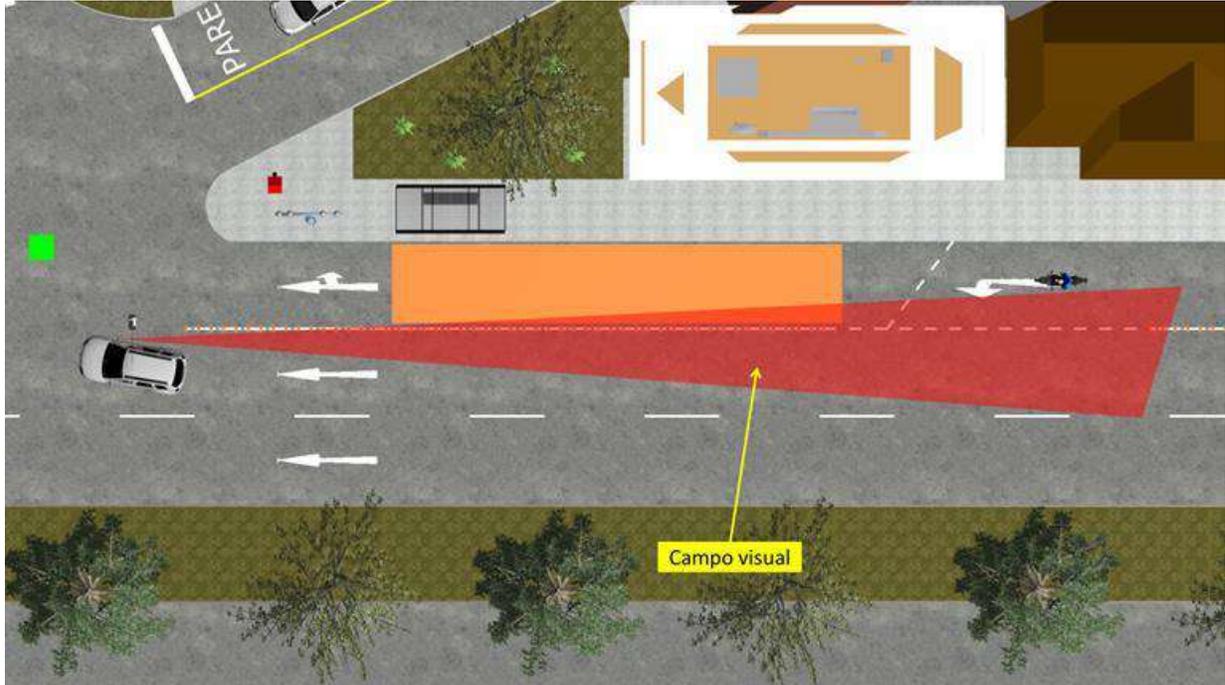
**IMAGEN No. 39:** En estas imágenes se aprecia respectivamente la secuencia de los vehículos involucrados 2,0 y 1,0 segundos antes de la colisión entre la camioneta y la motocicleta.



**IMAGEN No. 40:** En estas imágenes se aprecia respectivamente la secuencia de los vehículos involucrados 0,5 segundos antes del impacto, y al momento de la colisión.



**IMAGEN No. 41:** En estas imágenes se aprecia respectivamente la secuencia del motociclista y el automóvil después del impacto, y la posición final de los involucrados.



**IMAGEN No. 42:** En estas imágenes se aprecia el posible campo visual de la conductora de la camioneta por el retrovisor derecho al momento de iniciar el giro hacia la derecha; es probable que se haya generado un punto ciego, impidiéndole percibir a la motocicleta.

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> Tiempo de reacción normal para un conductor atento en condiciones ambientales diurnas, vía seca, con iluminación natural.

