JUZGADO ONCE CIVIL DEL CIRCUITO DE BARRANQUILLA EN ORALIDAD
06 MAR 2020
FOLIO
SECRETARIO(A)
RECIBIDO

5/12

**SEÑOR:**
**JUEZ ONCE (11) CIVIL DEL CIRCUITO DE BARRANQUILLA.**
**E. S. D.**

**REFERENCIA: PROCESO VERBAL DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL de GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ y OTROS contra LETICIA RIVALDO RODRIGUEZ, EXPRESO DEL ATLANTICO S.A. ALLIANZ SEGUROS S.A.**

**RADICACION: 2019-000227-00.**

**FARIDES DEL CARMEN RIVERO SANCHEZ**, abogada titulada, identificada con la Cedula de Ciudadanía No. 32.649.817 de Barranquilla y Tarjeta Profesional No. 48.362 del C. S. de la J. con domicilio y residencia en esta ciudad, en mi condición de apoderada judicial de la señora **LETICIA RIVALDO RODRIGUEZ**, identificada con la C.C. No. 32.688.965 y de **EXPRESO DEL ATLANTICO S.A.,** con Nit N.802.001.147-8, en su calidad de propietaria y Representante Legal- Gerente de la empresa afiliante del vehículo de placas UZC-118; tal y como consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio que se adjunta,; ante usted me dirijo por medio del presente escrito, estando dentro del término legal, descorro el traslado de la demanda Verbal Declarativa de Responsabilidad Civil Extra Contractual presentada por la señora **GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ y OTROS**, en su propio nombre, a través de apoderado judicial y sobre ellas me pronuncio en los siguientes términos:

**SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA**

**Al primer hecho**: Es cierto las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los hechos.

**Al segundo hecho**: Es cierto lo relacionado con el área, sector, con diseño de intersección. La intersección vial hace referencia a aquellos elementos de la infraestructura vial y de transporte donde se cruzan dos o más caminos. Estas infraestructuras permiten a los usuarios el intercambio entre caminos, en este caso es el sitio donde la calle se encuentra con la carrera. Una vía recta, plana, con andén, doble sentido, una calzada con dos carriles. Es cierto que está en buen estado. Es cierto que se encontraba en condiciones húmedas, sin iluminación artificial, con señal vertical de pare para la calle y sin señal horizontal línea de pare y con visibilidad normal todas estas especificaciones de acuerdo a lo establecido en el informe de tránsito No. 0007121113.

**Al tercer hecho**: No es cierto. El vehículo de placas UZC-118, conducido por el señor JAIRO MANUEL DIAGO ROJANO, golpea la motocicleta de placas IXL57B, conducida por la señora GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ, quien realiza una conducta prohibida de adelantar cerrando al vehículo de placas UZC-118, quien viene por su carril reglamentario el derecho, centro del carril, y como consecuencia de ello sufren lesiones personales ella y su hija la joven SALUA SALEH HERRERA PERDOMO, quien se movilizaba como pasajera de la motocicleta. El vehículo de placas UZC-118, transitaba por la carrera 6, sobre el carril derecho sentido oeste-este, en el mismo sentido se desplazaba la motocicleta de placas IXL57B, sobre el lado derecho del microbús conducido por el señor DIAGO, lo que se desprende del informe de accidente. El accidente ocurre cuando la motocicleta adelanta cerrando al microbús de placas UZC-118 para rebasarlo, el microbús frena para esquivarla pero el pavimento se encontraba mojado y el vehículo se desliza, alcanza a golpear en la parte trasera de la moto, lesionándose las víctimas conductora y pasajera, cayendo los ocupantes de la motocicleta al pavimento. Se evidencia igualmente que la motocicleta adelanta por la derecha al vehículo UZC-118, por los golpes que presentan los dos vehículos involucrados directamente en el accidente, el microbús de placas UZC-118, tiene los daños en la parte frontal lado derecho, lo cual también se evidencia en el experticio técnico realizado a este vehículo, y la moto de placas IXL57B presenta los daños en la parte trasera de la misma, no porque el microbús no guardara la distancia respectiva con la moto como se determina en el informe de tránsito, porque si esto hubiera sido así el golpe lo tendría el microbús en el centro

de la parte frontal y no en el lado derecho frontal afectando el paragolpes, farola, panel frontal y panorámico del lado derecho. El vehículo de placas UZC-118, frena para esquivar la motocicleta, la golpea y se estrella, contra el vehículo de placas STS-291, que se encontraba estacionado recogiendo pasajeros, lo cual se corrobora también en el informe de accidente ya que el vehículo estacionado presenta los golpes sobre la parte trasera lado izquierdo y el microbús en la misma parte con que golpea la moto lado frontal derecho, lo que evidencia también la maniobra realizada por el microbús para no chocar con la moto.

El accidente ocurre por causa de la demandante quien se expuso al riesgo por el incumplimiento de leyes y reglamentos de tránsito, Ley 769 de 2002, por una causa extraña al demandado.

El vehículo de placas UZC-118, se encontraba en perfecto estado de funcionamiento, venía a una velocidad promedio de 30k/m por hora, lo cual se reafirma con la huella de frenado dejada sobre el pavimento de 6.40 metros, así como la huella de frenado máxima después de la colisión de 7.8 metros con una velocidad máxima de 39.8 k/h que ratifica no venir en exceso de velocidad.

La ley 769 de 2002 en sus artículos indica:

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

**ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO**. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

**ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO**. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones.

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

**Por la berma o por la derecha de un vehículo.**

**En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.**

**ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS**. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados

Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

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

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Artículo 68. Utilización de los carriles

Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

PARÁGRAFO 1o. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, moto triciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

PARÁGRAFO 2o. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclo rutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

**Al cuarto hecho**: Es cierto.

**Al quinto hecho**: Es cierto.

**Al sexto hecho**: Es cierto.

**Al séptimo hecho**: Es cierto, de acuerdo a la prueba documental aportada.

**Al octavo hecho**: Es cierto, conforme se establece con la prueba documental aportada.

**Al noveno hecho**: Este hecho no nos consta. Deberá probarlo en consideración a que de las pruebas documentales aportadas en el proceso no se demuestra lo afirmado en este hecho.

**Al décimo hecho:** No es cierto. Deberá probarlo, ya que no existe prueba en el plenario que lo demuestre. Para que opere una condena por responsabilidad civil extra contractual por actividades peligrosas concurrentes, debe la parte demandante probar la existencia del daño, el perjuicio y el nexo de causalidad entre el daño y el perjuicio por el hecho imputable al demandado. Y solo se debe indemnizar el perjuicio imputable al demandado y solo ese perjuicio que se encuentre plenamente demostrado.

**SOBRE LA RESPONSABILIDAD**

Hay que determinar cuál fue la causa del accidente, porque estamos en presencia de actividades peligrosas concurrentes y establecer cuál fue la causa determinante en la ocurrencia de los hechos, si fue la conducta desplegada por el conductor del microbús, o la de la conductora demandante o si se puede probar una causa extraña que libere a los demandados o exonere de responsabilidad, o por el incumplimiento de leyes y normas de tránsito, o por una causa extraña, lo que eximiría al demandado del monto solicitado como indemnización o condena. No existe plena prueba que demuestre la responsabilidad del conductor demandado como el causante del accidente, no existe un fallo contravencional, ni legal.

Aunque en el informe de transito aparece como hipótesis del accidente la causal 121"No mantener distancia de seguridad para el vehículo de placas UZC-118, también es cierto que este informe se encuentre viciado en consideración a que no se tramitó como lo establece el manual para elaborarlo Resolución 11268 de 2012, obviando las medidas de los carriles, de la calzada, colocar la huella de frenado en el sitio indicado para ello etc. La causal imputada es meramente una hipótesis, que se puede controvertir con las otras pruebas aportadas a la actuación como el experticio técnico al microbús de placas UZC-118, que determina los daños de este y la ubicación de los mismos. Es muy difícil deducir la distancia en la que venía un vehículo de otro sólo con la mera visibilidad, puesto que los vehículos no cuentan con un sistema que determine la distancia, ni la velocidad, en que va uno detrás del otro. Sin embargo el informe de tránsito determina el carril por donde se desplazaban ambos vehículos y de él se desprende que la moto viene por la derecha del vehículo UZC-118, viene al lado de este, lo adelanta muy cerca y el microbús la golpea sobre la parte trasera, por lo que no debió ser

sancionado con la causal 121; sino que debió sancionarse la moto con la causal adelantar cerrando o adelantar por la derecha hipótesis 102 y 103.

En la prueba documental aportada por la parte demandante interrogatorio del conductor del vehículo UZC-118 este manifiesta en forma clara y precisa la forma como ocurrieron los hechos al manifestar que la moto viene sobre la derecha de él, que trata de sobrepasarlo, que el pavimento está mojado, frena para esquivarla y no golpearla, ni chocar con el otro vehículo que se encuentra parado, que el carro se desliza y la golpea a ella y al vehículo, lo cual concuerda efectivamente con las otras pruebas aportadas como lo es los daños de los vehículos y las lesiones de la víctima, confirmando efectivamente que la causa del accidente fue la violación de leyes y reglamentos de tránsito por parte de la demandante señora GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ, quien se expuso al riesgo su integridad y la de su menor hija, lo que configura una causa extraña para el demandado.

**SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA**

Me opongo a las pretensiones solicitadas en la demanda sustentando esta oposición en que las pretensiones carecen de sustento legal y probatorio, por lo tanto le solicito al señor juez se absuelva a mis representados frente a los cargos formulados por el demandante y se le condene en costas; con base igualmente en las excepciones que propondré. Y procedo a pronunciarme sobre cada una de las pretensiones solicitadas:

**PRETENSION PRIMERA:** Esta pretensión no está llamada a prosperar porque para que opere una condena por responsabilidad civil extra contractual por actividades peligrosas concurrentes, debe la parte demandante probar la existencia del daño, el perjuicio y el nexo de causalidad entre el daño y el perjuicio por el hecho imputable al demandado.

Hay que analizar cuál fue la causa del accidente porque estamos en presencia de actividades peligrosas concurrentes por lo que hay que determinar cuál comportamiento fue el determinante en la ocurrencia de los hechos, si la conducta desplegada por el conductor del microbús o si se puede probar una causa extraña que lo libere o exonere de responsabilidad, como la intervención de la demandante por el incumplimiento de leyes y normas de tránsito, lo que eximiría al demandado del monto solicitado como indemnización o condena. No existe prueba que demuestre la responsabilidad del conductor demandado como el causante del accidente, no existe un fallo contravencional, ni legal que lo indique, el accidente ocurre por una causa extraña o ajena al demandado, como lo es la intervención de la demandante por violación a leyes y reglamentos de tránsito.

En la casilla 11(hipótesis del accidente) acorde con lo establecido en la Resolución 11268 de 2012, por el cual se adopta el nuevo informe policial de accidentes de tránsito, su manual de diligenciamiento y otras disposiciones, se señala como causa probable para el conductor del microbús de placas UZC-118 el código 121(no mantener distancia de seguridad), la cual no aplica en consideración que la motocicleta se desplazaba por la derecha del microbús y no por la parte de delante de este, por lo cual no se configura y se descarta esta hipótesis.

De las pruebas documentales aportadas se puede inferir que el accidente se produce por una causa ajena al demandado como lo es la intervención de la demandante por violación a las leyes y reglamentos de tránsito, la conductora de la moto parte demandante quien no tomó las previsiones necesarias al intentar adelantar por la derecha al microbús exponiéndose al riesgo, es decir que no le compete responsabilidad a los demandados en la producción del mismo y por lo tanto se les debe exonerar de esta pretensión.

**PRETENSION SEGUNDA:** Es una pretensión a la cual también nos oponemos y cuya oposición se sustenta como ya lo dijimos anteriormente porque estamos en presencia de hechos ocurridos por actividades peligrosas concurrentes, por lo que le toca a la parte actora demostrar la existencia del daño, del perjuicio y la relación de causalidad entre el daño y el perjuicio y que el hecho dañoso es imputable al demandado, y determinar si la conducta del demandado fue la que ocasiono el siniestro, o si por el contrario lo que ocasiona el siniestro es un causa ajena o extraña que libere de responsabilidad al demandado, lo cual los exoneraría de una eventual condena.

De las pruebas aportadas con la demanda se puede evidenciar un eximente de responsabilidad para el demandado y es que el accidente se produce por una causa ajena e intervención de la demandante por el incumplimiento de las normas y reglamentos de tránsito, es decir que el accidente ocurre por una causa extraña o ajena al demandado, como lo es la intervención de la demandante, en este caso la conductora de la moto, quien adelanta al vehículo microbús por la derecha exponiéndose al riesgo con las consecuencias ya conocidas, lo cual fue determinante en la ocurrencia de los hechos, por el incumplimiento de las normas y reglamentos de tránsito.

**PRETENSION TERCERA: SOBRE EL PERJUICIO MATERIAL O LUCRO CESANTE**: El lucro cesante hace referencia al dinero, a la ganancia, a la renta que una persona deja de percibir como consecuencia del perjuicio o daño que se le ha causado. Si una

persona no hubiera sufrido un daño o perjuicio, se hubiera seguido lucrando sin problemas, lucro que se pierde, que cesa por culpa del daño o del perjuicio, y por supuesto que el responsable será quien causó el daño y el perjuicio, y en algunos casos tendrá que indemnizar a la víctima del daño o perjuicio, sin embargo los demandados no deben de responder por esta petición porque se exoneran de ella por no tener responsabilidad en la ocurrencia de los hechos, y por falta de pruebas de lo solicitado. El demandante solicita el pago de lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro la suma de $53.509.372, a título general, sin que especifique que corresponde a cada rubro solicitado y sin que aporte o solicite pruebas que sustenten este pedimento, y sin la aplicación de las fórmulas financieras establecidas por las altas cortes judiciales, solicitando se apliquen los arts. 164 y s.s. del C.G.P. Además solicita para cada uno de los padres 2.6.SMLMV, conforme a los gastos en que incurrieron para un total de $1.612.594, sin aportar las pruebas que indiquen que efectivamente los gastos que solicitan fueron erogados para ello y por ellos.

**SOBRE LOS PERJUICIOS MORALES:** El demandante solicita el pago de perjuicios morales: estamos en presencia de un proceso declarativo de responsabilidad civil donde es necesario aportar y recaudar las pruebas que respalden su pedimento, no basta solo con afirmar que se han causado perjuicios, es necesario probar la existencia del daño y la relación de causalidad entre el daño y el perjuicio que se reclama, además estos perjuicios deben cuantificarse y demostrarse, no basta solo con manifestarlo, ni se deben presumir, le toca al demandante probarlos. Además de lo anterior tasa los perjuicios morales por un porcentaje superior al tasado por la jurisprudencia nacional. Los perjuicios morales objetivos en caso de existir o presentarse estos deben ser cuantificados objetivamente y deben probarse ya que la jurisprudencia nuestra solo indemniza los perjuicios morales subjetivos, y solo le corresponde al juez determinar si se accede o no a ellos.
La Sala Civil de la Corte suprema de Justicia en sentencia del 12 de diciembre de 2005, Rad. No. 24011 al señalar: "La ley penal consagra dos clases de daños: i) los materiales que están integrados por el daño emergente y el lucro cesante y ii) los morales a su vez divididos en objetivados y subjetivados. Los primeros son de contenido patrimonial, mientras que los segundos afectan a la persona en esferas distintas a aquel. "...las exigencias para la demostración y liquidación del daño se predican del perjuicio material, dejando al Juez la facultad de fijar los no valorables pecuniariamente que son los morales de carácter subjetivado en razón a que afectan el fuero interno de las víctimas o perjudicados, ya que se traducen en la tristeza, el dolor, la congoja o la aflicción que sienten las personas como consecuencia directa e inmediata del delito, cuyo único límite está determinado por la ley a partir de factores relacionados con la naturaleza de la conducta y la magnitud del daño causado".

O en sentencia del 29 de mayo de 2013, Rad. No. 40160: "El delito produce la obligación de reparar los perjuicios causados, los que pueden ser del orden material e inmaterial. Los daños que sean susceptibles de cuantificación económica (materiales y morales objetivados) deben probarse en el proceso y su cuantía dependerá de lo acreditado.

*"En otras palabras, para obtener indemnización por el perjuicio material y por los perjuicios morales objetivados se debe demostrar: a) su existencia y b) su cuantía; de esta*

*manera se diferencian de los de carácter moral subjetivado, donde solo basta acreditar la existencia del daño, luego de lo cual, el Juez, por atribución legal, fijará el valor de la indemnización en tanto que la afectación del fuero interno de las víctimas o perjudicados impide la valoración pericial por inmiscuir sentimientos tales como tristeza, dolor o aflicción.*
*"La jurisprudencia nacional distingue entre perjuicios morales subjetivados y objetivados. Por los primeros se entiende el dolor, sufrimiento, tristeza, angustia, miedo originados por el daño en la psiquis de la víctima y por los segundos, las repercusiones económicas que tales sentimientos puedan generarle".*

Conforme a la tabla expedida por el Honorable Consejo de Estado del 28 de agosto de 2014 y que unifica las indemnizaciones de tipo inmaterial por lesiones y muerte, en lo que concierne a la reparación del daño moral en caso de lesiones y en consideración a la gravedad de la lesión establece que cuando la lesión está en un porcentaje entre el 30 y el 40%, la víctima directa, sus padres y su relación conyugal reciben a título de indemnización 60 S.M.L.M.V. y el segundo grado de consanguinidad abuelos, hermanos y nietos 30S.M.L.M.V. y los del tercer grado de consanguinidad tíos y primos 21 S.M.L.M.V.T

**SOBRE EL PERJUICIO A LA VIDA EN RELACIÓN:** Frente a este petitum igualmente nos oponemos en atención a lo manifestado anteriormente de que los demandados se encuentran exonerados de responsabilidad en la ocurrencia de los hechos y además de que no aparece demostrado en la demanda que los demandantes hayan desmejorado su estilo de vida afectando su relaciones personales, familiares y sociales, ni su comportamiento de vida y que esto le haya ocasionado perjuicios, por lo cual deberá probar su existencia y la magnitud del mismo.
Sin embargo se deberá analizar primeramente en el evento de reconocérsele daños morales inmateriales si estos resultan suficientes para reparar al demandante, en caso contrario continuar con el análisis de reconocer o no el perjuicio de daño a la vida en relación y en el porcentaje establecido por la jurisprudencia nacional.

