

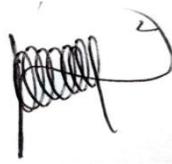
JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO.

CONSTANCIA:

Mediante fijación en lista de hoy y según lo disponen los arts. 110 y 370 del C.G.P., se hace constar el traslado por cinco (5) días a la parte demandante, de las excepciones de mérito presentadas por los accionados.

El término concedido a la parte actora empieza a correr a partir del 26 de los cursantes mes y año.

Pereira, 25 de abril de 2023.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a final flourish that curves upwards and to the right.

Juan Carlos Caicedo Díaz.

Secretario

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO

PEREIRA – RISARALDA

T R A S L A D O

PROCESO	DEMANDANTE	DEMANDADO	DIAS	CDNO
Verbal 2020- 00193	Nataly Flórez Marín y otros	Arley Quintero Fandiño y otros	5	Archivos digitales 16, 21 y 39 Cdo. 1

El traslado es para los demandantes, de las defensas presentadas por los accionados (Art. 370 del C.G.P.).

Se fija en lista, hoy veinticinco (25) de abril de dos mil veintitrés (2023), a las siete de la mañana (7 a.m.) y el término empieza a correr el veintiséis (26) de los mismos mes y año (Art. 110 ib.).



Juan Carlos Caicedo Díaz.
Secretario

Señor

JUEZ PRIMERO (1) CIVIL DEL CIRCUITO DE PEREIRA (RISARALDA)

E.S.D

PROCESO: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

DTES: NATALY FLOREZ MARIN Y OTROS

DDOS: ARLEY QUINTERO FANDIÑO Y OTROS

REFERENCIA: CONTESTACION DE LA DEMANDA

RAD N° 2020-00193-00

MONICA NATALIA VILLADA RODRIGUEZ, identificada como aparece al pie de mi firma, y obrando en calidad de curadora ad litem del señor ARLEY QUINTERO FANDIÑO, como demandado dentro del presente proceso, a usted comedidamente manifiesto que contesto demanda de la siguiente manera con fundamento en el artículo 96 del CGP:

AL HECHO PRIMERO: No me consta, que se pruebe la cercanía y también que el fallecido ayudaba económicamente a su padre y hermano para su subsistencia.

AL HECHO SEGUNDO: No me consta, que se pruebe la relación de hogar que tenía el señor Rios Giraldo con la señora Nataly Florez. Respecto del nacimiento y parentesco con la menor, es cierto conforme el registro civil de nacimiento.

AL HECHO TERCERO: Se admite.

AL HECHO CUARTO: No me consta, que se pruebe conforme a las pruebas, fotografías, videos y testimonios que se puedan hacer rendir dentro del proceso

AL HECHO QUINTO: No me consta, si la aseveración es cierta que se pruebe, toda vez que no se sabe si la colisión se debió a negligencia y oscuridad del trayecto o a un descuido del motociclista.



AL HECHO SEXTO: No me consta, que se pruebe si la ubicación y las medidas de seguridad por parte del conductor fueron negligentes y se podían haber evitado, también que se pruebe si las señalizaciones usadas no fueron suficientes para evitar el accidente y si el mismo obedeció a la falta de visibilidad o a una situación ajena y externa por parte del conductor de la motocicleta.

AL HECHO SEPTIMO: No me consta, que se pruebe con los documentos aportados al proceso que puedan ser tenidos como prueba. A su vez, hay que decir lo siguiente en cuanto al **IPAT** (informe policial de accidentes de tránsito) no es una prueba pericial si no un informe descriptivo y **NO** puede tenerse como **PRUEBA** toda vez que el artículo 144 de la ley 769 de 2002 indica lo siguiente:

Artículo 144 “En los casos en que no fuere posible la conciliación entre los conductores, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores.

Tal como lo indica la norma es un informe **DESCRIPTIVO** que realiza la autoridad de tránsito y **NO PERICIAL** por lo tanto no es una prueba para tener en cuenta en el proceso.