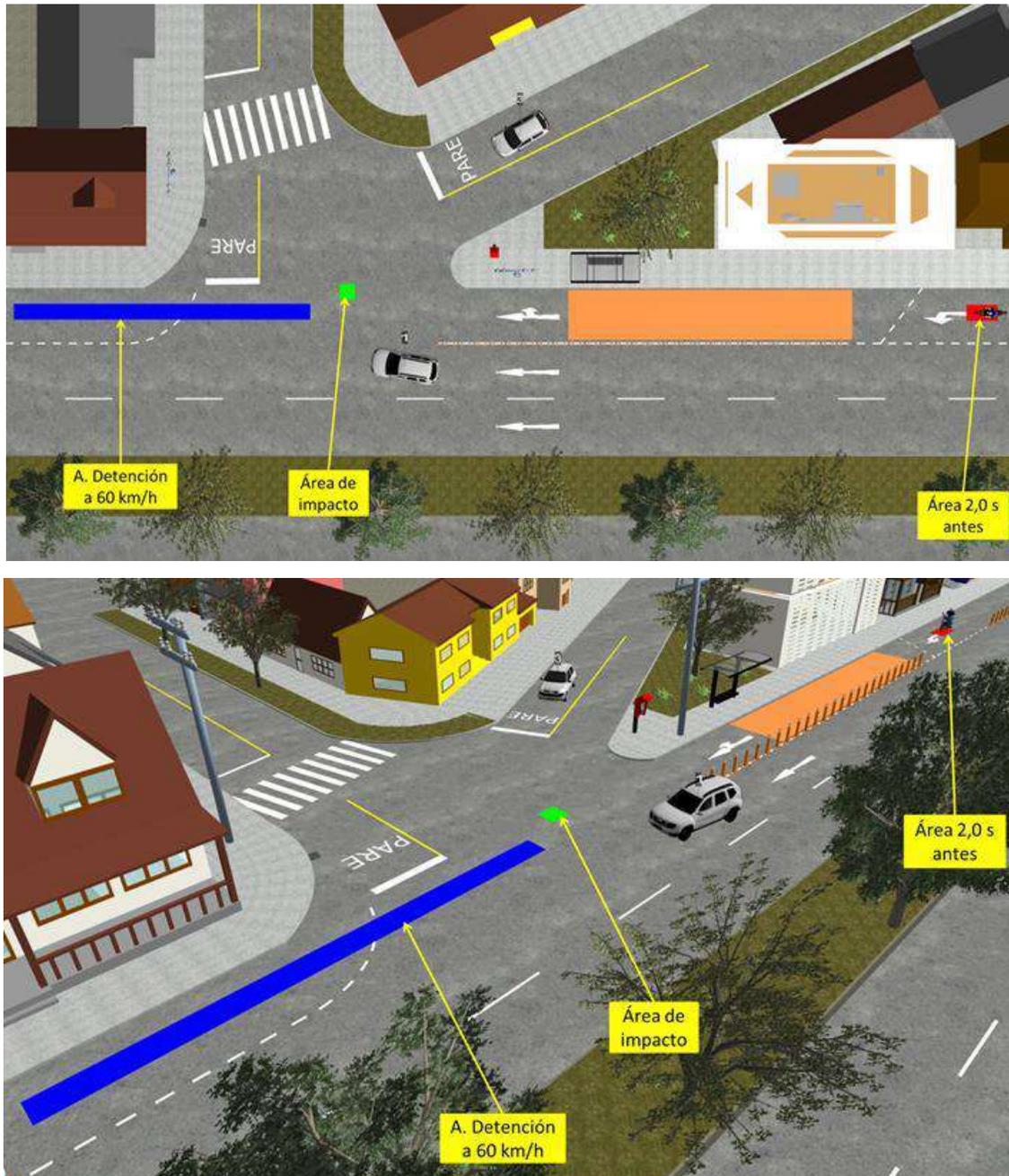
En los anteriores procesos se involucran dos distancias recorridas por el vehículo, primero la distancia que recorre el vehículo durante el tiempo de reacción del conductor, llamada distancia de reacción **dR**, y segundo la distancia que recorre el vehículo durante la frenada **dF**, la distancia total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

<b>VELOCIDAD</b>	<b>Distancia de Reacción dR</b>	<b>Distancia de Frenado dF</b>	<b>Distancia Total de frenado dT</b>
<b>CAMIONETA</b> Entre 9 y 14 km/h	Entre 3,0 y 5,8 m	Entre 0,4 y 1,1 m	Entre 3,4 y 6,9 m
<b>MOTOCICLETA</b> Entre 65 y 80 km/h	Entre 21,7 y 33,3 m	Entre 27,7 y 63,0 m	Entre 49,4 y 96,3 m
<b>MOTOCICLETA</b> A 30 km/h	Entre 10,0 y 12,5 m	Entre 5,9 y 8,9 m	Entre 15,9 y 21,4 m
<b>MOTOCICLETA</b> A 60 km/h	Entre 20,0 y 25,0 m	Entre 23,6 y 35,4 m	Entre 43,6 y 60,4 m
<b>AUTOMÓVIL</b> Entre 27 y 33 km/h	Entre 9,0 y 13,8 m	Entre 3,6 y 6,1 m	Entre 12,6 y 19,9 m