El demandante solicita el pago de perjuicios por daño a la vida en relación y a la vez solicita el pago de perjuicios por daño a la salud lo cual es improcedente teniendo en cuenta que esta categoría de daños inmateriales es excluyente ya que el daño a la vida en relación hace parte de los daños a la salud el cual es unitario porque comprende una serie de daños como el daño estético, el daño a la esfera sexual el daño a la capacidad laboral entre otros.

**SOBRE EL PERJUICIO O DAÑO A LA SALUD:** Nos oponemos igualmente a esta pretensión, además de que no se encuentra sustentada y soportada esta petición por la ausencia de responsabilidad de los demandados en la ocurrencia de los hechos que amparan la demanda. Sin embargo en el evento hipotético de una eventual condena solicito tener en consideración la sentencia de unificación jurisprudencial del Consejo de Estado del 28 de agosto de 2014. Exp.26.251 que señala que este prejuicio solo se pagara a la víctima directa del siniestro de acuerdo con la gravedad de las lesiones, debidamente razonada y motivada.

Conforme a la tabla expedida por el Honorable Consejo de Estado del 28 de agosto de 2014 y que unifica las indemnizaciones de tipo inmaterial por lesiones y muerte, se le daría en una hipotética condena una indemnización de 60 SMLMV, si la pérdida de capacidad laboral fuese superior a 30% e inferior a 40%.

Sin embargo se deberá analizar primeramente en el evento de reconocérsele daños morales inmateriales si estos resultan suficientes para reparar al demandante, en caso contrario continuar con el análisis de reconocer o no el perjuicio de daño a la salud y solo a partir de la fecha de estructuración de la perdida de la capacidad laboral.

**PRETENSION CUARTA:** Me opongo a esta pretensión ya que solo se tasan en el evento de una condena a pagar perjuicios, y los demandados se exoneran de responsabilidad en la ocurrencia de los hechos porque estos sucedieron por la intervención de la demandante en el incumplimiento de leyes y reglamentos de tránsito, configurándose una causa extraña para el demandado.

**PRETENSION QUINTA:** Esta pretensión no procede ya que en materia civil en el evento de condenas en perjuicios estas se establecen conforme su pedimento y se demuestren en el proceso.

**PRETENSION SEXTA:** Esta pretensión procede de acuerdo al resultado del proceso y es potestad del Juez su señalamiento.

**EXCEPCIONES DE FONDO.**

Me permito proponer las siguientes excepciones de fondo en cuanto le favorezcan a mis representados sin que ello implique reconocimiento de derecho alguno de acuerdo a la referida jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia Sala Civil.

**PRIMERA: AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LOS DEMANDADOS POR INTERVENCIÓN DE LA DEMANDANTE POR VIOLACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO EN LA OCURRENCIA DEL ACCIDENTE.**

Una persona es responsable civilmente cuando en razón de haber causado un daño a otra se halla obligada repararlo. La responsabilidad extracontractual tiene sus fuentes entre otras la de los artículos 2341 y 2356 del hecho proveniente de actividades peligrosas. La responsabilidad civil incluye el deber de resarcir los daños ocasionados por culpa llámese esta imprudencia, impericia, negligencia, intervención de un tercero, violación de leyes o reglamentos, caso fortuito o fuerza mayor, culpa de la víctima, que implican un comportamiento antijurídico por dolo o culpa y un daño consiguiente a tal conducta. En el ejercicio de actividades peligrosas concurrentes, no podemos hablar de culpa sino de causa es decir que o quien causó el accidente. Le corresponde a la víctima la sola comprobación de los hechos constitutivos de dicha actividad, el perjuicio sufrido y la relación de causalidad entre el daño y el perjuicio padecido; corresponde en este supuesto al demandado demostrar que el accidente no ocurrió por una causa relacionada con su actividad sino que lo fue por una causa extraña a él, como la imprudencia de la víctima, o por fuerza mayor o caso fortuito, o por violación de leyes y reglamentos de tránsito, en orden a poder ser considerado con exoneración de responsabilidad.

En el presente proceso hay que determinar cuál fue la causa de la ocurrencia de los hechos, si la conducta desplegada por el conductor del microbús fue la determinante en la producción del daño, o si se puede probar una causa extraña que lo libere o exonere de responsabilidad, o que la conducta desplegada por la demandante fue la determinante en la ocurrencia de los hechos, lo cual lo exoneraría de la misma.

En los hechos materia de este proceso a los demandados no se les debe deprecar responsabilidad por los perjuicios materiales y morales que se reclaman como consecuencias de los hechos ocurridos; porque se eximen de responsabilidad, ya que se rompe el nexo causal que se predica en los casos de responsabilidad civil extra contractual en el ejercicio de actividades peligrosas concurrentes, ya que debe el demandante probar el daño y el perjuicio sufrido y el nexo de causalidad entre estos; y es el demandado quien debe probar que le asiste una causa legal o eximente de responsabilidad como lo es el caso fortuito o la fuerza mayor, culpa de la víctima, o la intervención de un tercero, no imputable al demandado, como efectivamente ocurrió en este accidente.

Los hechos sucedieron por causas atinentes a la intervención de la demandante en este proceso por violación de leyes y reglamentos de tránsito de parte de este, Ley 769 de 2002 artículos 55, 60, 61, 68, 96, de la conductora de la motocicleta señora GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ, porque de los hechos de la demanda y de las pruebas aportadas se puede afirmar que esta conductora es la causante de la ocurrencia del siniestro al intentar adelantar por la derecha al microbús, quien la esquiva pero la golpea y se caen de la motocicleta al pavimento produciéndose las lesiones y el microbús se estrella contra un vehículo que se encontraba recogiendo pasajeros golpeando este bus que se encontraba estacionado recogiendo pasajeros. No existe prueba alguna que demuestre que la causa del accidente de tránsito fuera el comportamiento del conductor del microbús, le corresponde al demandante mediante otros medios de prueba demostrar el grado de responsabilidad que tuvo

el microbús en la ocurrencia de los hechos, por lo que se rompe el nexo causal que se predica en la responsabilidad civil extracontractual, que es un requisito esencial para que se le endilgue responsabilidad al culpable del daño; y de los hechos de la demanda y de las pruebas aportadas se concluye que no existió el nexo causal por acción u omisión de la parte demandada en los hechos que aquí se debaten.

**SEGUNDA: COMPENSACION DE CULPAS.**

En el evento hipotético de no prosperar la primera y segunda excepción de ausencia de responsabilidad de los demandados por intervención de la demandante por violación a leyes y reglamentos de tránsito, solicito señor Juez se valore la presunta conducta imprudente del demandante en la ocurrencia de los hechos y se aplique el artículo 2357 del C.C. que establece: "REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACION: La apreciación del daño está sujeta a reducción., sí el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente".

**TERCERA: AUSENCIA DE PRUEBAS DE LOS PERJUICIOS MATERIALES Y MORALES Y TASACION EXCESIVA EN LA CUANTIFICACION DE LOS PERJUICIOS.**

Para que un perjuicio pueda ser objeto de indemnización se necesita el cumplimiento de dos condiciones: que se determine su cuantía y que sea real. No basta que el demandante afirme que sufrió un daño y que le corresponde al autor del daño indemnizarlo, es deber del actor probar el daño y su subsistencia.

Las acciones indemnizatorias derivadas de responsabilidad civil extracontractual no puede constituirse en la manera en que los demandantes deriven un provecho indebido, el afectado en términos generales tiene derecho solo si demuestra la responsabilidad civil a que se le indemnice el perjuicio causado y solo ese perjuicio.

En las pretensiones de la demanda existe tasación excesiva de perjuicios respecto a todos los tipos de perjuicios que se reclaman ya que estos no se encuentran acreditados, colocándolos a su criterio, sin tener en cuenta que estos obedecen a requisitos, medios probatorios, y fórmulas financieras que demuestren el daño padecido.

En cuanto a los daños morales deben ser probados y son una compensación al dolor padecido por la víctima, por lo que el juez debe actuar con prudencia para su tasación y debe ser proporcional a lo que ordinariamente este demostrado en el proceso.

Los daños morales entran en el plano síquico interno del individuo, el cual se refleja en los padecimientos sufridos como consecuencia del daño; sin embargo por el solo hecho de sufrir un daño se debe entender por sí que se producen daños morales por lo cual hay que indemnizar, es necesario probarlos por quien los alega, discriminarlos y cuantificarlos como tal para que puedan ser debatidos y controvertidos en el proceso.

Por otro lado la comprobación de tales daños deben estar debidamente soportados por el demandante con las pruebas aportadas y pedidas de acuerdo a lo establecido en la tasación de perjuicios en nuestra legislación civil. Conforme a la tabla expedida por el Honorable Consejo de Estado del 28 de agosto de 2014 y que unifica las indemnizaciones de tipo inmaterial por lesiones y muerte, se le daría en una hipotética condena una indemnización de 60 SMLMV, si la pérdida de capacidad laboral fuese superior a 30% e inferior a 40% a la víctima directa sus padres y su relación conyugal reciben a título de indemnización 60 S.M.L.M.V. y el segundo grado de consanguinidad abuelos, hermanos y nietos 30S.M.L.M.V. y los del tercer grado de consanguinidad tíos y primos 21 S.M.L.M.V.T

En cuanto el daño a la vida en relación solicitado debe la parte actora probar su existencia y su magnitud y dentro del proceso no se encuentra prueba que demuestre que los demandantes se encuentre afectados en sus relaciones interpersonales, familiares y su estilo de vida haya variado o desmejorado como consecuencia del accidente al no poder realizar las actividades que realizaban antes de la ocurrencia de los hechos, además de tasarlos excesivamente a lo establecido en la jurisprudencia nacional. El demandante solicita el pago de perjuicios por daño a la vida en relación y a la vez solicita el pago de perjuicios por daño a la salud lo cual

es improcedente teniendo en cuenta que esta categoría de daños inmateriales es excluyente ya que el daño a la vida en relación hace parte de los daños a la salud el cual es unitario porque comprende una serie de daños como el daño estético, el daño a la esfera sexual el daño a la capacidad laboral entre otros.

En lo que respecta al Lucro Cesante, el demandante reclama lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro en forma unificada sin discriminarlos, los cuales deberán probarse en el proceso: Se discriminan y cuantifican en forma general en la demanda, sin especificar que corresponde a lucro cesante pasado y que corresponde a lucro cesante futuro, aplicando solamente la fórmula financiera del lucro cesante futuro para la liquidación de los perjuicios solicitados, incurriendo en un error, ya que estos deben liquidarse por separado y de acuerdo a cada formula financiera aplicada a cada rubro y no generalizando los mismos.

Ante la tasación excesiva de perjuicios solicito se aplique el art. 206 de la ley 1564 de 2012 o Código General del Proceso.

**CUARTA: INVIABILIDAD LEGAL Y JURIDICA PARA SOLICITAR DOBLE INDEMNIZACION DE PERJUCIOS CON OCASIÓN DEL ACCIDENTE DE TRANSITO.**

La cual hago consistir en que en el evento de probarse algún perjuicio como consecuencia del accidente de tránsito esta se encuentra cubierta por el SOAT (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO) por daños corporales padecidos.

En el caso que los demandantes no hayan hecho efectivo este amparo y no haya sido cancelado a la fecha de la sentencia, deberá exigirlo a la entidad aseguradora, para que solo pueda exigir por esta vía el pago de la diferencia entre el monto del perjuicio causado y probado dentro del presente proceso y el monto de la indemnización que por ley le corresponde al seguro obligatorio.

**QUINTA:** "Los intereses moratorios sólo proceden una vez ejecutoriadas la sentencia, fecha en la cual nace la obligación y la tasa es la legal no la comercial".

**SEXTA: EXCEPCION GENERICA.**

Me permito proponer como excepción cualquier hecho que resulte probado en el proceso y que deba ser declarado como excepción por el despacho de acuerdo con el artículo 282 del C. G .del P.

**OBJECION AL JURAMENTO ESTIMATORIO.**

El demandante tasa la cuantía de los perjuicios materiales: Lucro Cesante Consolidado y Lucro Cesante Futuro en la suma de $53.509.372, sin determinar o discriminar que cuantía corresponde a cada perjuicio, sino en forma general.

En la liquidación de los perjuicios por lucro cesante consolidado y futuro no aplicó las formulas financieras aplicadas por la jurisprudencia de las altas cortes porque cada liquidación de perjuicios solicitados se liquida en forma independiente y con una formula financiera diferente para cada rubro y no como un todo. Se liquidaron los perjuicios de lucro cesante consolidado y futuro con la fórmula financiera del lucro cesante futuro para ambos rubros.

Además de lo anterior al realizar el cálculo del monto de los perjuicios por lucro cesante futuro el cual debe realizarse con las fórmulas financieras aplicadas por la altas cortes teniendo en cuenta además el salario devengado actualizado y la esperanza de vida probable del occiso, sin embargo aplicó la misma fórmula para liquidar el lucro cesante consolidado, y sin especificar cual resolución de vida probable aplicó en consideración a que se aplica la del año próximo a la fecha de los hechos, por lo cual estaríamos en presencia de un enriquecimiento sin justa causa.

Para solicitar indemnización de perjuicios por una actividad peligrosa debe encontrarse demostrado el daño cuya reparación pretende y la cuantía del mismo ya que la reparación no puede ser más allá del perjuicio padecido por la víctima y liquidado conforme a las formulas financieras aplicadas por las altas cortes.

Por lo anterior me permito objetar el juramento estimatorio sobre la cuantía de los perjuicios materiales correspondientes al lucro cesante consolidado y futuro señalados en la demanda, sustentada esta oposición, en que la cuantificación de los mismos se efectuó con base a sumas carentes de fundamentos probatorios conducentes para que sean reconocidas ya que los liquida sin discriminar que corresponde a cada perjuicio solicitado.

Sobre la tasación de los perjuicios morales y extra patrimoniales estos se excluyen del juramento estimatorio de acuerdo a lo señalado en la norma, sin embargo fueron solicitados excesivamente a lo tasado en nuestra jurisprudencia nacional.

El artículo 206 de la ley 1564 de 2012 nos indica "Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente **discriminando cada uno de sus conceptos.** Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. Solo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación"

Fundada la objeción el juez concederá el término de cinco días a la parte que hizo la estimación para que aporte o solicite las pruebas pertinentes. Aun cuando no se presente objeción de parte si el juez advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, deberá decretar de oficio las pruebas que considere necesaria para tasar el valor pretendido.

Si la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) a la que resulte probada se condenará a quien hizo el juramento estimatorio a pagar al Consejo superior de la Judicatura de administración Judicial o quien haga sus veces una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia entre la cantidad estimada y la probada.

El juez no podrá reconocer suma superior a la indicada en el juramento estimatorio, salvo los perjuicios que se causen con posterioridad a la presentación de la demanda o cuando la parte contraria lo objete. Serán ineficaces de pleno derecho todas las expresiones que pretendan desvirtuar o dejar sin efecto la condición de suma máxima pretendida en relación con la suma indicada en el juramento.

El juramento estimatorio no aplicará a la cuantificación de los daños extra patrimoniales.

Tampoco procederá cuando quien reclame la indemnización, compensación, los frutos o mejoras sea un incapaz.

PARAGRAFO. (Parágrafo modificado por el artículo 13 de la ley 1743 de 2014). También habrá lugar a la condena a que se refiere este artículo a favor del consejo superior de la judicatura, dirección ejecutiva de administración judicial o quien haga sus veces en los eventos en que se nieguen las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios. En este evento la sanción equivaldrá al cinco por ciento (5%) del valor pretendido en la demanda cuyas pretensiones fueron desestimadas.

La aplicación de la sanción prevista en el presente parágrafo solo procederá cuando la causa de la falta de demostración delos perjuicios sea imputable al actuar negligente o temerario de la parte".

Siendo este medio probatorio en nuestra legislación actual el único medio para acreditar la existencia y magnitud de los perjuicios, las pretensiones de la demanda no pueden ser concedidas a favor por falta de elementos materiales probatorios que las acredite. Por lo cual solicito respetuosamente que se desestimen los perjuicios solicitados y se haga efectiva la sanción prevista en la norma transcrita.

## FUNDAMENTOS JURIDICOS DE LA DEFENSA.

Se fundamenta jurídicamente la defensa ante las pretensiones del demandante en los artículos 2341, 2356 y 2357 del C.C., que tratan de la responsabilidad civil extra contractual en actividades peligrosas concurrentes en que el hecho generador no es la culpa sino cual fue la causa del accidente del cual se hacen las respectivas reclamaciones. No es responsabilidad de los demandados, sino que este obedeció a la intervención de la demandante por el incumplimiento de leyes y reglamentos de tránsito, además de la carencia de pruebas que soporten lo pedido por perjuicios de tipo material y moral.