Sentencia T-475/18

“El marco normativo y el manual permiten establecer que el informe policial de accidente de tránsito no es un informe pericial, sino un informe descriptivo. Este informe, a su vez, tiene unos criterios de evaluación propios, que no son los establecidos por el CPG o el CPACA para este tipo de prueba.” Será importante revisar la información consignada en el IPAT levantado por la autoridad de tránsito competente y que obra como prueba documental sumaria en el cartulario, acotando que dicho documento no por ser público goza de plena autenticidad, ya que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha indicado que el IPAT por sí solo no es un medio que permita inferir responsabilidad de un conductor.

AL HECHO OCTAVO: No me consta, que se pruebe con los documentos aportados al proceso y demás documentos materia de prueba.

AL HECHO NOVENO: No me consta, son apreciaciones subjetivas por parte de los demandantes y que deben ser probadas por los mismos dentro del proceso y con los medios de prueba idóneos para ello.

AL HECHO DECIMO: Se admite, por cuanto se aportó prueba de la relación aboral del señor RIOS GIRALDO con el Banco Mundo Mujer.

AL HECHO DECIMO PRIMERO: No me consta, si tal aseveración es cierta, que se pruebe la afectación y la relación económica sentimental que el señor RIOS GIRALDO tenía con su familia, especialmente con su padre y hermano.

AL HECHO DECIMO SEGUNDO: Se admite, conforme a la noticia criminal que se aporta.

A LAS PRETENSIONES

PRIMERA: Me opongo, a todas las pretensiones de la demanda por cuanto el hecho se haber ocurrido el accidente del señor RIOS GIRALDO, no significa que el conductor haya actuado negligentemente o con la intención de causar el daño. Así que la existencia de la responsabilidad civil extracontractual, deberá probarse con las pruebas aportadas al proceso.

SEGUNDA: Me pongo a la indemnización correspondiente y solicito sean probadas todas las pretensiones de la demanda, con el fin de traer certeza de los hechos y si hubo responsabilidad civil alguna por los mismos.

TERCERA: Me opongo a todas las pretensiones de la demanda, que se pruebe la responsabilidad y cada uno de los perjuicios que se solicitan.

CUARTA: Me opongo a cualquier condena indemnizatoria, pago de intereses y todo lo que se solicita con la presente demanda por los argumentos presentados anteriormente, lo que se aleja debe ser probado.

EXCEPCIONES DE MERITO FRENTE A LA DEMANDA

1. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL DEMANDADO

Fundamento de excepción en razón a que la responsabilidad del conductor del vehículo conducido por el señor ALREY QUINTERO FANDIÑO, debe ser demostrada plenamente en el acervo probatorio que se llevara a cabo en el plenario; circunstancia que no se colige siquiera con los hechos aducidos, ni los medios de prueba arribados al proceso; la responsabilidad civil extracontractual se estructura en la concurrencia de tres presupuestos a) El hecho o actividad peligrosa; b) el perjuicio; c) la relación de causalidad entre aquella y este.

De manera que, cuando se pretenda deducir en juicio la existencia de una responsabilidad de tal naturaleza en frente de una persona es necesario que la parte demandante acredite por los medios legales conducentes y pertinentes; la concurrencia de los hechos mencionados para que pueda prosperar la acción indemnizatoria pretendida por los hoy demandantes.



2. INDEBIDA ESTIMACION DE PERJUICIOS

Sin que ello resulta aceptación de responsabilidad, llama la atención la indebida estimación de los perjuicios por parte del apoderado de la parte actora; no solo porque los mismos no tienen el debido fundamento probatorio, sino porque ni siquiera tratándose de perjuicios inmateriales se hace alusión a las circunstancias análogas que permitan traer a colación los respectivos precedentes jurisprudenciales, de ahí que no están llamados a prosperar los mismos.

3. FALTA DE PRUEBA DE PERJUICIOS MORALES

Entre las pretensiones indemnizatorias elevadas en el libelo introductorio, la demandante solicita que le sea reconocido y pagado perjuicios morales con ocasión del evento ocurrido en el que se vieron involucrados el vehículo de placas UYA380 y el remolque de placas R36377.

Sobre la particularidad de esta pretensión es preciso destacar que la tasación obedece a la aflicción, congoja, y dolor, padecidos como producto de un suceso que sin lugar a duda demarca la existencia de un perjuicio real e inmaterial, que presupone serias consecuencias en el desarrollo de la personalidad del individuo afectado.