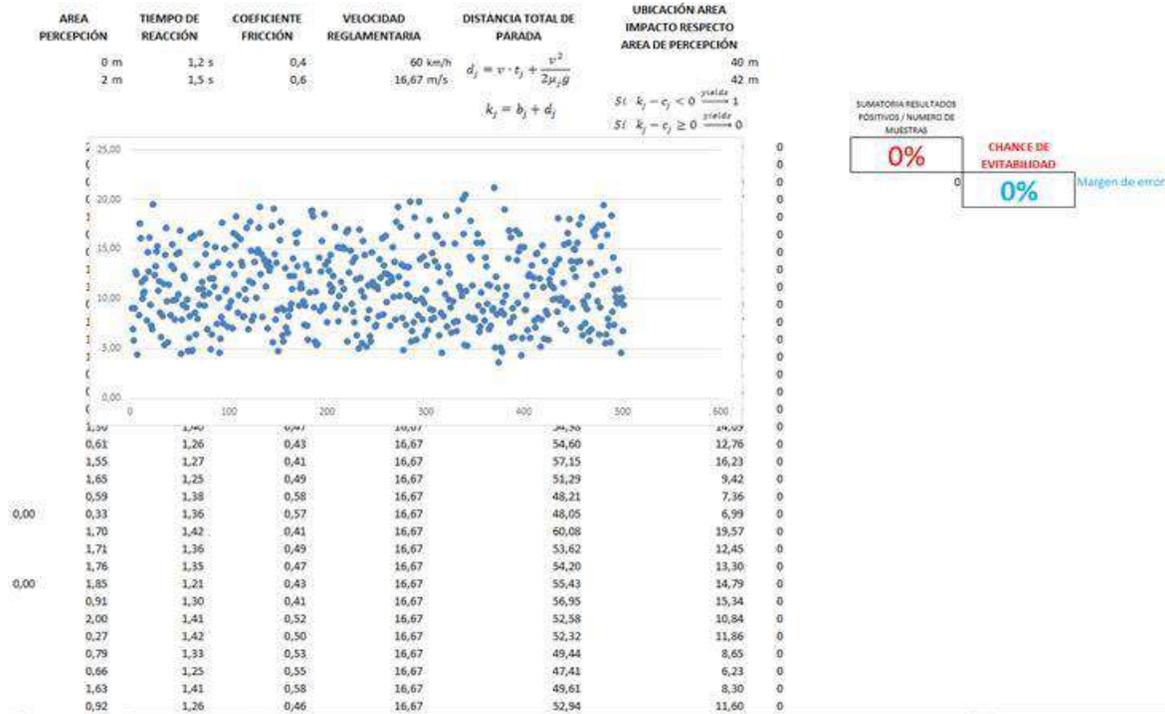
**TABLA No. 5**

El hecho que analiza la evitabilidad del accidente radica en determinar en qué lugar se encontraba cada vehículo cuando podía percibir al otro como riesgo, y así realizar las maniobras tendientes a evitar el contacto entre ellos, maniobras como frenar o girar.

En la siguiente imagen se observa la motocicleta 2,0 s antes del impacto y donde su conductor podía percibir a la camioneta (iniciando el giro hacia la derecha) como riesgo y realizar alguna maniobra de reacción, esta área (roja) está ubicada a una distancia de entre 40,0 y 42,0 metros antes de del área (verde) de colisión; y el área de color azul representa el lugar donde se hubiese detenido la motocicleta en caso de desplazarse a 60 km/h, y está ubicada a un distancia de entre 43,6 y 60,4 metros adelante del área de color rojo.