Al respecto la honorable Corte Suprema de Justicia en reiterados pronunciamientos ha manifestado: Particularmente, en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual, esta corporación ha citado como referente la definición dada por la Corte Suprema de Justicia:

> *"como desde antaño lo viene predicando la Corporación con apoyo en el tenor del artículo 2341 del Código Civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, a título extracontractual, se precisa de la concurrencia de tres elementos que la doctrina más tradicional identifica como 'culpa, daño y relación de causalidad entre aquélla y este'. Condiciones estas que además de considerar el cuadro axiológico de la pretensión en comentario, definen el esquema de la carga probatoria del demandante, pues es a este a quien le corresponde demostrar el menoscabo patrimonial o moral (daño) y que este se originó en la conducta culpable de quien demanda, porque al fin y al cabo la responsabilidad se engasta en una relación jurídica entre dos sujetos: el autor del daño y quien lo padeció"*[1].

De igual forma, ha indicado que la teoría general de la responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico colombiano, tanto de la contractual como de la extracontractual, es de tradición culpabilista[2], la cual se encuentra fundamentada para el caso de la responsabilidad

---

[1] Corte Suprema de Justicia, Sala Civil. Exp. 5012, sentencia de octubre 25 de 1999. *Cfr.* Sentencia C-1008 de 2010.

[2] Sin embargo, también destacó que tratándose de la responsabilidad civil extracontractual derivada de actividades peligrosas, existe una discusión en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia respecto de si es preciso introducir criterios objetivos como el daño y la creación del riesgo, en la valoración de la responsabilidad derivada de este tipo de actividades, o si debe seguir operando la presunción de culpabilidad establecida para estos eventos en el artículo 2356 del Código Civil. La tesis mayoritaria, de orientación subjetivista, sostiene que *"No es el mero daño que se produce ni el riesgo que se origina por el despliegue de una conducta calificada como actividad peligrosa la que es fuente de la responsabilidad civil extracontractual de indemnizar a quien resulta perjudicado, sino que es la presunción rotunda de haber obrado, en el ejercicio de un comportamiento de dichas características con malicia, negligencia, desatención incuria, esto es, con la imprevisión que comporta de por sí la culpa"*. (Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Expediente No. 470013103. Sentencia de casación de Agosto 26 de 2010. Otro sector de esa Corporación propugna por el reconocimiento de otros criterios de imputación que prescinden del elemento subjetivo, apoyado para el efecto en *"el análisis económico del derecho para obtener la racionalización eficiente del riesgo"*. Al respecto señalan que: *(...) dado la complejidad de la sociedad actual es incontestable y evidente la inadecuación del criterio de la culpa para todas las hipótesis de responsabilidad civil, de igual manera es palpable la injusticia a que conduciría su aplicación rígida en numerosos casos de responsabilidad, como manifestación del espíritu de solidaridad humana y social, así como en el quebranto de los derechos de las victmimas. Por lo tanto con base en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia se evidencia que dentro de la responsabilidad civil coexiste una pluralidad de criterios de imputación objetivos y subjetivos. Tal es el caso de la responsabilidad por actividades peligrosas, que "es una responsabilidad objetiva en la que no opera presunción alguna de responsabilidad, de culpa, de peligrosidad, ni se basa en la culpabilidad, sino en el riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás"*. (Corte Suprema De Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del veinticuatro (24) de agosto de dos mil nueve (2009);. Exp. 11001-3103-038-2001-01054-01. pp.: 71).

extracontractual, en los artículos 2341[3] y 2356[4] del Código Civil, otorgándole al elemento subjetivo *"notable relevancia al momento de valorar el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones, y el alcance de la indemnización"*.

### 1.1. *La responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas concurrentes.*

La actividad de conducir vehículos automotores, a la cual se hace específica referencia por tratarse de aquella que dio lugar a los hechos que ahora estudia la Sala, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa *"que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión"*[5]. Sobre este punto, la Corte Suprema de Justicia ha mencionado en su jurisprudencia:

> *"[...] la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, 'aquélla que '...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,... ' (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), considerada su 'aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra' (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315), su 'apreciable, intrínseca y objetiva posibilidad de causar un daño' (cas. civ. 22 de febrero de 1995, exp. 4345), o la que '... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva ínsito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra', como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de 2008 [SC-052-2008], exp. 47001-3103-003-2005-00611-01"*[6].

Cuando con este tipo de actividades se causa un daño es posible reclamar la indemnización o reparación del mismo a través del proceso ordinario de responsabilidad civil extracontractual.

La Corte Suprema de Justicia ha precisado que a la víctima de una lesión causada con ocasión de la conducción de vehículos, le basta con acreditar el ejercicio de dicha actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre aquella y este. En contraste, el presunto responsable no puede exonerarse probando la diligencia o cuidado, o la ausencia de culpa, y salvo que

---

[3] Art. 2341. *"El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por el delito o la culpa cometido"*.

[4] Art.2356. *"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona puede ser reparado por ésta"*.

[5] Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 25 de octubre de 1999. M.P. José Fernando Ramírez Gómez. *Cfr.* Sentencia C-1090 de 2003 en la que la Corte Constitucional acudió a la teoría que ha sido sintetizada por la Corte Suprema de Justicia sobre la evolución de las actividades peligrosas como forma de incurrir en responsabilidad civil, en los siguientes términos: *"Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la Corte suprema de Justicia tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa. "A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito". (subrayados fuera de texto)"*.

[6] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 73449-3103-001-2000-00001-01. Sentencia del 3 de noviembre de 2011.

exista una norma que indique lo contrario, solo podrá hacerlo demostrando plenamente que el daño no se produjo dentro del ejercicio de la actividad, sino que obedeció a un elemento extraño exclusivo, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, que excluyó la autoría por romper el nexo causal[7].

Dentro del examen de este tipo de responsabilidad puede darse otro supuesto para su determinación. Lo anterior corresponde al evento regulado en el artículo 2357 del ordenamiento civil, según el cual *"la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente"*. Esta premisa es la que ha sido aplicada por la jurisprudencia en los casos denominados como ***"responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas concurrentes"***.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha expresado que ante una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el juez debe examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, con el fin de evaluar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño y, así, establecer el grado de responsabilidad que corresponda a cada uno de los actores, de conformidad con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil. Sobre el particular expresó:

> *"[L]o anterior no comporta ninguna novedad en la línea jurisprudencial de esta Corte ni tampoco implica la aceptación de un enfoque de responsabilidad objetiva, pues como ya lo había precisado esta Sala en consolidada doctrina,* ***'[l]a reducción del daño se conoce en el derecho moderno como el fenómeno constituido por la compensación de culpas, lo cual quiere decir que cuando el coautor del daño comete una culpa evidente que concurre con la conducta igualmente culpable de la víctima, el juez debe graduar cuantitativamente la relación de causalidad entre las culpas cometidas de manera concurrente, y la cuantía del daño, a fin de reducir la indemnización mediante el juego de una proporción que al fin y al cabo se expresa de manera matemática y cuantitativa'****. (Sent. de 29 de abril de 1987).* (Resaltado fuera de texto).
>
> *No existe ninguna duda de que para efectos de establecer* ***la graduación*** *de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar "de modo objetivo" la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; mas ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad"*[8]. (Resaltado original).

Bajo ese hilo argumentativo es preciso señalar además que la Corte Suprema de Justicia ha puesto de presente la dificultad en el proceso de verificación del nexo causal y, con ello, resalta que el problema de la causalidad adquiere mayor relevancia cuando el hecho lesivo

[1] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 11001-31-03-028-2002-00188-01. Sentencia del 14 de diciembre de 2012 es la consecuencia de la pluralidad de circunstancias que no siempre son identificables en su totalidad, lo que ha denominado *"concausas"* o *"causas adicionales"*[9].

---

[7] *Ibidem.*

[8] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 76001-31-03-009-2006-00094-01. Sentencia del 18 de diciembre de 2012.

[9] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 11001-31-03-028-2002-00188-01. Sentencia del 14 de diciembre de 2012.

Entre ellas, identifica los eventos en los cuales *"si el hecho lesivo es generado por la acción independiente de varias personas, sin que exista convenio previo ni cooperación entre sí, 'pero de tal suerte que aún de haber actuado aisladamente, el resultado se habría producido lo mismo', entonces surge la hipótesis de la* ***causalidad acumulativa o concurrente, una de cuyas variables es la contemplada en el artículo 2537 del ordenamiento civil, que prevé la reducción de la apreciación del daño cuando la víctima interviene en su producción por haberse expuesto a él imprudentemente"***.

Por eso, aclara que para establecer el nexo de causalidad: (i) es preciso acudir a las reglas de la experiencia, a los juicios de probabilidad y al sentido de razonabilidad; (ii) su caracterización supone además *"la interrupción de una cadena de circunstancias cuando en ella intervienen elementos extraños tales como los casos fortuitos o los actos de terceros que tienen la virtualidad suficiente para erigirse en el hecho generador del daño y, por tanto, excluyente de todos los demás"*; y (iii) también se rompe cuando el daño es imputable a la víctima, porque en muchas circunstancias es ella quien da origen a la consecuencia lesiva, voluntaria o involuntariamente[10].

1.2. Se concluye de todo lo anterior que la responsabilidad civil extracontractual supone resarcir un daño generado con ocasión de un hecho que no tiene origen en un incumplimiento obligacional sino que *opera entre quienes ha vinculado únicamente el azar*. En particular, la responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas, como sucede con la conducción de vehículos automotores, supone: (i) que la víctima demuestre el ejercicio de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre ambos; (ii) que el presunto responsable solo podrá exonerarse, salvo norma en contrario, demostrando la existencia de alguna causal eximente de responsabilidad que rompa el nexo causal; y (iii) que en los casos de actividades peligrosas concurrentes el juez deba examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño para establecer el grado de responsabilidad que corresponde a cada actor.

**PRUEBAS.**

**INTERROGATORIO DE PARTE.**

Sírvase señor Juez fijar fecha y hora para que los demandantes comparezcan a su despacho para absolver interrogatorio de parte que se le formulará en audiencia, para que depongan sobre los hechos y pretensiones de la demanda como lo dispone el artículo 198 del CGP.

**TESTIMONIOS.**

Sírvase señor Juez fijar fecha y hora para que las siguientes personas sean citadas a declarar como testigos en el proceso cuyos hechos les constan por ser testigos presenciales de los mismos:

Señor JAIRO MANUEL DIAGO ROJANO, quien puede ser ubicado en la calle 10 No. 10-21 de Cibarco Baranoa-Atlántico.

**DOCUMENTALES.**

Experticio técnico o dictamen pericial realizado por la firma ATLI LTDA.

Experticio técnico al vehículo de placa UZC-118, realizada por la policía Nacional SETRA-MEBAR Patrullero ROCHA ARDILA OSCAR JAVIER.

**RATIFICACION Y RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS.**

Solicito señor Juez se ratifiquen los documentos aportados como pruebas y que provienen de terceras personas ajenas al proceso, cuyo contenido deben ratificar y reconocer bajo la gravedad del juramento de acuerdo al artículo 262 del CGP:

52

**ANEXOS:**

- Poder para actuar.
- Certificado de existencia y representación legal de la demandada EXPRESO DEL ATLANTICO S.A.

**NOTIFICACIONES.**

La demandada EXPRESO DEL ATLANTICO S.A puede ser notificado en la Calle 38 No. 36-55, de Barranquilla o en el correo electrónico expresodelatlantico@hotmail.com
La demandada LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ, puede ser notificado en la calle 38 No.36-55 de Barranquilla o en el correo electrónico letirivaro@hotmail.com
La suscrita puede ser notificada en la secretaría de su despacho o en mi oficina situada en la Calle 38 No. 36-55 segundo piso de Barranquilla o en mi correo electrónico faridesrivero@hotmail.com

Atentamente.

**FARIDES DEL CARMEN RIVERO SANCHEZ.**
**C. C. No. 32.649.817 de Barranquilla.**
**T. P. No. 48.362 del C. S. de la J.**

| No. Expediente CAD | USO EXCLUSIVO POLICIA JUDICIAL<br>N° CASO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dpto | Mpio | Ent | U. Receptora | Año | Consecutivo |
| | 0 8 | 0 0 | 1 6 | 0 0 1 0 5 5 | 2 0 1 8 | 0 0 2 8 2 |

## INVESTIGADOR DE CAMPO –FPJ-11-

Este informe será rendido por la Policía Judicial para aquellas tareas puntuales que no sean objeto de informe ejecutivo

| Departamento | ATLANTICO | Municipio | BARRANQUILLA | Fecha | 30/01/18 | Hora: | 0 9 0 0 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|

**1. Destino del informe:**

***FISCALIA GENERAL DE LA NACION***

Conforme a lo establecido en los artículos 209, 255, 257, 261 y 275 del C.P.P. y decreto 2269/93 (NTC 5375) me permito rendir el siguiente informe:

**2. Objetivo de la diligencia**

REALIZAR EXPERTICIO TÉCNICO AL VEHICULO DE PLACAS UZC-118

**3. Dirección en donde se realiza la actuación**

PARQUEADERO ROSARIO No 4 (BIS) UBICADO EN LA VIA 40 # 85-1560

**4. DESCRIPCION CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS**

Se trata de un vehículo tipo microbus con las siguientes características;

**CARACTERISTICAS GENERALES DEL BUS**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **PLACAS** | UZC-118 | **LINEA** | DELTA V126L-HUT |
| **MARCA** | DAIHATSU | **MATRICULA** | 0002851300 |
| **COLOR(ES)** | BLANCO ROJO AZUL | **CARROCERIA** | CERRADO |
| **MOTOR** | 1819642 | **SERVICIO** | PUBLICO |
| **CHASIS** | 9FPV126B082000827 | **COMBUSTIBLE** | DIESEL |
| **MODELO** | 2008 | **CLASE** | MICROBUS |

| **DIMENSIONES DEL VEHICULO** | | | |
|---|---|---|---|
| **LONGITUD** | 10.232 mm | **CAPACIDAD CARGA** | 0.000 kg |
| **ALTO** | 3.700 mm | **CAPACIDAD PASAJEROS** | 19 |
| **ANCHO** | 2,550 mm | **TIPO DE CARGA** | ninguna |
| **DIST. ENTRE EJES** | 5,809mm | **TRANFORMACIONES** | ninguna |
| **Peso bruto vehicular** | 4055 kg | **MODIFICACIONES** | ninguna |