Es del caso recalcar que la existencia de perjuicios morales presupone la reparación de daños causados a quienes no estaban en disposición de soportarlos. Sin embargo, su reparación no opera de forma automática pues debe el afectado acreditar tales circunstancias (Sentimientos de dolor, aflicción, pesadumbre, magnitud del impacto, incidencia del daño en la persona, el grado de intensidad del golpe y dolor, la sensibilidad y capacidad de sufrir de cada sujeto).

No obstante, en el presente asunto se tiene que las pruebas arimadas con la demanda solo demuestran la ocurrencia de un evento en el cual desafortunadamente sufrió lesiones el señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO** lo cual no basta para que los perjuicios morales se configuren, Como se indicó con anterioridad es necesario demostrar los padecimientos, las afecciones morales causadas de las cuales nada se ha expresado en la demanda, tengan nexo de causalidad con la demandada, circunstancia que no se dio, por lo cual solicito sea probada esta excepción.

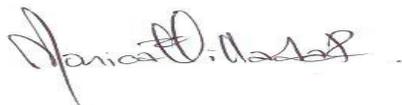
4. INNOMINADAS

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

NOTIFICACIONES

El suscrito en la Secretaría de su Despacho o en Edificio Capitol Oficina 1103
Avenida Circunvarar de esta ciudad a mi correo electrónico
monicavilladarodriguez@gmail.com

Cordialmente,



MONICA NATALIA VILLADA RODRIGUEZ

C.C. No. 1.088.243.137 de Pereira (Rda)

T.P No. 208.893 del C.S.J

Cel 3128780348



Mónica Natalia Villada R.
ESPECIALISTA EN LEGISLACIÓN COMERCIAL Y FINANCIERA
Universidad de Caldas

CONTESTACIÓN DEMANDA POR CURADURIA RAD 2020-193

Mónica Natalia Villada <monicavilladarodriguez@gmail.com>

Vie 6/05/2022 14:53

Para: Juzgado 01 Civil Circuito - Risaralda - Pereira <j01ccper@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Buenas tardes,

Señores

JUZGADO PRIMERO CIVIL CIRCUITO

ESD

Adjunto contestación de la demanda, según nombramiento como curadora ad litem, en cumplimiento del artículo 55 CGP.

Saludo cordial,

--

MONICA NATALIA VILLADA RODRIGUEZ

Abogada

Cel. 312 878 03 48



Libre de virus. www.avast.com

CONTESTACIÓN DEMANDA - RADICADO: 660013103001 2020 00193CHICUE ABOGADOS <chicueabogados@gmail.com>

Mar 13/04/2021 15:55

Para: Juzgado 01 Civil Circuito - Risaralda - Pereira <j01ccper@cendoj.ramajudicial.gov.co>**CC:** legalgroupespecialistas <legalgroupespecialistas@gmail.com>; transcon90@hotmail.com <transcon90@hotmail.com>;luisadrianoriosgiraldo@gmail.com <luisadrianoriosgiraldo@gmail.com>; notificaciones@legalgroup.com.co<notificaciones@legalgroup.com.co>

Archivo adjunto disponible hasta 13/05/2021

ASUNTO: CONTESTACIÓN DEMANDA**PROCESO:** PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE MAYOR CUANTÍA - RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.**DEMANDANTES:** NATALY FLOREZ MARIN Y OTROS.**DEMANDADOS:** JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ Y OTROS.**CUADERNOS:** 1.**FOLIOS:** 105.**APODERADO:** JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE**CEDULA:** 1088306665**T.P.:** 269.799**DIRECCION:** CALLE 41 # 8 - 17**CIUDAD:** PEREIRA**CELULAR:** 3108983090**EMAIL:** chicueabogados@gmail.com

De conformidad con lo establecido en el artículo 3º del Decreto 806 de 2020, envió este correo a los demás sujetos procesales.

[Hacer clic para descargar](#)

CONTESTACIÓN DEMANDA Y ANEXOS .pdf

20,8 MB

Señores

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE PEREIRA

Pereira (Risaralda).