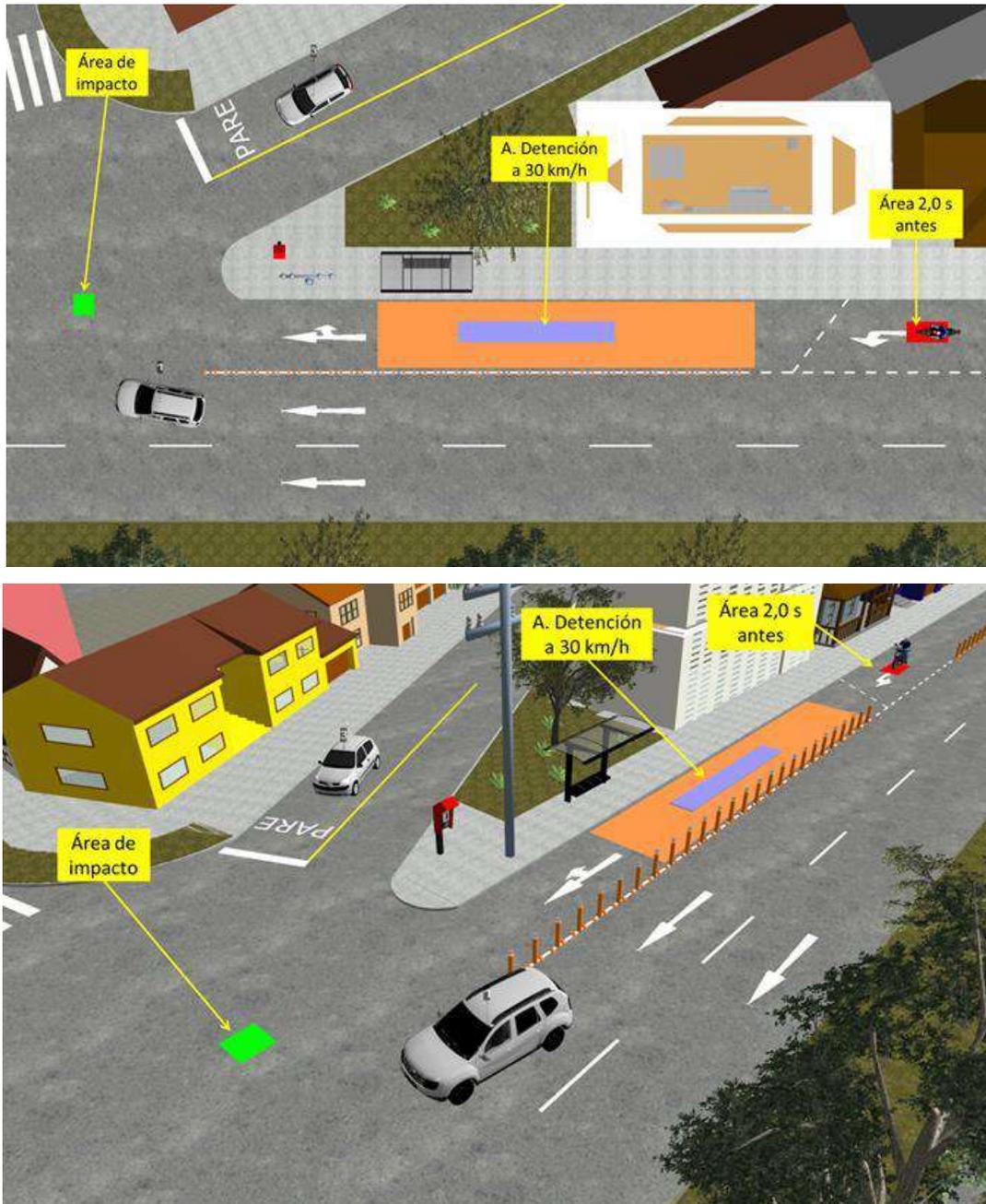
**IMAGEN No. 43:** En estas imágenes se aprecia la posición de los vehículos dos coma cero (2,0) segundos antes de la colisión; nótese el área verde donde ocurrió el impacto; el área de color rojo representa el lugar donde se encontraba la motocicleta, y el área azul de detención de la motocicleta a 60 km/h.



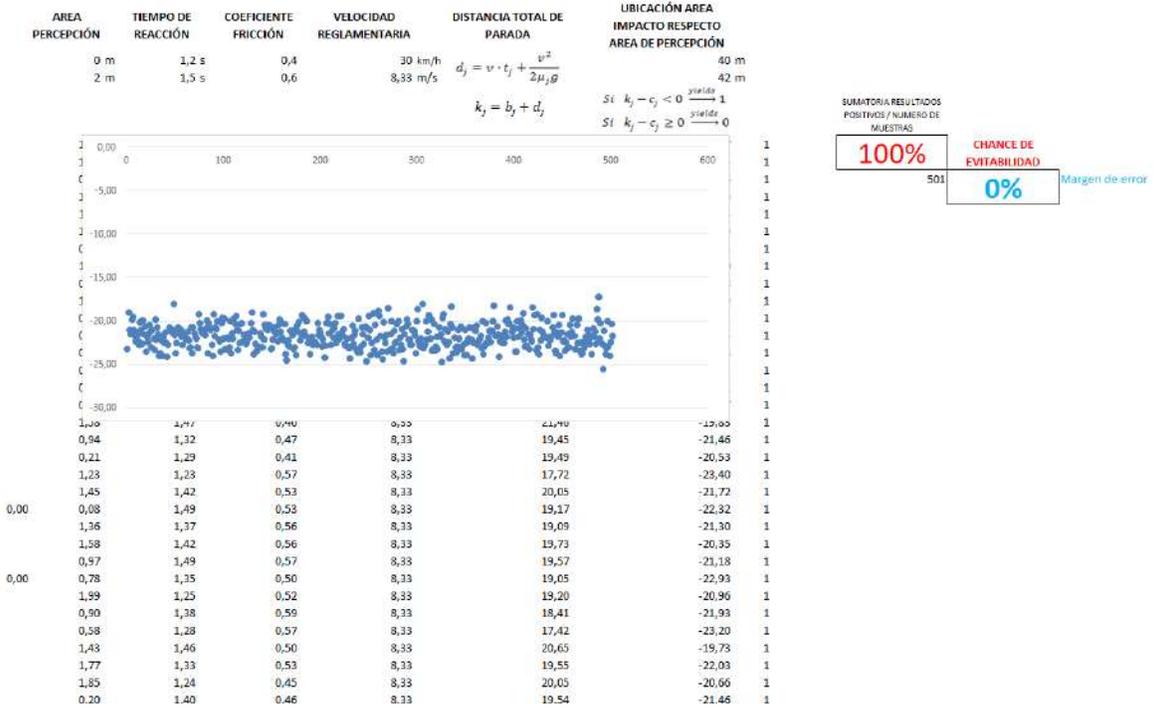
**IMAGEN No. 44:** En esta imagen se aprecian los resultados del análisis de evitabilidad, donde se muestra que si el vehículo No.2 MOTOCICLETA se hubiese desplazado a 60 km/h, existiría un chance de evitabilidad del 0%.