## REVISION DE ORGANOS Y SISTEMAS DE CONTROL Y SEGURIDAD

| | | |
|---|---|---|
| **FRENOS** | | SISTEMA DE FRENO NEUMÁTICO CON COMPRESOR DE AIRE, CILINDRO Y VÁLVULA DE REPARTICIÓN DE PRESIÓN HACIA LOS CUATRO PUNTOS DE LAS RUEDAS, EN LOS QUE HAY UNAS CÁMARAS O BOMBONAS CON UN EJE EL CUAL ACOPLA CON UNA BIELA Y MEDIANTE UN MECANISMO NEUMÁTICO, ACTIVA UN CILINDRO MAESTRO EN UN CALIPER, PERMITIENDO QUE LAS PASTILLAS ENTREN EN ROZAMIENTO CON EL DISCO Y SE PRODUZCA EL FRENADO. FRENOS A TAMBOR EN LAS LLANTAS TRASERAS Y DELANTERAS CON CIRCUITO DOBLE DE ACCIÓN DIRECTA Y CIRCUITOS INDEPENDIENTES PARA LOS FRENOS TRASEROS, DELANTEROS Y DE ESTACIONAMIENTO. SE COMPRUEBAN LOS CILINDROS TRASEROS Y DELANTEROS, NO EVIDENCIAN ONDULACIONES O ESTRÍAS, A SU VEZ LAS BANDAS DE LOS FRENOS NO SE HALLARON DESGASTADAS SE ENCUENTRA REALIZANDO BUENA FRICCIÓN CON LAS BANDAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO, BOMBONAS O CÁMARAS DE AIRE TRASERAS IZQUIERDA Y DERECHA EN BUENAS CONDICIONES, AL IGUAL QUE RACORES Y MANGUERAS, A LOS QUE NO SE LES OBSERVA FUGAS APARENTES, LAS VINCHAS DE LAS BOMBONAS SE OBSERVAN ASEGURANDO BIEN EL CIERRE HERMÉTICO, SE OBSERVA LOS RACORES DE CONEXIÓN A LOS TAMBORES DELANTEROS Y TRASEROS SIN FUGA NI HUMEDAD AL IGUAL QUE LA TUBERÍA, LA CUAL LUEGO DE REALIZAR RUTEO DESDE LA BOMBA AUXILIAR DEL BOSTER O REFORZADOR NO PRESENTA SIGNOS DE MAL FUNCIONAMIENTO, EL RETORNO DEL PEDAL DE FRENO Y LA PRESIÓN DE AIRE SON LOS ADECUADOS. |
| **DIRECCION** | | TIPO DE DIRECCIÓN ASISTIDA HIDRÁULICAMENTE, NO PRESENTA DESPRENDIMIENTO DEL VOLANTE, COLUMNA DE LA DIRECCIÓN Y ENGRANAJES, SE OBSERVA EL CONJUNTO DE LA BOTELLA DE LA DIRECCIÓN CON EL ACOPLE CARDANICO DE LA COLUMNA Y LA BIEL, EN BUEN ESTADO, LOS RACORES Y MANGUERAS INSTALADOS EN LA BOTELLA ESTÁN E BUEN ESTADO, SE VERIFICA MANUALMENTE CON EL VEHÍCULO ENCENDIDO EL CONJUNTO DE LA DIRECCIÓN Y ES POSIBLE ORIENTAR LAS RUEDAS DIRECTRICES A VOLUNTAD DEL CONDUCTOR SIN PRESENTARSE DUREZA EN LA MISMA. |
| **CAJA** | | CAJA DE CAMBIOS MANUAL DE 6 VELOCIDADES HACIA ADELANTE TOTALMENTE SINCRONIZADAS Y COMANDO ELECTRONEUMATICO/ SIN FUGA NI HUMEDAD AL IGUAL QUE LA TUBERÍA, LA CUAL LUEGO DE REALIZAR RUTEO DESDE LA BOMBA AUXILIAR DEL BOSTER O REFORZADOR NO PRESENTA SIGNOS DE MAL FUNCIONAMIENTO (CONFORT SHIFT), CON FUNCIÓN DE PRESELECCIÓN DE MARCHA, MEDIANTE REVISIÓN VISUAL Y MANUAL CON EL VEHÍCULO ENCENDIDO, SE VERIFICA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA MECÁNICO, NO PRESENTA JUEGOS MECÁNICOS O FUGAS DE VALVULINA EL CONJUNTO DE LA TRANSMISIÓN. |
| **EMBRAGUE** | | TIPO DE EMBRAGUE HIDRÁULICO ASISTIDO POR AIRE MEDIANTE REVISIÓN VISUAL Y MANUAL CON EL VEHÍCULO ENCENDIDO, SE VERIFICA EL PEDAL DE EMBRAGUE DEL AUTOMOTOR Y SE ENCUENTRA REALIZANDO BUEN FUNCIONAMIENTO. |
| **LUCES** | **FRONTALES** | SE CONSTATA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LUCES EXTERIORES, DEL SISTEMA ELÉCTRICO Y DEL CONJUNTO ÓPTICO DEL AUTOMOTOR, EVIDENCIANDO ROTURA DE LA FAROLA DELANTERA DERECHA, DAÑO OCASIONADO DURANTE LA DINÁMICA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO. LA FAROLA DELANTERA IZQUIERDA SE ENCUENTRA EN BUEN ESTADO FÍSICO Y DE FUNCIONAMIENTO. APLICACIÓN AL ARTÍCULO 86 LEY 769 DE 2002. |
| | **DIRECCIONALES** | SE VERIFICA VISUALMENTE LOS DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO; EVIDENCIANDO ROTURA DEL CONJUNTO ÓPTICO DELANTERO DERECHO, DAÑO OCASIONADO DURANTE LA DINÁMICA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, EL CONJUNTO ÓPTICO DELANTERO IZQUIERDO Y LOS DOS POSTERIORES, PRENDEN Y APAGAN DE FORMA SIMULTÁNEA, SU FUNCIONAMIENTO ES EL CORRECTO, APLICACIÓN AL ARTÍCULO 86 LEY 769 DE 2002. |
| | **FRENO** | LAS LUCES DE FRENO UBICADAS EN LA PARTE POSTERIOR DEL VEHÍCULO SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO FÍSICO Y DE FUNCIONAMIENTO. APLICACIÓN AL ARTÍCULOS 60 PARÁGRAFO 2, 65 Y 67 .LEY 769 DE 2002. |
| | **RÉVERSO** | MEDIANTE INSPECCIÓN VISUAL Y MANUAL, AL OPERAR LA BARRA DE LA TRANSMISIÓN Y UBICARLA EN POSICIÓN DE REVERSA LAS LUCES QUE INDICAN ESTA POSICIÓN ENCIENDEN CORRECTAMENTE LO QUE INDICA QUE EL INTERRUPTOR ESTÁ EN BUEN ESTADO. APLICACIÓN AL ARTÍCULOS 60 PARÁGRAFO 2, 65 Y 67 .LEY 769 DE 2002. |
| | **INTERNAS** | SE VERIFICAN VISUALMENTE CON EL VEHÍCULO ENCENDIDO Y SE |

**6. Descripción clara y precisa de la forma, técnica e instrumentos utilizados**

1. ACETONA
2. ALGODÓN PURIFICADO
3. LUPA DE GRAN AUMENTO
4. HERRAMIENTA MECANICA BASICA
5. PAPEL CONTAC
6. TINTA SIRCHEY COLOR NEGRO
7. TESTIGO METRICO Y SEÑALADOR
8. PROFUNDIMETRO
9. CAMARA FOTOGRAFICA
10. ELEMENTOS EN BUEN ESTADO DE CONCERVACION

**7. EXPLICACION DEL PRINCIPIO O PRINCIPIOS TECNICOS – CIENTIFICOS APLICADOS (INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACION POR LA COMUNIDAD CIENTIFICA)**

METODO TECNICO APLICABLE UTILIZADO POR LAS AUTORIDADES JUDICIALES COMO TAMBIEN POR EL SECTOR AUTOMOTRIZ

**8. DESCRIPCION CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE SU ACTIVIDAD TECNICO-CIENTIFICA**

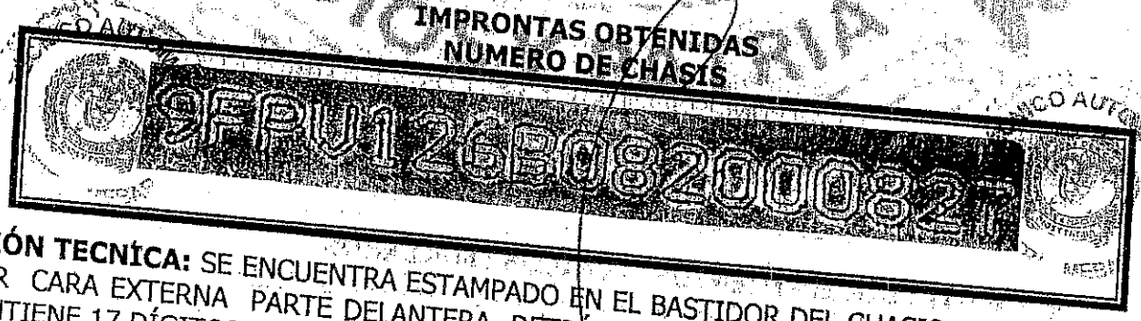
1. OBSERVACION DEL CONTORNO AUTOMOTOR
2. LIMPIEZA DE SUPERFICIES
3. OBSERVACION Y VERIFICACION DE LOS GUARISMOS ESTAMPADOS EN EL AUTOMOTOR
4. OBSERVACION Y REVISION
5. CONCLUSION DE LA ORIGINALIDAD
6. APLICACIÓN RESIDUAL POR FRICCION DE TINTA SERCHIE
7. TOMA DE IMPRONTAS

**9. Resultados de la actividad investigativa (Descripción clara y precisa de los resultados)**

SE VALORAN LOS SISTEMAS ACTIVOS Y PASIVOS DEL VEHICULO VERIFICANDO QUE LOS ELEMENTOS O CONJUNTOS SE ENCUENTREN EN UN BUEN ESTADO PARA QUE SU COMPORTAMIENTO DURANTE LA MARCHA O ANTE SITUACIONES DE RIESGO SEA EL MAS OPTIMO POSIBLE.

**10.Anexos:**

**IMPRONTAS OBTENIDAS**
**NUMERO DE CHASIS**




**UBICACIÓN TECNICA:** SE ENCUENTRA ESTAMPADO EN EL BASTIDOR DEL CHASIS LADO DERECHO, PARTE ANTERIOR CARA EXTERNA PARTE DELANTERA, DETRÁS DE LA LLANTA DELANTERA DERECHA, SUPERFICIE LISA. CONTIENE 17 DÍGITOS.

| | | |
|---|---|---|
| | | ENCUENTRAN FUNCIONANDO CORRECTAMENTE. APLICACIÓN A LOS ARTÍCULOS 60 PARÁGRAFO 2, 65 Y 67 LEY 769 DE 2002. |
| PITO | ACCESORIAS | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX |
| | | EL DISPOSITIVO SONORO PRODUCE UNA SEÑAL ACÚSTICA DE INTENSIDAD AUTORIZADO POR LAS AUTORIDADES AMBIENTALES, SE ENCUENTRA FUNCIONANDO CORRECTAMENTE. (ART 104 LEY 769 DE 2002). |
| RUEDAS | CANTIDAD DE RUEDAS | SEIS (6) RUEDAS |
| | ESTADO | MEDIANTE REVISIÓN VISUAL Y CON AYUDA DE UN MEDIDOR DE PROFUNDIDAD SE DETECTA QUE LAS SEIS LLANTAS DE SERVICIO NO PRESENTAN DESGASTE MENOR A 2.0 MM. APLICACIÓN A LA NTC 5375. |
| ESPEJOS | DERECHO | PORTA ESPEJO RETROVISOR DERECHO CUMPLIENDO UNA CONDICIÓN TECNICO-MECANICA APTA PARA TRANSITAR POR LAS VÍAS DEL TERRITORIO NACIONAL (ART 28 LEY 769 DE 2002) |
| | IZQUIERDO | PORTA ESPEJO RETROVISOR IZQUIERDO CUMPLIENDO UNA CONDICIÓN TECNICO-MECANICA APTA PARA TRANSITAR POR LAS VÍAS DEL TERRITORIO NACIONAL (ART 28 LEY 769 DE 2002) |
| | INTERNO | SE ENCUENTRA EN BUEN ESTADO Y FUNCIONAMIENTO |
| | ACCESORIOS | NO PRESENTA |
| PUERTAS | DOS (2) PUERTAS, MEDIANTE REVISIÓN VISUAL Y MANUAL SE VERIFICA EL FUNCIONAMIENTO DEL ESTADO SISTEMA HIDRAULICO DE LAS PUERTAS DE ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO Y FUNCIONAMIENTO | |
| SALIDA EMERGENCIA | TODO VEHÍCULO DEDICADO AL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEBE TENER COMO MÍNIMO UNA SALIDA DE EMERGENCIA EN CADA UNO DE SUS COSTADOS ADICIONALMENTE A LAS PUERTAS DE ASCENSO DE PASAJEROS. EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DEFINIRÁ LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS CORRESPONDIENTES. RESOLUCIÓN DEL MIN. TRANSPORTE 5666 DE 2003 EL VEHÍCULO CUMPLE CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. | |
| VIDRIOS | PANORAMICO DELANTERO | EN INSPECCIÓN VISUAL Y MANUAL PODEMOS OBSERVAR QUE EL VIDRIO PANORÁMICO DELANTERO EVIDENCIA ROMPIMIENTO PARCIAL EN SU TERCIO DERECHO |
| | PANORAMICO TRASERO | EN INSPECCIÓN VISUAL PODEMOS OBSERVAR QUE SE ENCUENTRA EN BUENAS CONDICIONES SIN PRESENTAR POLIFRACTURAS O ROMPIMIENTOS PARCIALES. |
| VENTANAS | LATERAL DERECHO | SE VERIFICA VISUALMENTE EL CONJUNTO DE VIDRIOS DE SEGURIDAD EVIDENCIANDO ROTURA DEL LOS VIDRIOS FIJOS Y MOVILES UBICADOS EN LA PARTE ANTERIOR DERECHA, LOS DEMAS VIDRIOS DE SERVICIO SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO FISICO NO EVIDENCIAN FISURAS O ROTURAS. |
| | LATERAL IZQUIERDO | SE VERIFICA VISUALMENTE EL CONJUNTO DE VIDRIOS DE SEGURIDAD Y SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO FISICO NO EVIDENCIAN FISURAS O ROTURAS. |
| LIMPIABRISAS | MEDIANTE INSPECCIÓN VISUAL Y MANUAL SE VERIFICA QUE TIENE DOS BRAZOS LIMPIABRISAS EN BUEN ESTADO, Y FUNCIONAMIENTO. | |
| CINTURONES SEGURIDAD | DELANTEROS | SE VERIFICA VISUALMENTE LA EXISTENCIA DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD UBICADOS EN LOS ASIENTOS DELANTEROS, SU ESTADO Y SU FUNCIONAMIENTO ES EL CORRECTO.(RESOLUCIÓN 019200 DE 2002) |
| | TRASEROS | NO APLICA |
| HABITACULO PASAJEROS | EL HABITÁCULO DE CONDUCTOR Y PASAJEROS NO PRESENTA DEFORMACIONES, HUNDIMIENTOS O ABOLLADURAS SE ENCUENTRA SEGURA LA INTEGRIDAD DE LA CABINA. | |

## 5. DESCRIPCION DE LOS PROCEDIMIENTOS TECNICOS EMPLEADOS

1. OBSERVACION Y VERIFICACION DE LAS CARACTERISTICAS DEL AUTOMOTOR
2. UBICACIÓN Y ANALISIS DE SUPERFICIES
3. OBSERVACION Y ANALISIS DE LOS SISTEMAS DE ESTAMPACION
4. TOMA DE IMPRONTAS

# ALBUM FOTOGRAFICO

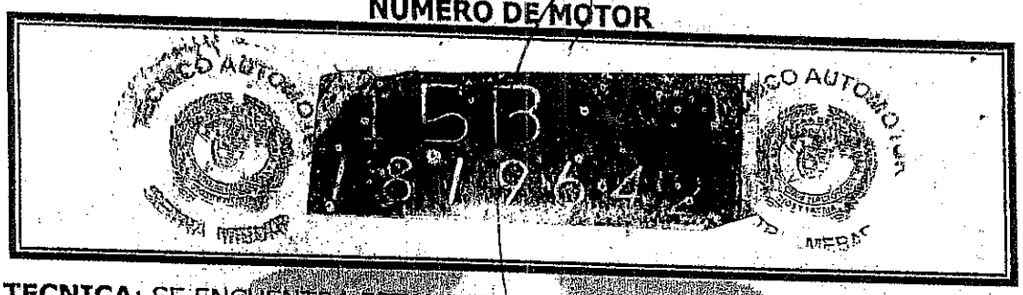
**PRIMER PLANO: TOMA NO.1** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 EN SU PARTE ANTERIOR, EVIDENCIA DESPLAZAMIENTO Y ROTURA DEL PARAGOLPES DELANTERO EN SU TERCIO DERECHO, ROTURA DE LA FAROLA DELANTERA DERECHA, DESPLAZAMIENTO DEL SOPORTE DEL NÚCLEO DEL RADIADOR, ROTURA DEL PANEL FRONTAL EN SU TERCIO DERECHO, ROTURA DEL VIDRIO PANORAMICO DELANTERO EN SU TERCIO DERECHO, DESPLAZAMIENTO DEL PARAL PANORAMICO DELANTERO DERECHO.

**PRIMER PLANO: TOMA NO. 2** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 EN SU PARTE POSTERIOR, NO EVIDENCIA DESPLAZAMIENTOS HENDIDURAS O ABOLLADURAS.

**PRIMER PLANO: TOMA NO.3** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 Y SU PARTE LATERAL IZQUIERDA, NO EVIDENCIA DESPLAZAMIENTOS, HENDIDURAS O ABOLLADURAS.

**PRIMER PLANO: TOMA NO.4** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 SE OBSERVA DESDE OTRA PERSPECTIVA EL COSTADO IZQUIERDO DEL VEHÍCULO EL CUAL NO EVIDENCIA DESPLAZAMIENTOS HENDIDURAS O ABOLLADURAS.

**NUMERO DE MOTOR**

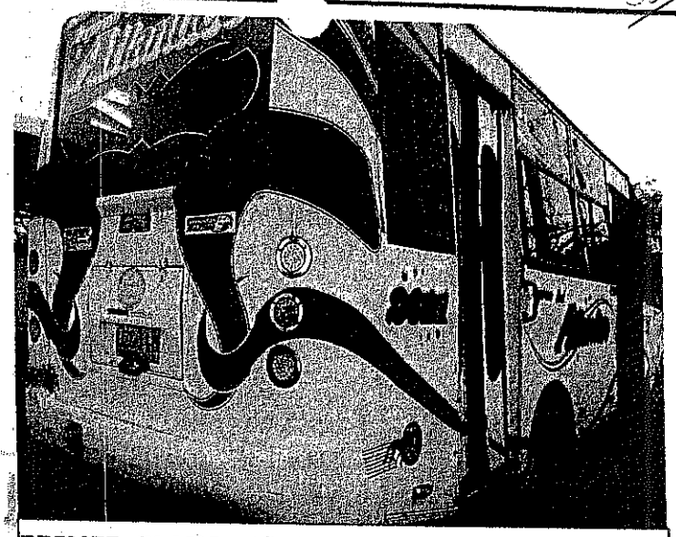



**UBICACIÓN TECNICA:** SE ENCUENTRA ESTAMPADO EN LA PARTE MEDIA ANTERIOR CARA SUPERIOR DEL MOTOR LADO IZQUIERDO.

# FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| Motor | Turbo diesel (150 HP) con intercooler, enfriado por agua, 4 cilindros, 4 tiempos, inyección directa |
| Embrague | Monodisco seco de diafragma con asistencia hidráulica |
| Dirección | De bolas recirculantes y reforzador |
| Suspensión Delantera | Eje rígido con resorte semi-ovalado y amortiguadores |
| Suspensión Trasera | Eje rígido con resorte semi-ovalado y amortiguadores telescópicos de doble efecto |
| Longitud Total | 4760 m.m |
| Cilindraje Total | 4104 c.c |

**PRIMER PLANO: TOMA NO.5** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 Y SU PARTE LATERAL DERECHA, EVIDENCIA DESPLAZAMIETO Y ROTURA DE LA CARROCERIA EN SU TERCIO ANTERIOR DERECHO, ROTURA DEL VIDRIO FIJO Y MOVIL UBICADO EN LA PARTE ANTERIOR DERECHA.