ASUNTO: CONTESTACIÓN DEMANDA.
REFERENCIA: VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRACONTRACTUAL.
DEMANDANTES: NATALY FLÓREZ MARÍN Y OTROS.
DEMANDADOS: ARLEY QUINTERO FANDIÑO Y OTROS.
RADICACIÓN: 66001 3103001 2020 00193.

JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.088.306.665 de Pereira (Risaralda), abogado titulado y portador de la tarjeta profesional No. 269.799 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de Apoderado Judicial del señor JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ, conforme a poder anexo; dentro del término legal oportuno, procedo a contestar la demanda verbal de responsabilidad civil extracontractual de mayor cuantía promovida por Nataly Flórez Marín y otros en contra de Arley Quintero Fandiño y otros, a efecto de que sean tenidos en cuenta las razones de oposición y los medios exceptivos al momento de dictar sentencia, anticipando que me opongo a todas y cada una de las pretensiones sometidas a consideración de su Despacho, conforme a lo siguiente:

I. FRENTE A LOS HECHOS:

AL PRIMERO: NO ES UN HECHO, se trata de una aseveración de la parte actora, referente a situaciones personales de afecto y ayuda económica, las cuales pretende probar como se observa la referencia pie de página "12 Ver prueba 1. Cédulas de Ciudadanía", documentos que no prueban lo afirmado.

AL SEGUNDO: NO ES UN HECHO Y SE DIVIDE EN DOS, hace alusión la parte actora, a un vínculo sentimental que pretende probar con documentos que no son idóneos, ni dan fe de tal situación, máxime cuando son creados con posterioridad al fallecimiento del señor Jhon Alexander Ríos Giraldo, aunado, a que, el documento referido como "13. Ver prueba 2. Declaración Extrajudicial", contiene imprecisiones; frente al registro civil de nacimiento de la menor, este, deberá ser considerado por el despacho.

AL TERCERO: NO ES CIERTO, asegura el abogado de la parte actora "en cuanto a los hechos que convocan esta solicitud de conciliación" (sic), yerro jurídico en que incurre el profesional del derecho y segundo NO ME CONSTA, deberá probarse el lugar de origen y destino del conductor de la motocicleta, pues como se vislumbra en las fotografías adosadas con la demanda, en las cuales se describe: "posible sentido de circulación motocicleta participante No.2".

AL CUARTO: Se trata de un numeral con varias proposiciones, ES CIERTO, en cuanto a las características de los vehículos involucrados en el hecho de tránsito, AHORA, frente a las circunstancias de tiempo modo y lugar del mismo, las cuales pretenden endilgar la responsabilidad del hecho a mi poderdante, se ADVIERTE, frente a la expresión "se encontraba estacionado en la vía", NO ES CIERTO, el tractocamión de placas UYA 380 y su remolque de placas R36377, se encontraba **detenido**¹ (véase algunas precisiones al respecto) por fallas

¹ Ley 769 de agosto 06 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

*Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

*Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

(...) /diferencia-parar-detenerse-estacionar/

*Parar: "por decisión propia y no por alguna imposición del reglamento o de las condiciones del tráfico o la calzada - la parada dura menos de dos minutos - no se abandona el vehículo - Debe hacerse de tal forma que no se obstaculice la circulación y el vehículo quede situado en un lugar idóneo.

*Detenerse: No se hace por decisión propia, sino por una situación de emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir con el reglamento - es temporal - una detención no se considera una maniobra, sino una simple interrupción o espera para luego continuar la marcha.

*Estacionar: es una interrupción voluntaria del movimiento del vehículo - dura más de dos minutos - maniobra, no una pausa del movimiento. También se suele definir como inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada. Por ejemplo, parquear el carro en un lugar destinado para ello.