Se establece que el vehículo No. 2 MOTOCICLETA transitando a la velocidad de 60 km/h y realizando un proceso de percepción reacción y frenado de emergencia dos coma cero (2,0) segundos antes de la colisión, la probabilidad de evitar el accidente era de 0%.

En la siguiente imagen se observa la motocicleta 2,0 s antes del impacto y donde su conductor podía percibir a la camioneta (iniciando el giro hacia la derecha) como riesgo y realizar alguna maniobra de reacción, esta área (roja) está ubicada a una distancia de entre 40,0 y 42,0 metros antes de del área (verde) de colisión; y el área de color morado representa el lugar donde se hubiese detenido la motocicleta en caso de desplazarse a 30 km/h, y está ubicada a un distancia de entre 15,9 y 21,4 metros adelante del área de color rojo.



**IMAGEN No. 45:** En estas imágenes se aprecia la posición de los vehículos dos coma cero (2,0) segundos antes de la colisión; nótese el área verde donde ocurrió el impacto; el área de color rojo representa el lugar donde se encontraba la motocicleta, y el área morada de detención de la motocicleta a 30 km/h.



**IMAGEN No. 46:** En esta imagen se aprecian los resultados del análisis de evitabilidad, donde se muestra que si el vehículo No.2 MOTOCICLETA se hubiese desplazado a 30 km/h, existiría un chance de evitabilidad del 100%.

Se establece que el vehículo No. 2 MOTOCICLETA transitando a la velocidad de 30 km/h y realizando un proceso de percepción reacción y frenado de emergencia dos coma cero (2,0) segundos antes de la colisión, la probabilidad de evitar el accidente era de 100%.

**7. HALLAZGOS:**

a. Los resultados del análisis hecho son compatibles con el modelo físico utilizado, en particular con las posiciones finales de los vehículos, el estado final (daños y/o evidencias) de los automotores, sus lugares de impacto, y las lesiones que se presentaron.

- b.** La construcción del croquis en 3D se basa en el reporte de la autoridad de tránsito y en el registro de rastros y evidencias diagramados y referenciados en el croquis del IPAT, complementado con la inspección al lugar del accidente, y las fotografías tomadas el día de los hechos.
- c.** El área verde de 1,0 x 1,0 m en las imágenes, indica que el impacto entre la camioneta y la motocicleta se presenta en cualquier punto de esta área con los ángulos que allí se observan, ubicada en el carril derecho de la calle 44.
- d.** En el tramo de vía donde se presentó el accidente, área urbana, sector residencial – comercial, la velocidad máxima permitida es de 30 km/h.
- e.** El tramo de vía donde se presentó el accidente, es intersección recta, plana, se encontraba seca, de material asfalto en buen estado, y con iluminación natural.
- f.** Según el IPAT, el examen de embriaguez realizado a la conductora del vehículo No. 1 camioneta, arrojó resultado negativo.
- g.** No se cuenta con información que permita establecer el estado anímico, fisiológico y de embriaguez en el que se encontraban los conductores de la motocicleta y el automóvil al momento de la ocurrencia del accidente.
- h.** No se cuenta con información que permita identificar si el conductor de la motocicleta portaba casco de protección al momento de la ocurrencia del accidente.
- i.** En el IPAT no fueron diagramadas huellas de ningún tipo sobre la vía.
- j.** En las fotografías del día de los hechos se puede observar una huella de arrastre metálico sobre la vía, la cual fue marcada por la motocicleta y tiene una longitud aproximada de 3,0 metros.
- k.** Técnicamente no es posible en el presente caso determinar la participación de otros vehículos en la ocurrencia del accidente.
- l.** En el IPAT se registró como causa probable (hipótesis) del accidente el código 112 *“Desobedecer señales o normas de tránsito” (No acatar las indicaciones de las señales existentes en el momento del accidente. No confundir con carencia de señales. O no respetar en general, las normas descritas en la ley).*