**PRIMER PLANO: TOMA NO.6** REALIZADA CON EL FIN DE ILUSTRAR EL VEHÍCULO DE PLACAS UZC-118 SE OBSERVA DESDE OTRA PERSPECTIVA EL COSTADO DERECHO DEL VEHÍCULO EL CUAL NO EVIDENCIA DESPLAZAMIENTOS, HENDIDURAS O ABOLLADURAS.

**11.OBSERVACIONES:**

RA QUE UN VEHICULO PUEDA TRANSITAR POR EL TERRITORIO NACIONAL, DEBE GARANTIZAR COMO MINIMO EL PERFECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS FRENOS, DEL SISTEMA DE LA DIRECCION, DEL SISTEMA DE SUSPENSIÓN, DEL SISTEMA DE SEÑALES VISUALES Y AUDIBLES PERMITIDAS Y DEL SISTEMA DE ESCAPE DE GASES; Y DEMOSTRAR UN ADECUADO ESTADO DE LAS LLANTAS, DEL CONJUNTO DE VIDRIOS DE SEGURIDAD Y DE LOS ESPEJOS.

**12.INTERPRETACION DE LOS DAÑOS EVIDENCIADOS**

MEDIANTE LA INSPECCIÓN VISUAL Y MANUAL REALIZADO AL VEHÍCULO EN ESTUDIO SE ESTABLECE UN NIVEL DE DAÑOS FUERTE CONSIDERANDO QUE A CAUSA DEL IMPACTO RESULTÓ AFECTADO EL PARAGOLPES DELANTERO, FAROLA DELANTERA DERECHA, SOPORTE DEL NÚCLEO DEL RADIADOR, PANEL FRONTAL, VIDRIO PANORAMICO DELANTERO, PARAL PANORAMICO DELANTERO DERECHO, CARROCERIA EN SU TERCIO ANTERIOR DERECHO, VIDRIO FIJO Y MOVIL UBICADO EN LA PARTE ANTERIOR DERECHA. DAÑOS OCULTOS, PINTURA GENERAL Y MANO DE OBRA; EN CONCLUSIÓN LUEGO DE UNA REVISIÓN MINUCIOSA DE LOS SISTEMAS ACTIVOS Y PASIVOS DEL VEHÍCULO PODEMOS ESTABLECER QUE SUS SISTEMAS SE ENCUENTRAN EN BUENAS CONDICIONES PARA SU MOVILIZACIÓN, TENIENDO EN CUENTA QUE EL MOTOR, EL CHASIS, LA CAJA DE VELOCIDADES Y EL CONJUNTO DE LA DIRECCION SE ENCUENTRA EN BUENAS CONDICIONES, SU SISTEMA ELÉCTRICO, SUSPENSIÓN Y FRENO TAMBIÉN, SE DEBE REALIZAR CORRECTIVOS EN LOS SISTEMAS QUE RESULTARON AFECTADOS DURANTE LA DINÁMICA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, PARA ASEGURAR UN RODAMIENTO SEGURO. NO SE ENCONTRARON EVIDENCIAS QUE INDIQUEN DAÑOS O FALLAS PRESENTADAS EN LOS DISTINTOS SISTEMAS PRESENTES EN EL VEHÍCULO ANTES DEL ACCIDENTE; NO SE OBSERVAN RASTROS BIOLÓGICOS EN EL VEHÍCULO.

**13.INTERPRETACION DE RESULTADOS**

EL VEHICULO MOTIVO DE ESTUDIO TÉCNICO QUEDA IDENTIFICADO TÉCNICAMENTE, POR PRESENTAR NÚMERO DE MOTOR Y UN NÚMERO DE CHASIS ORIGINALES DE FABRICA, SE REALIZO PRUEBA SOBRE LAS SUPERFICIES CONTENTIVAS Y CIRCUNDANTES DE LOS GUARISMOS, PODEMOS DETERMINAR QUE EL VEHICULO DESCRITO ANTERIORMENTE QUEDA PLENAMENTE IDENTIFICADO

**NÚMERO DE MOTOR:** 1819642 **NÚMERO DE CHASIS:** 9FPV126B082000827

**NOTA:**

ES PRECISO ANOTAR QUE LOS EXPERTICIOS EN MATERIA DE SINIESTROS QUE DEN ORIGEN A CONDUCTAS DELICTIVOS Y/O CONTRAVENCIONALES DE TRANSITO, VAN ENFOCADOS A VALORAR LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVOS Y PASIVOS DEL VEHICULO, VERIFICANDO QUE LOS ELEMENTOS Y CONJUNTOS SE ENCUENTREN EN BUEN ESTADO.

**14. Servidor de Policía Judicial:**

| | |
|---|---|
| ENTIDAD | POLICIA NACIONAL - SETRA MEBAR |
| GRUPO O UNIDAD | LABORATORIO MOVIL DE CRIMINALISTICA |
| ACTUACIÓN | CERTIFICACION TECNICA E IDENTIFICACION A VEHICULO |
| RESPONSABLE | PATRULLERO ROCHA ARDILA OSCAR JAVIER |
| IDENTIFICACIÓN | C.C. 80.733.988 de Bogotá |

Firma,

**OSCAR JAVIER ROCHA ARDILA**
C.C. No. 80733988
Calle 41 41-69 Barrio el Rosario
Email: oscar.rocha3003@correo.policia.gov.co
www.policia.gov.co

*NOTA: cualquier borrón o enmendadura no aclarada anula este documento y la responsabilidad se asume únicamente hasta la fecha de su expedición. La anterior revisión se encuentra sustentada en la Resolución 000634*

**PARA LOS FINES ESTABLECIDOS EN EL ARTÍCULO 226 DEL CODIGO GENERAL DEL PROCESO COLOMBIANO, CONSIGNAMOS DE MANERA RESUMIDA EL DICTAMEN PERICIAL SOLICITADO POR LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ, GERENTE EXPRESO DEL ATLÁNTICO**

**TEMAS A TRATAR ANTE JUZGADO CIVIL POR EL PERITO DE LA FIRMA ATLI LIMITADA NIT 900.216.787-0, DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA:**

**JHON WILSON GARCIA GUILLEN, Cedula de ciudadanía No 72.161.492**
Físico Matemático, especialista en Física y con 20 años de experiencia en la investigación de accidentes de tránsito terrestre
Dirección de Notificación: Calle 72 No 38-39; Local 101 en la ciudad de Barranquilla-Colombia
Teléfonos: 3157159820, 3454647, Email: jhongarguillen@hotmail.com

Informe de accidente de tránsito **(IPAT) A-712113** de fecha 18-enero-2018

**CONTENIDO**

1. **INTRODUCCIÓN**
2. **ACCIDENTE INVESTIGADO**
3. **OBJETIVO DE LA PERITACIÓN**
4. **LUGAR DE LOS HECHOS**
5. **DILIGENCIAS ADELANTADAS**
6. **ANÁLISIS DEL ACCIDENTE**
7. **LIMITACIONES TÉCNICAS, JURÍDICAS Y CIENTÍFICAS DE LA VELOCIDAD Y LA DISTANCIA DE SEGUIMIENTO**
8. **ANALISIS DEL INFORME PRESENTADO POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO**
9. **PRINCIPIOS CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS QUE ORIENTAN EL DICTAMEN**
10. **METODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS**
11. **GRADO DE CONFIABILIDAD**
12. **OBSERVACIONES REALIZADAS**
13. **CONCLUSIONES**
14. **BIBLIOGRAFÍA.**
15. **EXPERIENCIA DEL PERITO**
16. **JURAMENTO**

## 1. RECONSTRUCCIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTE DE TRANSITO

La reconstrucción de un accidente de tránsito se realiza mediante un análisis metódico de su evolución a través de etapas que se desarrollaron dentro de un lapso de tiempo y una cadena de sucesos, que al ser evaluados permiten su comprensión y establecer la causa que lo determinó, utilizando como soporte las ciencias básicas como son la física y las matemáticas.
Reconstruir la escena mediante un plano a escala, en el lugar de los hechos y fundamentándose en soportes documentales como son el informe policial para accidentes de tránsito I.P.A.T, elaborado por la autoridad policial de tránsito, los testimonios de los testigos presenciales de los hechos, permiten obtener elementos de prueba que sirven para soportar las posibles causas que generaron este siniestro vial.

## 2. ACCIDENTE INVESTIGADO

Accidente de tránsito de gravedad con heridos, Clase choque. Hechos ocurridos en zona urbana de la ciudad de Barranquilla, exactamente en la carrera 6 con calle 90, el día jueves 18 de enero de 2018, a las 11:30 horas, donde resultaron involucrados los vehículos tipo Microbús, de servicio público, afiliado a la empresa Expreso Del Atlántico, de placas **UZC-118**, conducida por el señor **JAIRO MANUEL DIAGO ROJANO** identificado con la cedula de ciudadanía No **8.632.757,** la motocicleta de placa **IZL-57B,** conducida por la señora **GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ,** identificada con cedula No 36.665.341 y el Bus, de servicio Público, afiliado a la empresa COOTRAGAL, de placas **STS-291**, conducido por **MANUEL DE JESÚS MERCADO CERRA**, identificado con la cedula No. **3.718.435**

En este siniestro investigado, el microbús de placas **UZC-118** transitaba sobre la vía principal(Carrera 6), en el sentido oeste – este, en el carril central, cuando repentinamente la conductora de la motocicleta, que transita en el mismo sentido pero en el carril derecho, realiza un maniobra peligrosa girando de derecha a izquierda de forma rápida y sin precaución al encontrar como obstáculo de su trayectoria la buseta de la empresa COOTRAGAL que se encontraba dejando pasajeros en el carril derecho y en completa detención. Con esta maniobra peligrosa, la motociclista adelanta cerrando al microbús de Expreso del Atlántico, quien frena , pero por encontrarse la vía húmeda por lluvia al momento de los hechos, se desliza golpeado a la moto en la parte trasera, perdiendo el equilibrio los tripulantes de la motocicleta.

## 3. OBJETIVO DE LA PERITACION

- Determinar las causas del accidente de tránsito investigado
- Refutar la hipótesis del accidente atribuida al conductor del Microbús de placas UZC-118

## 4. LUGAR DE LOS HECHOS

El accidente ocurrió en zona urbana de la ciudad de Barranquilla, exactamente en la carrera6 con calle 90, el día jueves 18 de enero de 2018, a las 11:30 horas. Las características de la vía se pueden observar en la fotografía No. 1 y en la tabla No. 1.

## 4.1 CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA:

| CARACTERÍSTICAS | Vía Urbana: carrera 6 con calle 90, Barranquilla |
|---|---|
| **Geométricas** | (Recta) |
| **Utilización** | Doble Sentido. |
| **Calzadas** | (Una) |
| **Carriles** | (Tres) |
| **Aceras** | (Si) |
| **Material** | (Concreto) |
| **Estado** | (Buena) |
| **Condiciones y Tiempo** | (Húmeda) |

**Tabla No 1**

**Fotografía No 1(tomada de Google Maps año 2018): Muestra las características de la vía, descritas en la tabla No. 1.**

## 5. DILIGENCIAS ADELANTADAS

Se realiza inspección al lugar de los hechos el día 26 de febrero de 2020, recolectando elementos materiales probatorios y evidencias físicas, los cuales son

fijados por medios técnicos y documentales; información que soporta la elaboración del presente dictamen pericial. Posteriormente les realicé el análisis, evaluación, comprobación de los datos recolectados y reconstrucción de la escena.

## 5.1 DOCUMENTACION REVISADA

1- Copia informe policial de accidente de tránsito I.P.A.T No A-712113
2- Fotografías tomadas el día de los hechos.
3- Fotografías de la inspección técnica.
4- Actos urgentes realizados por la policía urbana de tránsito
5- Entrevista realizada al señor JAIRO MANUEL DIAGO ROJANO, conductor del Microbús de placas UZC-118.
6- Inspección tecnica a vehículos ( FPJ-11, Investigador de Campo)
7- https://www.google.com/maps/@10.9449796,74.8238534,3a,75y,234.97h,86.73t/data=!3m7!1e1!3m5!1sc5q-

## 6. ANÁLISIS DEL ACCIDENTE

## 6.1 SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

8- En el tramo vial donde sucedió el accidente de tránsito, al momento de los hechos, no existía Demarcación horizontal de división de carriles, igualmente no existe ningún tipo de señal vertical reglamentaria, preventiva o informativa. (Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

**Fotografía No. 2(tomada de Google Maps año 2018): Se observa la nula señalización vertical y señalización horizontal de división de carriles.**

## 6.2. CARACTERISTICAS DE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS

En el accidente se encuentra involucrados los siguientes vehículos:

| CLASE | Microbús | Motocicleta | Buseta |
|---|---|---|---|
| MARCA | Daihatsu | AKT | Chevrolet |
| MODELO | 2.008 | 2.008 | 2.013 |
| COLOR | BLANCO, ROJO y AZUL | AZUL | BLANCO y AZUL |
| PLACAS | UZC-1118 | IXL-57B | STS-291 |
| SERVICIO | Público | Particular | Público |

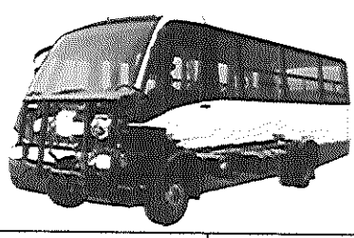
**Tabla No.2.**

### 6.2.1. FICHA TECNICA DEL MICROBÚS DAIHATSU DELTA MODELO 2004

| | |
|---|---|
| Fabricante: Daihatsu | Modelo: DELTA V126L-HUT |
| Año de fabricación: 2008 | Motor: 2.600 cc |
| Combustible: Diésel | Transmisión: Manual, 5-velocidades |
| Dirección: Asistida Hidráulicamente | Número de asientos: 19 |
| Número de puertas: 2 | Peso Bruto del vehículo: 1.062 kg |
| Longitud del vehículo: 4.385 mm | Ancho del vehículo: 1.725 mm |
| Altura del vehículo: 1.475 mm | Rin: 15 pulgadas |
| Distancia entre ejes: 2.580 mm | Tipo de frenos delanteros: Discos |
| Tipo de frenos traseros: Tambor | Capacidad de combustible: 45 litros) |
| Capacidad pasajeros: 19 | |

**(Información obtenida de la página web: file: http://C://Ficha_tecnica_daihatsu.pdf**

### 6.2.2. FICHA TECNICA DEL BUS CHEVROLET NQR



CHEVROLET

| | |
|---|---|
| Motor 4HK1-TCN | Suspensión Delantera y Trasera Multi hoja con barra estabilizadora |
| Cilindraje: 5.193 | Longitud Total: 7.895 mm |
| Cap. Tanque 140L | Ancho Total: 2,125 mm |
| Dirección: Hidráulica integral | Distancia entre Ejes: 4.175 mm |
| Frenos: Aire ABS | Peso bruto vehicular 8.500 Kg |
| Voladizo trasero: 2.070 mm | Capacidad : 37 pasajeros |
| Suspensión Del Capacidad 3.100 Kg | Suspensión tras Capacidad 6.000 Kg |

**(Información obtenida de la página web: www.chevrolet.com.co)**

## 6.2.2. FICHA TECNICA DE LA MOTOCICLETA AKT 110 MODELO 2008

| | |
|---|---|
| Fabricante: AKT | Modelo: 110 S |
| Año de fabricación: 2008 | Motor: 107 cc |
| Combustible: Gasolina | Transmisión: Mecánica 4-velocidades |
| Longitud del vehículo: 1.898 mm | Peso del vehículo: 95 kg |
| Ancho del vehículo: 900 mm | Distancia al piso: 1060 mm |
| Distancia entre ejes: 1.215 mm | Tipo de frenos delanteros: Disco |
| Tipo de frenos traseros: Tambor | Capacidad de combustible: 4,5 litros |

(Información obtenida de https://tecnoautos.com/motos/akt-ak-110-s-radios-akt-ak-110-s-)

## 6.3. CONDUCTORES Y/O PERSONAS VINCULADAS.

| PERSONAS VINCULADAS AL ACCIDENTE | CONDUCTOR | CONDUCTOR | CONDUCTOR | ACOMPAÑANTE |
|---|---|---|---|---|
| NOMBRE | JAIRO MANUEL DIAGO ROJANO | MANUEL DE JESÚS MERCADO CERRA | GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ | SALVA SALETH HERRERA PERDOMO |
| CEDULA | 8.632.757, | 3.718.435 | 36.665.341 | 1.047.037.564 |
| EDAD | 60 años | 67 años | 35 años | 13 años |
| ESTADO | Ileso | Ileso | Herida | Herida |

**Tabla No.3.**

## 6.4. ESTUDIO DE LAS DEFORMACIONES DEL VEHICULO:

Microbús Dahiatsu, modelo 2.008, de placa UZC-118, presentó daños en su parte anterior derecha, descritas así: rotura de la fibra del bomper, daños en lámpara y rotura del vidrio parabrisas.

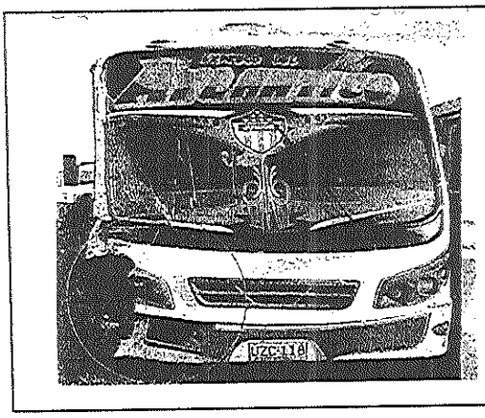


**Imagen 1:** La cual muestra el patrón de daños en la zona anterior derecha del Microbús de placa UZC-118, por el impacto en el accidente de tránsito.