- m.** Las evidencias recopiladas para el análisis del presente caso, y la dinámica del accidente, permiten afirmar que no se presentó un contacto, impacto y/o interacción entre los vehículos No. 2 MOTOCICLETA y No. 3 AUTOMÓVIL.
- n.** Los resultados obtenidos poseen un rango o margen de incertidumbre como consecuencia del análisis objetivo de la evidencia recopilada y el error sistemático que se presenta en el proceso investigativo y ante las falencias que se pueden llegar a presentar en cuanto a la fijación de la evidencia en el lugar de los hechos.
- o.** El lago hemático diagramado en el croquis de la autoridad, y las fotografías del día de los hechos, permiten identificar la posición final del motociclista después del impacto.
- p.** En el IPAT se registró como lugar de impacto en el vehículo No. 3 automóvil la zona lateral izquierda tercio posterior.
- q.** Se cuenta con una fotografía (No. 9) donde se observan abolladuras en el guardafangos y la nave posterior izquierda del automóvil.
- r.** No se cuenta con información acerca de daños y/o lugares de impacto en la zona frontal del vehículo No. 1 camioneta.
- s.** De acuerdo a los anteriores ítems, se puede afirmar que no es posible técnicamente determinar un impacto entre los vehículos No. 1 camioneta y No. 3 automóvil.
- t.** La altura de la abolladura superior presentada por el automóvil en su nave posterior izquierda, no es compatible con la altura de la zona frontal de la camioneta.
- u.** Es probable que con información acerca del registro fotográfico del estado final de la zona frontal de la camioneta, se pueda complementar el presente informe.
- v.** Es probable que se haya podido generar un punto ciego en la visual de la conductora de la camioneta al observar por su retrovisor derecho, impidiéndole que pudiera percibir a la motocicleta, antes de iniciar la maniobra de giro hacia la derecha.

## 8. CONCLUSIONES:

### 8.1 Secuencia:

1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable<sup>3</sup> para el accidente en donde: Antes del accidente, los vehículos No. 1 camioneta y No. 2 motocicleta se desplazaban por la calzada norte de la calle 44 en sentido oriente – occidente; el vehículo No.1 CAMIONETA por el carril central realizando un giro hacia la derecha para tomar la carrera 77 a una velocidad al momento del impacto con la motocicleta comprendida entre nueve (9 km/h) y catorce (14 km/h) kilómetros por hora, el vehículo No. 2 MOTOCICLETA se desplazaba por el carril derecho a una velocidad al momento del impacto con la camioneta comprendida entre sesenta y cinco (65 km/h) y ochenta (80 km/h) kilómetros por hora, y el vehículo No. 3 AUTOMÓVIL a una velocidad al momento del impacto entre la camioneta y la motocicleta comprendida entre veintisiete (27 km/h) y treinta y tres (33 km/h) kilómetros por hora.

2. El automóvil inicia el cruce de la intersección desde la carrera 76 hacia la calle 44, la camioneta desde el carril central de la calle 44 inicia una maniobra de giro a la derecha para tomar la carrera 77, y la motocicleta desplazándose por el carril derecho (carril preferencial bus) con su zona frontal impacta con la zona lateral derecha tercio posterior de la camioneta la cual se detiene y queda en posición final; después del impacto la motocicleta cae al suelo y su conductor sale expulsado del vehículo, cae al suelo y queda en posición final.

---

<sup>3</sup> Probable hace alusión a un resultado enmarcado dentro de un margen lógico, basado en un análisis objetivo de evidencias con sustento técnico-científico que soporta el resultado obtenido, es decir, la secuencia y dinámica planteadas es la más probable desde la óptica forense, una diferente no sería consistente con la evidencia y las leyes de la física.

3. Es importante tener en cuenta que no se presentó un impacto entre la motocicleta y el automóvil; a su vez, técnicamente no es posible determinar que se haya presentado un impacto entre la camioneta y el automóvil.

#### **8.2 Factor vía:**

1. Las características de la vía, diseño, estado, iluminación, señalización, y demarcación no fueron factores influyentes en la generación de la causa del accidente.
2. El carril derecho de la calle 44 es preferencial para el desplazamiento de los vehículos tipo bus.

#### **8.3 Factor vehículo:**

No se cuenta con información que permita determinar que se hayan presentado fallas mecánicas en los vehículos involucrados antes de la ocurrencia del accidente, en especial en el sistema de frenos de la motocicleta, por lo cual se requiere el experticio técnico de la misma.

#### **8.4 Factor humano:**

1. Las versiones sobre el evento que fueron plasmadas en el presente informe, hacen parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo, pero no se constituyen como elementos objetivos de juicio, ni herramientas para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente.

2. La velocidad del vehículo No. 1 CAMIONETA (9 – 14 km/h) al momento del impacto era inferior a 30 km/h, velocidad máxima permitida en el tramo vía donde se presentó el accidente; además es compatible con la maniobra de giro hacia la derecha que este realizaba.
3. La velocidad del vehículo No. 2 MOTOCICLETA (65 – 80 km/h) al momento del impacto era superior a 30 km/h, velocidad máxima permitida en el tramo vía donde se presentó el accidente.
4. Es probable que se haya podido generar un punto ciego en la visual de la conductora de la camioneta al observar por su retrovisor derecho, impidiéndole que pudiera percibir a la motocicleta, antes de iniciar la maniobra de giro hacia la derecha.
5. Se establece que el vehículo No. 2 MOTOCICLETA transitando a una velocidad de 60 km/h y realizando un proceso de percepción reacción y frenado de emergencia la probabilidad de evitar el accidente era de 0%.
6. Se establece que el vehículo No. 2 MOTOCICLETA transitando a una velocidad de 30 km/h y realizando un proceso de percepción reacción y frenado de emergencia la probabilidad de evitar el accidente era de 100%.
7. Técnicamente no es posible en el presente caso determinar una maniobra riesgosa y/o peligrosa por parte del vehículo No. 3 AUTOMÓVIL antes y al momento de la ocurrencia del accidente.
8. Es importante anotar que el vehículo No. 1 CAMIONETA al realizar la maniobra de giro a la derecha debe extremar las medidas de prevención

**9. Basados en el análisis de la información objetiva suministrada se establece que la causas<sup>4</sup> del accidente de tránsito obedece al vehículo No.2 MOTOCICLETA, desplazarse a una velocidad inadecuada (superior a 30 km/h) por una zona prohibida (carril preferencial bus).**

*NOTA 3: Para la introducción de este informe pericial en un proceso penal y/o civil como elemento material probatorio y su sustentación en audiencia por parte de los peritos firmantes, es necesaria la comunicación a la dirección forense de IRSVIAL SAS para su autorización.*

## **9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

1. Investigation Traffic Accident Manual. University Northwestern Institute Traffic. Stannard Baker & Lynn Fike.
2. "Vehicular response to emergency braking", Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 879501).
3. "Motor Vehicle Accident Reconstruction and Cause Analysis, Rudolf Limpert, Fifth Edition, 1999, Lexis Publishing.
4. "Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).
5. "Vehicular Deceleration and Its Relationship to Friction" Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 870936).
6. Energy Basis for Collision Severity. Environmental Activities Staff, Kenneth L. Campbell, General Motors Corp. SAE 740565.

---

<sup>4</sup> CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.

7. A method for Quantifying Vehicle Crush Stiffness Coefficients James A. Neptune, George Y. Blair y James E. Flynn. Blair, Church & Flynn Consulting Engineers, SAE 920607.
8. A Method for Determining Accident Specific Crush Stiffness Coefficients, James A. Neptune y James E. Flynn J<sub>2</sub> Engineering. Inc. SAE 940913.
9. Delta V: Basic Concepts, Computacional Methods and Misunderstandigs. Ric. D Robinette, Richard J. Fay y Rex E. Paulsen. Fay Engineering Corp. SAE 940915.
11. "Perception/reaction time values for accident reconstruction", Michael J., OH Philip H. Cheng, John F. Wiechel, S.E.A., Inc., Columbus, OH Dennis A. Guenther Ohio State Univ., Columbus, OH, SAE 890732.
12. "Motorcycle Slide to Stops Tests" by Christopher J. Medwell, Joseph R. McCarthy, Michael T. Shanahan, SAE document number 970963.
13. Motorcycle Accident Reconstruction". Nathan Rose, William Neale. SAE International R-483, 2019, P: 38, 47 "Summary of braking decelerations".
14. Motorcycle Accident Reconstruction". Kenneth S Obenski, Paul F Hill, Eric S Shapiro and Jack C Debes. Lawyers & Judges Publishing Company, Inc, 2007.