## 6.5 CALCULO DE LA VELOCIDAD DEL MICROBUS DAHIATSU DELTA

1- Científicamente demostraremos la velocidad con que circulaba el Microbús, la cual era inferior a la permitida en el lugar del accidente (60 K/H) por la normatividad vigente (Ley 1239 de 2.008).

Brevemente nuestro análisis parte de los siguientes planteamientos y ecuaciones:

Acorde con el croquis elaborado por la autoridad de tránsito, el microbús de placas UZC-118, dejó una huella máxima de frenado con una longitud de 7.8 metros, generada por la humedad de la vía por presencia de lluvia al momento de los hechos.

Para calcular la velocidad del microbús utilizaremos, utilizaremos la distancia total de frenado, aplacando la siguiente ecuación:

$$V_{1f} = \sqrt{2gd\mu}$$

Dónde:

$V_{1f}$ = Velocidad del vehículo un instante después del impacto.

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

d = distancia huella de frenado del microbús

$\mu$ = Coeficiente de rozamiento entre las llantas del vehículo y el piso. Para un Microbús de estas características y el buen estado de la vía, se tomó un coeficiente de fricción 0,8.

Velocidad del Bus

$$V_{1f} = \sqrt{2 * 9.8 * 7.8 * 0.8} = 11,06\,m/s * 3.6 = 39,8\,km/h$$

Para Hallar Km/h se multiplica 3.6 que son los 3600 Segundos que tiene una hora y se divide por 1000 m que tiene un kilómetro.

Luego el Microbús transitaba a la velocidad de: **39.8 K/H**
De este resultado se puede observar que la velocidad de este vehículo era muy inferior al rango de velocidad máxima permitida a vehículos de servicio público en el sector vial **(60 K/H)**
(http://www.profesorenlinea.cl/fisica/Detencion_de_movil.html)

### 6.5.1 TIEMPOS DE OBSERVACION, REACCION, FRENADO Y TOTAL DETENCION DE UN VEHCIULO

La detención de un vehículo, no se produce instantáneamente, sino que trata de una evolución que se desarrolla en dos dimensiones físicas, es decir en el espacio y tiempo.

Estas fases son apreciadas en el momento en que un conductor encuentra en la vía un obstáculo, o se presenta ante él un peligro súbito; lo primero que hace después de una rápida evaluación de las circunstancias, es decidir la maniobra que le parezca más conveniente a fin de sortear la emergencia.
Me permito anexar en este ítem el Esquema De Bertolami, el cual lo tomé de la página 107 del libro: "tratado general sobre accidentes de circulación, de la editorial TEMIS. Documento que coincide con lo expuesto anteriormente con fundamentos en la física

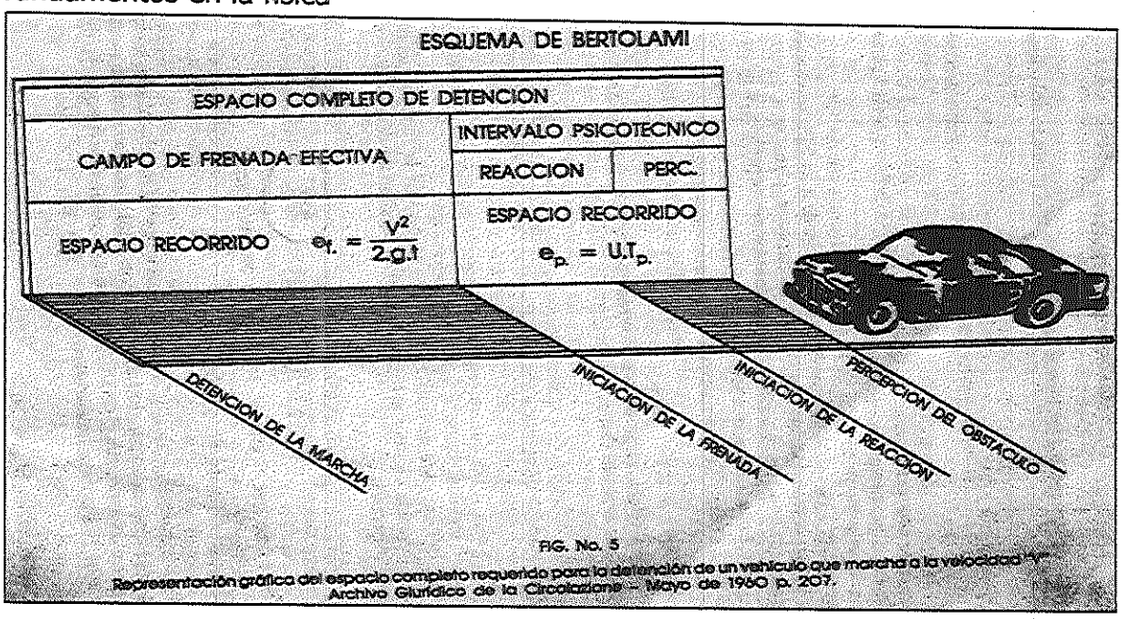


FIG. No. 5
Representación gráfica del espacio completo requerido para la detención de un vehículo que marcha a la velocidad "V"
Archivo Giuridico de la Circolazione – Mayo de 1960 p. 207.

### 6.5.1.1 DISTANCIA DE DETENCIÓN PARA UN MÓVIL

En todo movimiento existe una distancia total de parada o de detención que contiene los siguientes elementos:

**Distancia de percepción + Distancia de reacción + Distancia de frenado = Distancia total**

### 6.5.1.2 DISTANCIA DE PERCEPCIÓN

La distancia de percepción (DP) es la distancia que recorre el vehículo desde el momento en que los ojos ven un riesgo hasta que el cerebro lo reconoce o percibe como tal. En un conductor normal este tiempo es de ¾ de segundo (0,75 segundo).

Una fórmula para calcular esta distancia es multiplicar 0,75 por los metros que el móvil avanzará en una hora y dividirlo por 3.600, que son el total de segundos que tiene una hora (ya que la velocidad se indica en kilómetros por hora).

El siguiente cuadro nos entrega una pauta aproximada (en condiciones normales de manejo y de pista) de la distancia de percepción, dependiendo de la velocidad del móvil:

| Velocidad en Km/h. | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Metros recorridos en 3/4 seg. | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 19 | 20 | 23 | 24 |

Usando la fórmula anteriormente descrita, en el cuadro se han redondeado los cálculos para mejor comprensión.

Del cuadro se desprende, entonces, que cada vez que duplicamos le velocidad la distancia de percepción aumenta al doble (el móvil recorre el doble de espacio en el mismo lapso)

### 6.5.1.3 DISTANCIA DE REACCIÓN

La distancia de reacción (Dr) es la distancia recorrida desde que el cerebro le dice al pie que se quite del acelerador o, lo presione con más fuerza o hasta que el pie está de hecho pisando el pedal de freno. El conductor promedio tiene un tiempo de reacción de ¾ de segundo (0,75 segundo).

Para calcular la distancia de reacción, según la velocidad del móvil, es válida la misma fórmula anterior.

El siguiente cuadro nos entrega una pauta aproximada (en condiciones normales de manejo y de pista) de la distancia de reacción, dependiendo de la velocidad del móvil:

| Velocidad en Km/h. | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Metros recorridos en 3/4 seg. | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 19 | 20 | 23 | 24 | 27 | 28 | 31 |

Del cuadro se desprende, también, que cada vez que duplicamos le velocidad la distancia de reacción aumenta al doble (el móvil recorre el doble de espacio en el mismo lapso).

El tiempo de reacción depende de varios factores:

- Estado de atención del conductor momentos antes de la frenada.
- Consumo de drogas, habitualmente alcohol. Afecta incluso en dosis mínimas.
- Edad y actividad física habitual del conductor.
- Experiencia y pericia.
- Condiciones de visibilidad y estado de la vista del conductor.
- Cansancio y sueño.
- Si va fumando o hablando por celular

### 6.5.2 DISTANCIA DE FRENADO

La distancia de frenado (Df) es la distancia que recorre el móvil hasta su detención completa, una vez que se han accionado los frenos.

La distancia de frenado varía según el estado de la calzada, la carga del vehículo, los neumáticos, los frenos, la pericia del conductor y la velocidad.

De todos los aspectos mencionados, sólo la velocidad es independiente y cuantificable (medible) y la que nos indica la cantidad de energía cinética del móvil (la energía que debe ser frenada).

La energía cinética es proporcional al cuadrado de la velocidad, lo cual significa que, para el doble de velocidad, la distancia de frenado se multiplica por cuatro.

Así, por ejemplo, si a 40 kilómetros por hora la distancia de frenado es de 8 metros, a 80 kilómetros por hora no serán 16 metros, sino 8 x 4 = 32 metros (cuatro veces más)

Distancia total o distancia de detención

La distancia total o distancia de detención (Dt) es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de percepción más la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado

De lo anteriormente explicado, vamos a determinar la distancia total de seguimiento o seguridad que mantenía el conductor del Microbús de placas UZC-118 al momento del accidente, el cual transitaba a una velocidad promedio de 39,8 Km/H

**Distancia de percepción (8 metros) + Distancia de reacción (8 metros) + Distancia de frenado (7.8) = Distancia total = 23.8 metros**

**Distancia total de detención del Microbús UZC-118, fue de 23.8 metros** (Esto se puede corroborar al compararlo con las tablas de velocidad y tiempos de percepción, reacción y frenado)

En conclusión, se puede afirmar científicamente que el conductor del Microbús de placas UZC-118, transitaba a la velocidad de **39,8 K/H** y conservaba una distancia de seguimiento o de seguridad de 23.8 metros

Al analizar los resultados, se puede afirmar que el conductor del microbús al momento del accidente mantenía una distancia de seguimiento o seguridad con la motocicleta acorde con lo establecido en el artículo 108 de la ley 769 de 2002 **(Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metro).**

## 7. LIMITACIONES TÉCNICAS, JURÍDICAS Y CIENTÍFICAS DE LA VELOCIDAD Y LA DISTANCIA DE SEGUIMIENTO

### 7.1. LIMITACIONES JURIDICAS

Las vías en Colombia se encuentran reglamentadas, respecto de los sentidos de circulación, velocidades y limitaciones de adelantamiento (Resolución 1885 de 17 de junio de 2015).

La ley 769 de 06 de agosto de 2002, textualmente establece:

**ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.**

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

**ARTÍCULO 60: OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS:**

Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respetivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

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

**ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES.** <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

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

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

**ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS.** La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.

Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.

Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede

**ARTÍCULO 109. DE LA OBLIGATORIEDAD.** Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código

-La honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-530/03, de 07 de Julio del año 2003, declaró exequible bajo condicionamiento el inciso 8 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 *"Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas"*, en el entendido que debe tratarse de **maniobras que violen las normas de tránsito, que pongan en peligro a las personas o a las cosas, y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes**

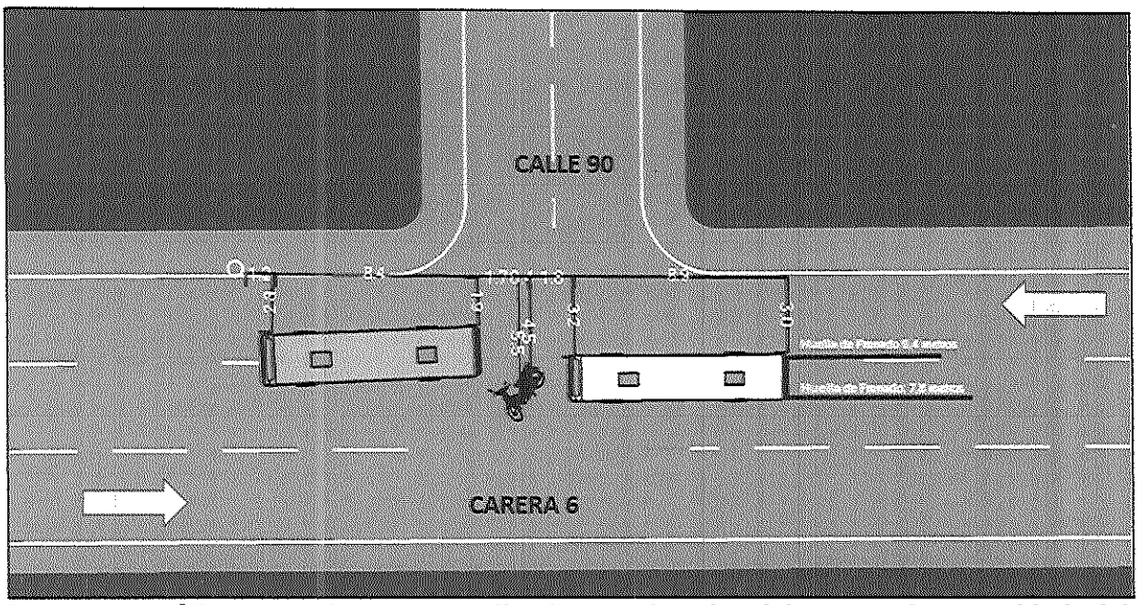
## 7.2. LIMITACIONES CIENTIFICAS

Las restricciones establecidas por la autoridad de tránsito en ciertos sectores viales, obedece a la presencia de peatones, volumen de tráfico vehicular, geometría e inclinación de la vía. Esto con el fin permitirle al conductor observar el entorno a una velocidad que le permita un amplio campo visual, con el tiempo necesario de reacción y detención del vehículo ante un peligro, disminuyendo las situaciones de riesgo y evitando accidentes viales.
De los conceptos anteriores y confrontando las evidencias fotográficas y testimoniales, se puede inferir que la acción peligrosa que realizó la conductora de motocicleta, al realizar un cambio de carril sin indicación y cerrando la vía al conductor del Microbús, fue la causa que generó este accidente de tránsito con las consecuencias del mismo.

## 8. ANALISIS DEL INFORME PRESENTADO POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO

En este ítem describiremos los detalles del accidente plasmado en este documento, igualmente las falencia y errores cometidos por la autoridad de transito al diligenciar el formato de accidentes de tránsito IPAT, en este siniestro vial.

**Croquis Autoridad de transito**




**Plano topográfico a escala 1:100, realizado por el perito del Centro de Seguridad Vial ATLI LTDA**

### 8.1 ANÁLISIS TÉCNICO DEL CROQUIS

FUENTE: Manual de Topografía- Jacinto santa María Peña- Teófilo Sanz Méndez
El dibujo o croquis entrega elementos de prueba sobre este accidente de tránsito. Se puede afirmar que el funcionario que realizo esta descripción gráfica, desconoce el procedimiento establecido por la resolución 11268 de 06 de diciembre de 2012

"MANUAL PARA DILIGENCIAR EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO".



## 8.2. ERRORES EN EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO (IPAT).

1- En la casilla **7.4**, literal **C**, marca que en el lugar de los hechos existen solo dos carriles, lo cual es contrario a las dimensiones de la vía y a la falta de señalización horizontal que divida esta calzada en dos carriles de circulación
2- En la casilla **7.7**, el funcionario policial marcó la casilla correspondiente que demuestra que la vía se encontraba húmeda, lo cual fue determinante para la ocurrencia del accidente.
3- En la casilla 11 (hipótesis del accidente) el policía de tránsito, escribió como causa probable del Microbús, la codificación 121 (No mantener distancia de seguridad). sin tener presente que, con las evidencias encontradas, se determina que la causa del accidente fue responsabilidad única de la conductora de la motocicleta, al realizar maniobras peligrosas giro repentino de la motocicleta, hacia la derecha, cerrando la circulación del microbús.
4- Sobre la prueba que constituye este informe para determinar la responsabilidad en un accidente de tránsito, es importante citar la resolución 11268 en el capítulo V (Página 50), que textualmente establece: "Se debe estar en condiciones de determinar por lo menos una hipótesis del accidente, en aras de generar estadísticas que lleven a determinar cuál es el factor repetitivo que más incide en los accidentes, tramos o puntos de mayor accidentalidad entre otros".
**NOTA:** la causa descrita por la autoridad de tránsito no corresponde a un juicio de responsabilidad. La importancia de registrar la causa, está dada con el fin de determinar estadísticamente cual es el factor de mayor incidencia en los accidentes, realizar programas de prevención, estudios de seguridad vial y todas aquellas acciones que permitan disminuir los accidentes de tránsito y/o su impacto a nivel nacional.

## 9. PRINCIPIOS CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS QUE ORIENTAN EL DICTAMEN

Seguridad, legalidad, uso y goce de las vías públicas; secuencia espacio-temporal en colisiones, prelación de tránsito.

## 10. METODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS

Se utilizó el método hipotético - deductivo. Y en relación con la técnica e instrumentos empleados estos tienen que ver con el auxilio de fuentes bibliográficas, que también quedan consignadas en este breve informe y se sustentarán en el juicio oral, entre otros.
Me desplacé al lugar exacto donde ocurrió el accidente de tránsito, realizando la reconstrucción topográfica de los hechos con base en los elementos materiales

probatorios recopilados, circunstancias descritas en el informe policial de accidentes de tránsito del hecho investigado.
Los hechos son representados gráficamente en escala 1.200, para ser más explícitos en las causas que generaron este accidente de tránsito.se anexa plano de esta reconstrucción.

## 11. GRADO DE CONFIABILIDAD

Esta base de la opinión pericial tiene un amplio grado de confiabilidad, dado que se apoya en fuentes altamente calificadas en la comunidad científica, en la norma técnica vigente sobre seguridad vial, las normas jurídicas del tránsito y del sistema procesal colombiano.