---

**Alejandro Rico León**  
**Físico Forense**



---

**Diego Manuel López Morales**  
**Físico Forense**

**NOTA 4:** Cada uno de los peritos forenses que firman el presente informe técnico pericial de reconstrucción de accidentes de tránsito, autoriza expresamente al otro individualmente a comparecer ante los estrados judiciales para sustentar en audiencia de juicio oral el contenido del mismo.

### **Alejandro Rico León**

- PERITO FORENSE AVANZADO certificado en hechos de tránsito OIAV-DEKRA.
- Reconstructor de accidentes acreditado por **ACTAR-USA** con el número **3352**.
- Físico Universidad de los Andes.
- Especialista en Investigación Criminal DINA-E-PONAL
- Especialista en Reconstrucción de Accidentes de Tráfico Universitat de Valencia.
- Perito, investigador-Reconstructor Gabinete de Física Forense del Grupo de Criminalística de la Policía de Tránsito de Bogotá 2009 - 2014.
- Investigador y reconstructor de aproximadamente 900 accidentes de tránsito.
- Autor de artículos científicos sobre reconstrucción de accidentes.
- Docente Universitario en temas de investigación y reconstrucción de A/T.
- Presentador y asistente en World Reconstruction Exposition 2016.
- Miembro NAPARS(National Association of Professional Accident Reconstruction Specialist)

### **Ms Diego Manuel López Morales**

- Físico y Magíster en ciencias Físico Matemáticas.
- Físico Forense Investigador y Reconstructor de accidentes de tránsito.
- Físico Forense - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 1994 - 2005.
- Centro Internacional Forense FCI, ex director Forense FCI. 2005 – 2007.
- Reconstructor de más de 4500 accidentes de tránsito.
- Perito experto en las cortes de Colombia.
- Docente Universitario, autor de artículos sobre accidentología y seguridad vial.
- Certificado como **PERITO FORENSE AVANZADO** en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA** ISO/IEC 17024 -2012. PFT 0010
- Miembro **NAPARS** (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).

**RV: RADICADO: 05001 31 03 016 2021 00252 00 - CONTESTACIÓN A LA DEMANDA**

Juzgado 16 Civil Circuito - Antioquia - Medellín <ccto16me@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Miércoles 17/11/2021 1:22 PM

Para: Maria Virginia Quintero Marin <mquintem@cendoj.ramajudicial.gov.co>



Consejo Superior  
de la Judicatura

**María Alejandra Cuartas López**

Secretaria  
Juzgado 16 Civil Circuito de Oralidad de Medellín  
Seccional Antioquia-Chocó

✉ [ccto16me@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:ccto16me@cendoj.ramajudicial.gov.co)

☎ Teléfono: +57-2 32 25 20

📍 Cra. 52 42-73 Piso 13 Of. 1310 Medellín-Antioquia

**De:** Juan Carlos Hurtado <juanhurtado@une.net.co>

**Enviado:** miércoles, 17 de noviembre de 2021 1:00 p. m.

**Para:** Juzgado 16 Civil Circuito - Antioquia - Medellín <ccto16me@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Juzgado 16 Civil Circuito - Antioquia - Medellín <ccto16me@cendoj.ramajudicial.gov.co>

**Cc:** ALVARO LOPERA RESTREPO <alvarolopera@une.net.co>; notificacionesjudiciales@suramericana.com.co <notificacionesjudiciales@suramericana.com.co>; cesar augusto arango Mesa <carangomesa@gmail.com>; njudiciales@mapfre.com.co <njudiciales@mapfre.com.co>; martasierraparra@gmail.com <martasierraparra@gmail.com>; jorga@eliempo.com <jorga@eliempo.com>

**Asunto:** RADICADO: 05001 31 03 016 2021 00252 00 - CONTESTACIÓN A LA DEMANDA

Señores

**JUZGADO 16 CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE MEDELLÍN**

E. S. D.

**REFERENCIA:** Proceso Verbal

**DEMANDANTE(S):** Uriel Candamil Duque y otros

**DEMANDADO(S):** Cesar Augusto Arango Mesa y otros

**RADICADO:** 05001 31 03 016 2021 00252 00

**ASUNTO:** CONTESTACIÓN A LA DEMANDA

JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO, apoderado de CÉSAR AUGUSTO ARANGO MESA adjunto los siguientes documentos:

- Poder que me ha sido conferido.
- Contestación de la demanda.
- Prueba documental aportada.
- Prueba pericial aportada.

Conforme el decreto 806 de 2020, se allega copia para los apoderados de las partes.

Atentamente,

JUAN CARLOS HURTADO RESTREPO  
C. C. 71.788.294 de Medellín  
T. P. 105.908 C. S. de la Judicatura  
Celular 3206790593