## 12. OBSERVACIONES REALIZADAS

Para elaborar este informe se analizaron los siguientes elementos: procedimiento realizado por la autoridad de tránsito, los elementos probatorios arriba relacionados, su examen directo, validación y traslado al lugar de los hechos, donde se pudo comprobar otras situaciones no previstas de manera clara en el informe de las autoridades el día de los hechos. De los aspectos que se relacionan con este Dictamen pericial, verificamos cada uno de los aspectos vinculados con este sinestro vial.

## 13. CONCLUSIONES

Después de revisar todo el material probatorio recolectado y al analizar detalladamente, la secuencia de esta colisión, y el procedimiento realizado por la autoridad de tránsito, se llega a concluir que las causas del siniestro vial son:

- La motociclista transita sobre el carril derecho de la vía y repentinamente sin percatarse del riesgo de la maniobra, ingresa al carril central, cerrando la trayectoria del microbús, ocasionando el accidente de tránsito
- El conductor del Microbús mantenía la distancia de seguimiento o de seguridad, como lo establece el artículo 108 del código de tránsito.

## 14. BIBLIOGRAFÍA:


- Ley 769 de 06 de agosto de 2002
- Ley 1564 de 2012
- Resolución 11268, 06 de diciembre de 2012. Ministerio de Transporte
- Física. Raymond A. Serway. McGRAW-HILL
- Manual de Topografía- Jacinto santa María Peña- Teófilo Sanz Méndez
- Ingeniería de tránsito y Carreteras 3a Edición Thomson
- Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).

## 15. EXPERIENCIA DEL PERITO:

| JUZGADO O DESPACHO | No DEL CASO | NOMBRES DE LAS PARTES | ABOGADO | MATERIA DEL DICTAMEN |
|---|---|---|---|---|
| Juzgado 8° Administrativo del Atlántico | 080013333008-2014-00326 | ELPIDIA DE LOS REYES CERVANTES – INVIAS | IGNACION ELIAS CHAPARRO ACEVEDO | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 2° civil del circuito de Soledad-Atlántico | 080016109524-2012-03964 | LAURA MILENA PALENCIA LLANOS LUIS HENRRIQUE BOTERO BOTERO | ROBERTO ALONSO PATIÑO RIVERA | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 5° Penal del circuito de santa Marta | 470016001018-2010-01408 | JUAN JOSE BRITO GONZALEZ ARNULFO DIAZ CORDERO | JOSE ANTONIO NAJERA TORRES | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía 39 unidad de vida-Barranquilla | 080016001055-2011-01090 | YESID MERIÑO MACEA GABRIEL ENRRIQUE PINO JIMENEZ | ALFONSO PALOMINO MARTINEZ | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía de Sabanalarga-Atlántico | 086386001259201300331 | FRANCISCO JAVIER RODRIGUEZ RODRIGEZ MAXIMILIANO HERRERA PADILLA | JOSE LUIS HERRERA GOMEZ | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía 35 Seccional de Barranquilla | 080016001055201208642 | ROBERTO ANTONIO BAZA MEZA ANGEL STANLY MARTES CERVANTES | IGNACION ELIAS CHAPARRO ACEVEDO | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 20 penal del circuito de Cartagena | 130016001129-2008-03017 | SILVIO RICARDO FERNANDEZ JAMILTON GARCIA BORJA | RAFAEL PACHECO VEGA | SEGURIDAD VIAL |

## 16. JURAMENTO:

JHON WILSON GARCÍA GUILLEN, declaro bajo juramento que poseo los conocimientos, los Títulos académicos y la experiencia que me faculta para actuar como perito en la elaboración del presente dictamen pericial, que en esta investigación he actuado con objetividad e imparcialidad; todos los fundamentos son ciertos, los he revisado personalmente, acepto el régimen jurídico que regula mi actuación en este proceso y no me encuentro incurso en las causales contenidas en el artículo 50 del Código General del Proceso (ley 1564 de 2012), lo cual ratifico con la firma del presente documento.

**Lic. JHON WILSON GARCÍA GUILLEN**
**Físico – Matemático**
**Experto en Seguridad vial**

**Anexos:**

- Certificado de existencia y representación legal de la empresa ATLI LTDA
- Hoja de vida del perito JHON WILSON GARCIA GUILLEN

548

## CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES

Entre los suscritos **LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ**, identificada con cédula de ciudadanía número 32.688.965, en representación legal de la empresa **EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A**, con NIT 860026182-5; quien en adelante se denominará **EL CONTRATANTE** y la empresa **ATENCION TÉCNICO LEGAL INMEDIATA LIMITADA – ATLI LTDA-,** sociedad comercial legalmente constituida con Nit. 900216787-0 y domicilio principal en la ciudad de Barranquilla (Atlántico), representada legalmente por **JHON HARRINSON GARCIA BOLAÑO**, identificado como aparece al pie de su firma, quien en adelante se llamará **EL CONTRATISTA**, dejando constancia que hemos celebrado el siguiente Contrato de Prestación de Servicios Profesionales, el cual se regirá por las siguientes cláusulas: **PRIMERA: OBJETO. EL CONTRATANTE** contratan los servicios profesionales del **CONTRATISTA** para que preste servicios técnicos, investigativos, científicos y realice todas las actuaciones correspondientes a la investigación para determinar las causas que originaron el accidente de tránsito ocurrido el día 18 de enero de 2018, en la carrera 6 con calle 90 de la ciudad de Barranquilla; donde resultó involucrado el vehículo de placas UZC-118, vinculado a EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A. **SEGUNDA: EL CONTRATANTE** pagará al contratista por honorarios la suma de $1.995.000(Un millón novecientos noventa y cinco mil pesos m/l), el 50% al inicio de las labores investigativas y el 50% restante al momento de entregar el informe definitivo de la investigación. **PARAGRAFO:** El valor del contrato incluye la sustentación del dictamen Pericial en Juicio oral. **TERCERA: OBLIGACIONES DEL CONTRATANTE: EL CONTRATANTE** se obliga a: **a)** Suministrar al **CONTRATISTA** todos los documentos e información necesaria para el cabal desarrollo y culminación de la gestión investigativa encomendada. **b)** Cancelar oportunamente los honorarios pactados. **CUARTA: OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. a)** Se obliga a actuar con la debida diligencia y con eficiencia en la consecución de objeto contratado, **b)** a sustentar el Dictamen en Juicio Oral dentro del proceso civil en juzgado del Circuito de Barranquilla. **QUINTA: DURACIÓN.** El presente contrato es por el termino de 15 días, para la entrega del dictamen contratado. **SEXTA: MERITO EJECUTIVO.** Este documento por si solo presta mérito ejecutivo, hace tránsito a cosa juzgada y se podrá exigir su cumplimiento por requerimiento judicial, como queda acordado por las partes en la ciudad de Barranquilla, y por contener una obligación clara, expresa y exigible, sin necesidad de reconocimiento de firmas.

Para constancia se firma por los intervinientes en la ciudad de Barranquilla, a los veinte (20) días del mes de febrero del año dos mil veinte (2020).

Leticia Rivaldo R

**LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ**
**C.C No. 32.688.965**
**EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A**
**EL CONTRATANTE**

Jhon Garcia

**JHON HARRINSON GARCIA BOLAÑO**
**C.C. No. 1.45.728.871 de B/quilla**
**ATLI LIMITADA**
**EL CONTRATISTA**

549

# ATLI LTDA

NIT: 900.216.787-0

**Resolución Dian No. 20000192279 de 29-12-2018**

**FACTURA DE VENTA**

**C-00264**

| SEÑORES: | NIT: | ORDEN DE SERVICIO | FECHA: | VENCIMIENTO |
|---|---|---|---|---|
| EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A<br>TELEFONOS: 3706996<br>DIRECCION: Calle 38 No 36-55, Piso 2 - Barranquilla | 802001147-5 | | 04/marzo/2020 | 04/marzo/2020 |
| | OBSERVACIONES: | | FORMA DE PAGO : Contado | |

| DESCRIPCION | CANT. | VALOR UNITARIO | VALOR TOTAL |
|---|---|---|---|
| Dictamen pericial por accidente de tránsito ocurrido el día 18 de enero de 2018, en la carrera 6 con calle 90 de la ciudad de Barranquilla; donde resultó involucrado el vehículo de placas UZC-118, vinculado a EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A | 1 | $ 1.676.470 | $1.676.470 |

| | SUB –TOTAL | ANTICIPO | VALOR IVA | TOTAL | TOTAL A PAGAR |
|---|---|---|---|---|---|
| SON: | $1.676.470 | | $ 318.530 | $1.995.000 | $ 1.995.000 |

La presente factura de venta tiene carácter de título valor y se rige por la ley 123 de Julio 17 del 2008. El no pago dentro del plazo estipulado causara intereses de mora vigente a la fecha.

ATLI LTDA

FIRMA Y C.C NIT

Calle 72 No 38-39 Local 101 - Barranquilla
TELS: 3454647 Cel.: 3002437407-3107354575-3185819341

CÁMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

Cámara de Comercio de Barranquilla CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS. Fecha de expedición: 04/03/2020-15:02:14 Recibo No. 7100541, Valor: 6,100 CODIGO DE VERIFICACION: C9F26E79FF

---

- Para su seguridad verifique el contenido de este certificado ingresado a nuestra página web www.camarabaq.org.co, en el enlace CERTIFICADOS EN LINEA-VERIFICACION DE CERTIFICADOS EN LINEA, digitando el código de verificación. ---

---

EL SUSCRITO SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA, CON FUNDAMENTO EN LAS INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

## C E R T I F I C A

### NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social:
ATLI LIMITADA
Sigla:
Nit: 900.216.787 - 0
Domicilio Principal: Barranquilla
Matrícula No.: 458.097
Fecha de matrícula: 09/05/2008
Último año renovado: 2020
Fecha de renovación de la matrícula: 11/02/2020
Activos totales: $3.000.000,00
Grupo NIIF: No Reporta

### UBICACIÓN

Direccion domicilio principal: CL 72 # 38-39 LC 101
Municipio: Barranquilla - Atlantico
Correo electrónico: atli.ltda@hotmail.com
Teléfono comercial 1: 3454647

Direccion para notificación judicial: CL 72 # 38-39 LC 101
Municipio: Barranquilla - Atlantico
Correo electrónico de notificación: atli.ltda@hotmail.com
Teléfono para notificación 1: 3454647

Autorización para recibir notificaciones personales a través del correo electrónico, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: si

### CONSTITUCIÓN

Constitución: que por Escritura Pública número 1.042 del 22/04/2008, del Notaria 1 a. de Barranquilla, inscrito(a) en esta Cámara de Comercio el 09/05/2008 bajo el número 139.739 del libro IX, se constituyó la sociedad: denominada ATLI LIMITADA

### REFORMAS DE ESTATUTOS

La sociedad ha sido reformada por los siguientes documentos:

Cámara de Comercio de Barranquilla CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS. Fecha de expedición: 04/03/2020- 15:02:44 Recibo No. 7100541, Valor: 6,100 CODIGO DE VERIFICACIÓN: CGP26E7B7F

en apoyo al sistema judicial colombiano. La sociedad podrá en general celebrar actos y/o contratos, en todas sus formas con personas naturales y jurídicas, privadas o públicas, sobre bienes muebles e inmuebles y sobre servicios que se relacionen con el objetivo social, tales como operaciones comerciales, civiles, industriales y seguros con personas naturales o jurídicas y efectuar operaciones de préstamo, cambio, permuta, descuento,, cuenta corriente, arrendamiento, leasing de muebles o inmuebles, vehículos, materiales de equipos que sea necesarios para el desarrollo del objeto social.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad Principal Código CIIU: M691000 (PL) ACTIVIDADES JURIDICAS
Actividad Secundaria Código CIIU: N801000 ACTIVIDADES DE SEGURIDAD PRIVADA

CAPITAL

Capital y socios: $50.000.000,00 dividido en 50.000,00 cuotas con valor nominal de $1.000,00 cada una, distribuido así:

- Socios capitalista(s)

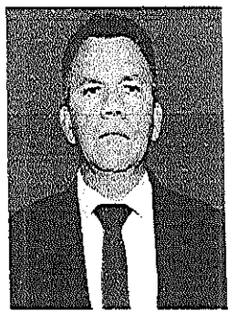
| | |
|---|---|
| Guillen Bernal Blanca Resfa | CC 22.642.144 |
| Número de cuotas: 25.000,00 | valor: $25.000.000,00 |
| García Bolaño Jhon Harrison | CC 1.045.728.871 |
| Número de cuotas: 25.000,00 | valor: $25.000.000,00 |
| Totales | |
| Número de cuotas: 50.000,00 | valor: $50.000.000,00 |

ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN

REPRESENTACIÓN LEGAL

ADMINISTRACION: La sociedad tiene los siguientes órganos directivos y administrativos: a.- La Junta de Socios, como autoridad suprema.
b.- El Gerente.
c.- El suplente del gerente. La administración corresponde por derecho a todos y cada uno de los socios, pero estos delegan sus funciones en la persona del gerente de la compañía, la administración directa de la compañía y el uso de la razón social está a cargo del gerente, funciones que cumplirá de acuerdo con lo establecido en los estatutos y quien será representante legal de la compañía. Son funciones del gerente las siguientes entre otras: Realizar la representación de la sociedad todos los actos, contratos y negocios relativos que estime conveniente para el buen éxito social, para el aprovechamiento económico de la empresa dentro de las limitaciones estatutarias; comprar, vender, hipotecar, alterar la forma de los bienes inmuebles, mueble; transigir y comprometer los negocios sociales de cualquier naturaleza que fueren, girar, endosar y firmar toda clase de títulos valores como letras, cheques, pagares y otros documentos comerciales, dar y recibir dinero en mutuo, llevara cabo todos y cada uno de los actos que en relación con la empresa social le corresponden de acuerdo a la ley y los estatutos. Todos los actos, contratos y negocios que realice el gerente en representación de la sociedad serán hasta por un valor máximo de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes. El gerente tendrá un suplente.
El
gerente tendrá un suplente, con las mismas facultades y atribuciones del gerente titular, reemplazará al gerente en todas sus faltas accidentales, temporales o

552



## Datos Personales

| | |
|---|---|
| **NOMBRES:** | JHON WILSON GARCIA GUILLEN |
| **DOCUMENTO DE IDENTIDAD** | 72.161.492 DE BARRANQUILLA |
| **FECHA DE NACIMIENTO** | JULIO 4 DE 1969 |
| **LUGAR DE NACIMIENTO** | BARRANQUILLA (ATLANTICO) |
| **ESTADO CIVIL** | CASADO |
| **DIRECCION** | CALLE 72 No 38-39 |
| **CIUDAD** | BARRANQUILLA |
| **TELEFONO** | 3454647 - 3157159820- 3201520 |
| **E-MAIL** | jhongarguillen@hotmail.com |

## Formación académica

**Universitarios:** Universidad del Atlantico
Barranquilla, 1997

**Titulo Obtenido:** Licenciado Matematicas y fisica

**Postgrado:** Universidad Libre

**Titulo Obtenido:** Especializado en fisica experimental para la Docencia
Barranquilla, 2000

**OTROS ESTUDIOS:**

**POLICÍA NACIONAL**
Curso Policía de Carreteras
1994

**TRANSITO DISTRITAL DE BARRANQUILLA**
Curso de Agente de Tránsito
1996

**UNIVERSIDAD CUC**
Diplomado de Cultura Ciudadana y
Educación vial.
2007

**PROMOTORA EDUCATIVA NACIONAL**
Curso tecnico policial judicial y criminalistica.

**UNIVERSIDAD EMPRESARIAL DE SALAMANCA**
Diplomado en seguridad vial.
2014

## Experiencia laboral

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL BARRANQUILLA**
**CARGO:** Docente Postgrado
**TIEMPO DE SERVICIO:** 10 años
**TELEFONO:**3 77 38 47

**UNIVERSIDAD SALAMANCA SECCIONAL BARRANQUILLA**
**CARGO:** Coordinador y Docente Diplomados en seguridad vial
**TIEMPO DE SERVICIO:** 4 AñoS
**TELEFONO: 3606585**

**CENTRO DE SEGURIDAD VIAL ATLI LTDA**
**CARGO:** Coordinador de docencia y perito forense
**TIEMPO DE SERVICIO:**9 años
**TELEFONO:** 3454647

**FUNDACION PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACION (F.D.I.)**
**CARGO:** Docente en el area Investigacion de Accidentes de Transito y Física Balística
**TIEMPO DE SERVICIO:**9 años
**TELEFONO:** 3 69 29 59

**TRANSITO DISTRITAL DE BARRANQUILLA**
**CARGO:** Coordinador, asesor y docente de campañas educativas sobre seguridad vial y normas de tránsito terrestre
**TIEMPO DE SERVICIO:**13 años

**ESCUELA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES " ESPROJUDICIALES"**
**CARGO:** Docente en el area Investigacion judicial
**TIEMPO DE SERVICIO:**3 años
**TELEFONO:** 3443526

## Actuación como perito Investigador

| JUZGADO O DESPACHO | No DEL CASO | NOMBRES DE LAS PARTES | ABOGADO | MATERIA DICTAMEN |
|---|---|---|---|---|
| Juzgado 8° Administrativo del Atlántico | 080013333008-2014-00326 | ELPIDIA DE LOS REYES CERVANTES –<br>INVIAS | IGNACION ELIAS CHAPARRO ACEVEDO | SEGURIDAD VIAL |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Juzgado 2° civil del circuito de Soledad-Atlántico | 080016109524-2012-03964 | LAURA MILENA PALENCIA LLANOS<br>LUIS HENRRIQUE BOTERO BOTERO | ROBERTO ALONSO PATIÑO RIVERA | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 5° Penal del circuito de santa Marta | 470016001018-2010-01408 | JUAN JOSE BRITO GONZALEZ<br>ARNULFO DIAZ CORDERO | JOSE ANTONIO NAJERA TORRES | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía 39 unidad de vida-Barranquilla | 080016001055-2011-01090 | YESID MERIÑO MACEA<br>GABRIEL ENRRIQUE PINO JIMENEZ | ALFONSO PALOMINO MARTINEZ | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía de Sabanalarga-Atlántico | 086386001259201300331 | FRANCISCO JAVIER RODRIGUEZ RODRIGEZ MAXIMILIANO HERRERA PADILLA | JOSE LUIS HERRERA GOMEZ | SEGURIDAD VIAL |
| Fiscalía 35 Seccional de Barranquilla | 080016001055201208642 | ROBERTO ANTONIO BAZA MEZA<br>ANGEL STANLY MARTES CERVANTES | IGNACION ELIAS CHAPARRO ACEVEDO | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 20 penal del circuito de Cartagena | 130016001129-2008-03017 | SILVIO RICARDO FERNANDEZ<br>JAMILTON GARCIA BORJA | RAFAEL PACHECO VEGA | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado único Civil del circuito de Fundación, Magdalena | 472883103001-2015-00052 | JULIETH PAOLA VILLEGA BUELVA | ALBERTO OVALLE BETANCOURT | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 3°, Administrativo de Santa marta | 470013333003-2015-00070 | MANUEL MARIA FONTALVO VASQUEZ | ALBERTO OVALLE BETANCOURT | SEGURIDAD VIAL |
| JUZGADO 3° PENAL DEL CIRCUITO DE BARRANQUILLA | 08001600900320090526000 | RAFAEL ENRIQUE CASTILLO GARCIA. | ISACC CIENFUEGOS GALLETT | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado Doce civil Municipal de Barranquilla | 08001-40-53-012-2017-00558-00 | SERGIO RIZO | NOHEMI GARCÍA PABON | SEGURIDAD VIAL |
| Juzgado 2° Penal del Circuito de Soledad-Atlco. | 08-001-60-01055-2014-02108-00 | CINDY PAOLA RIVERA SAUMETH | LEIDER BARRAZA BELEÑO | SEGURIDAD VIAL |

## Referencias

- ALCIDES ROMERO COGOLLO
  Abogado.
  Teléfono: 3014514810
- JAVIER SUAREZ CAMARGO
  Ingeniero.
  Teléfono: 3163882533

Autorizo incondicionalmente para la verificación de toda la información contenida en este documento

JHON WILSON GARCIA GUILLEN
C.C: 72.161.492

556

# La República de Colombia

y en su nombre

## El Colegio de Bachillerato

# Francisco José de Caldas

Adscrito al CASD "Inocencio Chinca" y aprobado, hasta nueva visita, según Resolución 183 del 6 de Enero de 1988 del M. E. N.

Confiere a:

# John Wilson García Guillen

Identificado (a) con C. C. No. 72.161.492 de Barranquilla.

el Diploma de:

# Bachiller Industrial

## Electricidad

Por haber cursado y aprobado los estudios correspondientes al Nivel de Educación Media Vocacional según los planes y programas vigentes.

Rector

Secretaria

Barranquilla, 12 de diciembre de 1.987

Anotado al folio 086 del Libro de Registro No. 66

Secretaría de Educación

s/

Dado en Barranquilla, a 4 de febrero de 1.988

# República de Colombia
## Ministerio de Educación Nacional

# Universidad del Atlántico

confiere el título de

***LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACION***
***ESPECIALIDAD EN MATEMATICAS Y FISICA***

a: *JHON WILSON GARCIA GUILLEN*

CC No. *72.161.492* Expedida en *BARRANQUILLA*

En Testimonio de ello se expide el presente diploma en Barranquilla, el día *19* del mes de *DICIEMBRE* de 199*7* y refrenda las firmas respectivas

Decano de la Facultad

Presidente del Consejo Superior

Secretario de la Facultad

Rector de la Universidad

Director del Departamento Central de Admisiones y Registro Académico

Secretario General de la Universidad

Registrado bajo el No. *2166* del Libro No. *002* Folio *60*
Acta No. *005* de Fecha *19 diciembre de 1997*
Barranquilla *19 diciembre de 1997*

República de Colombia

# La Universidad Libre

Personería Jurídica No. 182 de 1946

y en su representación el Rector y los Profesores, en atención a que

**Jhon Wilson Garcia Guillen**

C.C. N. 72.161.492 de Barranquilla

ha completado los estudios y demás requisitos que los reglamentos exigen para optar al título de

**Especialista en Física Experimental para la Docencia**

en nombre de la República de Colombia y por autorización del Ministerio de Educación Nacional, le expide el presente Diploma que acredita su idoneidad. En testimonio de lo cual se firma y rubrica con el sello mayor de la Institución.

El Decano

UNIVERSIDAD LIBRE
Seccional Barranquilla
Instituto de Postgrado

El Rector

El Secretario General

Dada en la ciudad de Bquilla,
11 de Diciembre del 2000
Acta 0412 Folio 0412 Libro 5

ET 44378

Oficina de Admisiones y Registro
9 de Abril del 2001
Registro 5048 Folio 1010 Libro de Registro 003

Jefe de Admisiones y Registro
UNIVERSIDAD LIBRE
SECCIONAL BARRANQUILLA

República de Colombia

Y en su nombre

# La Promotora Educativa Nacional

Aprobado por la Secretaría de Educación Distrital
Res. No. 001497 de 2004 y Res. No. 00923 de 2007

## Certifica a:

# García Guillen Jhon Wilson

Identificado(a) con C.C No 72.161.492 de Barranquilla

## Con Aptitud Ocupacional

## Técnico en:

# Investigación Criminalística y Judicial

Por haber cursado y aprobado las 1001 horas que exige la Educación para el trabajo y el desarrollo humano en testimonio se expide el presente Certificado en Barranquilla a los 22 días del mes de Diciembre de 2007 lo refrenda con las firmas y sellos de rigor.

Director General

Secretaria Académica

Acta de Grado No. 00106 Anotado en el Folio No. 00106 del Libro de Registro No. 1-C

# Corporación Universitaria de la Costa, CUC

## Departamento de Postgrado y Educación Continua

Certifica que:

## Jhon García

participó en el

## Diplomado De Cultura Ciudadana Y Educación Vial

Dictado con una intensidad de 120 horas. Barranquilla, 17 De Febrero de 2007

Rector Ejecutivo

Director de Postgrado

Secretario General

POLICIA NACIONAL

DEPARTAMENTO DE POLICIA ATLANTICO

*El Comandante del Departamento de Policía Atlántico*

*En atención a que el* PT. JHON GARCIA GUILLEN

*aprobó satisfactoriamente el curso de* POLICIA DE CARRETERAS

*de conformidad con las disposiciones vigentes le expide el presente*

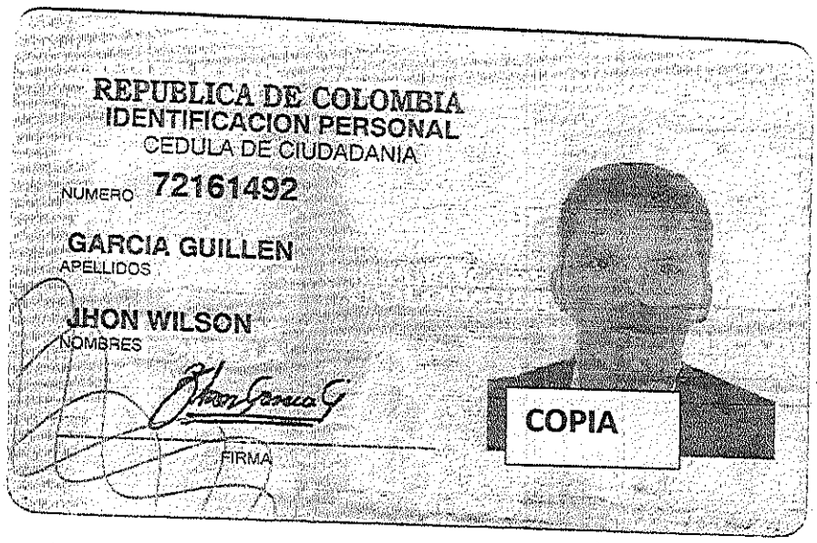
# D I P L O M A

*Barranquilla* LUNES DOCE *de* DICIEMBRE *de* 1994

ST. JAIRO MAURICIO VILLAMIL GARCIA
Comandante Curso

BG. TEODORO RICAURTE CAMPO GOMEZ
Comandante Departamento

TC. LUIS HUMBERTO PACHON BUITRAGO
Sub-Comandante Departamento



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

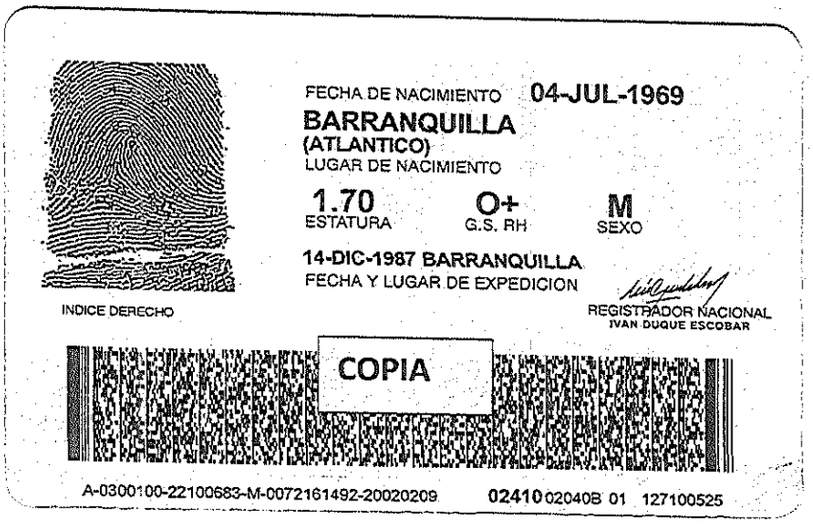
NUMERO 72161492

GARCIA GUILLEN
APELLIDOS

JHON WILSON
NOMBRES

FIRMA

COPIA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 04-JUL-1969
BARRANQUILLA
(ATLANTICO)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.70 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

14-DIC-1987 BARRANQUILLA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
IVAN DUQUE ESCOBAR

COPIA

A-0300100-22100683-M-0072161492-20020209 0241002040B 01 127100525

364

REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL
CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
JUZGADO ONCE CIVIL DEL CIRCUITO
BARRANQUILLA EN ORALIDAD

RADICACIÓN No. 00227 – 2019.

SEÑOR JUEZ:

Al despacho esta demanda VERBAL - informándole del poder presentado por los demandados y del escrito de contestación, a fin de que se pronuncie.

Barranquilla, julio 1 del 2020.-

La Secretaria,

YELITZA LOPEZ ESPINOSA

JUZGADO ONCE CIVIL DEL CIRCUIYO. Barranquilla, seis (6) de julio de dos mil veinte (2.020)

Téngase al Dr. EVELIS MONTES GARCIA como apoderado judicial de ALLIANZ SEGUROS S.A., en los términos del poder conferido, dentro del presente proceso VERBAL, instaurado por GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ contra EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A. Y OTROS.

Téngase a la Dra. FARIDES RIVERO SANCHEZ como apoderado judicial de EXPRESO DEL ATLANTICO S.A., y de la señora LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ, en los términos del poder conferido, dentro del presente proceso VERBAL, instaurado por GLENDYS PERDOMO FERNANDEZ contra EXPRESO DEL ATLÁNTICO S.A. Y OTROS.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE,

La Juez,

NEVIS GOMEZ CASSERES HOYOS

APV.

JUZGADO 11 CIVIL DEL CIRCUITO
Barranquilla
Por anotación en Estado No. 45
Se notifica la providencia anterior a las partes
El Secretario.
7 JUL 2020

Barranquilla, 9 de julio de 2020

Señores
Juzgado Once Civil del Circuito Judicial de Barranquilla
E.S.D.

| |
|---|
| Asunto: Revocatoria y Designación de apoderado. |
| Ref.: 00227-2019 |
| Proceso Verbal – Responsabilidad Civil Extracontractual. |
| Demandantes: Glendys Perdomo Fernandez y Otros |
| Demandados: Leticia Isabel Rivaldo Rodriguez y Otros |

Cordial saludo.

Javier Vladimir Castro Povea, identificado como registra a pie de mi firma, acudo ante ustedes para solicitar comedidamente reconocimiento dentro de la referencia, de conformidad al memorial de revocatoria y designación de apoderado que radico adjunto al presente memorial.

Para toda comunicacion que se desprenda del trámite de proceso de la referencia, recibo notificaciones en mi correo electrónico javiercastrop28@gmail.com, y/o a la dirección Carrera 67 No 79-49, Barrio Paraiso de esta ciudad.

Atentamente,

**JAVIER VLADIMIR CASTRO POVEA**
**C.C. No 8.566.48de Soledad**
**T.P. No 200372 de C.S.J**

Escaneado con CamScanner

SEÑOR (A)
JUEZ (A) ONCE CIVIL DEL CIRCUITO DE BARRNQUILLA
E. S. D.

| |
|---|
| **Asunto: Revocatoria y Designación de poder.** |
| **Ref.: 00227-2019** |
| **Proceso Verbal – Responsabilidad Civil Extracontractual.** |
| **Demandantes: Glendys Perdomo Fernández y Otros** |
| **Demandados: Leticia Isabel Rivaldo Rodriguez y Otros** |

Leticia Isabel Rivaldo Rodriguez, mayor y vecina de esta ciudad, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, en mi condición de demandante en el proceso de la referencia, comedidamente manifiesto a usted que a través del presente escrito revoco el poder por mi conferido a la Doctora Farides Del Carmen Rivero Sánchez, igualmente mayor y de esta vecindad, identificada con la cédula de ciudadanía No 32.649.817, expedida en Barranquilla, portadora de la Tarjeta Profesional No 48.362 del C.S.J, para que iniciara y llevara hasta su culminación el proceso en mención, en razón de su fallecimiento acaecido el día 12 de abril de 2020, de conformidad con la información obrante en el certificado de defunción que se adjunta en copia simple

En su reemplazo, me permito designar al Doctor Javier Vladimir Castro Povea, vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No 8.566.485 expedida en Soledad y portador de la Tarjeta Profesional No 200372 del C.S.J, para que asuma mi representación legal en el trámite del presente proceso.

Mi apoderado queda con las mismas facultades que había otorgado a la Doctora Farides Del Carmen Rivero Sánchez(Q.E.P.D).

Solicito, Señor Juez, aceptar esta petición y reconocer la personería a mi nuevo apoderado, en los términos y para los efectos del presente poder.

Del (a) Señor (a) Juez (a).

Atentamente,

**LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ**
**C.C. No 32.668.965 de Barranquilla**

NOTARIA SEXTA TITULAR DEL CIRCULO DE
AYDEE CECILIA MERINO SALAZAR
DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO
Ante el suscrito Notario Sexto del circulo de Barranquilla, compareció:
LETICIA ISABEL RIVALDO RODRIGUEZ
Cedula de Ciudadanía Nro.32668965
y declaró que el contenido del presente documento es cierto y que la firma que allí aparece son suyas.
En Barranquilla, el 05/06/2020
239842

**ACEPTO:**

**JAVIER VLADIMIR CASTRO POVEA**
**C.C. No 8.566.48de Soledad**
**T.P. No 200372 de C.S.J**

Escaneado con CamScanner

REPÚBLICA DE COLOMBIA

ORGANIZACIÓN ELECTORAL
REGISTRADURÍA NACIONAL DEL ESTADO CIVIL

# REGISTRO CIVIL DE DEFUNCIÓN

Indicativo Serial 09847252

**Datos de la oficina de registro**

Clase de oficina: Registraduría | Notaría | Consulado | Corregimiento | Insp. de Policía | Código

País - Departamento - Municipio - Corregimiento e/o Inspección de Policía

COLOMBIA ATLANTICO BARRANQUILLA NOTARIA 12 BARRANQUILLA

**Datos del inscrito**

Apellidos y nombres completos

RIVERO SANCHEZ FARIDES DEL CARMEN

Documento de identificación (Clase y número) | Sexo (en letras)

CC No. 32649817 | FEMENINO

**Datos de la defunción**

Lugar de la defunción: País - Departamento - Municipio - Corregimiento e/o Inspección de Policía

COLOMBIA - ATLANTICO - BARRANQUILLA

Fecha de la defunción: Año 2020 Mes ABR Día 12 | Hora 23:05 | Número de certificado de defunción 72353383-9

Presunción de muerte

Juzgado que profiere la sentencia | Fecha de la sentencia: Año | Mes | Día

Documento presentado

Autorización Judicial [ ] Certificado Médico [X] | Nombre y cargo del funcionario: YULIETH MARGARITA OLIVEROS CODINA - MEDICO

**Datos del denunciante**

Apellidos y nombres completos

AHUMADA VILORIA JULIO EMIRO

Documento de identificación (Clase y número) | Firma

CC No. 72127586

**Primer testigo**

Apellidos y nombres completos

Documento de identificación (Clase y número) | Firma

**Segundo testigo**

Apellidos y nombres completos

Documento de identificación (Clase y número) | Firma

**Fecha de inscripción**

Año 2020 Mes ABR Día 24

Nombre y firma del funcionario que autoriza

ALVARO DE JESUS PRIETO PUMAREJO

**ESPACIO PARA NOTAS**

ORIGINAL PARA LA OFICINA DE REGISTRO

Escaneado con CamScanner