mecánicas IMPREVISIBLES, que tuvo el vehículo, y totalmente ajenas a la voluntad del conductor y de quien tiene la guarda del mismo, y NO ES CIERTO la expresión “*ocupando parte del carril derecho de la calzada y únicamente se utilizo un cono sin cinta reflectiva como señal de parqueo*”, se reitera, el tractocamión se encontraba detenido en la berma² y **parte del carril** derecho de la calzada, esto, por las dimensiones del mismo, y tal como se demuestra en las pruebas adjuntas a esta contestación, el conductor del vehículo realizo todas las maniobras y acciones necesarias para procurar su seguridad, y la seguridad de los demás actores viales, al colocar conos con cinta reflectiva en la parte delantera y trasera del tractocamión, adicional a ello, el tractocamión y su remolque cumplen con la normatividad vigente que al respecto expide el Ministerio de Transporte³, esto es, cinta retrorreflectiva (Resolución 0001572 de 2019) adherida en el borde inferior que rodea todo el vehículo, lo que permite su visibilidad, en cumplimiento de los estudios técnicos e investigaciones científicas que así lo determinan⁴ **“Que el marcado de contorno en vehículos permite esbozar la dimensión del vehículo con Cinta Retrorreflectiva de manera que los usuarios de la vía tengan una visibilidad adecuada del vehículo que está por delante y tengan la posibilidad de percibir la distancia y la proporción de acercamiento al mismo”**⁵. (Ver fotografía anexa que corresponde al INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO - INFORME NRO. 023/2021 – Elaborado por el Intendente Jefe(R) JOSÉ ALEXANDER CAICEDO ALOMIA - Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito).



² Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia. (Art. 2.Ley 769 de 2002).

³ Resolución 0001572 del 03 de mayo de 2019 del Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta la instalación y uso de cintas retrorreflectivas y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 2 Definiciones: ...

b) Cinta Retrorreflectiva: Material compuesto por una película exterior transparente, plana y lisa con elementos retrorreflectivos embebidos por debajo de la película, de modo que constituyen un sistema microprismático óptico retrorreflectivo no expuesto, que instalado en el vehículo se comporta como un dispositivo luminoso destinado a aumentar su visibilidad, cuando se ve desde el lado o la parte trasera (o en el caso de los remolques, además, desde la parte frontal), por la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente del vehículo, estando el observador situado cerca de la fuente.

⁴ Tales como, 1. Bavarian accident statistics: potencial del marcado con cintas retrorreflectivas, 2. Estudio de NHTSA, National Highway Traffic Safety Administration, 3. Estudio de siniestros en el día y en la noche de la universidad técnica de Darmstadt en Alemania, y 4. Otros reportes investigativos en Australia, a través del NTI "Truck Insurance for Australians, han demostrado una reducción drástica en la frecuencia de este tipo de siniestros gracias al uso de cintas retrorreflectivas dispuestas en el contorno del vehículo.

⁵ Oficio No. 20193210215402 del 3 de abril de 2019, Agencia Nacional de Seguridad Vial: "El Plan Nacional de Seguridad Vial, ajustado por la Resolución 2273 de 2014, resalta en su numeral 4.4.5. el atraso significativo de Colombia en el tema de seguridad vehicular... por lo que se hace necesario armonizar la normatividad colombiana, con los parámetros internacionales, por lo cual, en el programa 4.4.5.1., "Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro" (Foro Mundial para la armonización de las regulaciones de vehículos, que hace parte de la División de Transporte de la UNECE). Que por tal razón, se considera apropiado adoptar como referente para la adopción de la norma por medio de la cual se establece la instalación y uso de las cintas retrorreflectivas, la normatividad de la Organización de las Naciones Unidas”.

AL QUINTO: este hecho se divide en dos, ante la manifestación “*minutos después de que el vehículo de placas UYA380 fue estacionado ocupando parte del carril derecho de la calzada*” NO ES CIERTO, se itera, el vehículo no detuvo su marcha por voluntad del conductor, sino por un hecho fortuito a causa de una falla mecánica y ES CIERTO y deberá tomarse como confesión tal y como lo relata el profesional del derecho, cuando manifiesta “*colisiona intempestivamente con la parte posterior del **tractocamión debido a las condiciones de oscuridad que disminuyeron su visibilidad***”, por cuanto, el exceso de velocidad⁶, sumado a la falta de precaución del conductor de la motocicleta dadas las condiciones luminosas y climáticas de la vía, que se verifican con el “Informe Policial de Accidente de Tránsito”, en el cual se establece la hora de ocurrencia del accidente, esto es, las 2.00 a.m., con condiciones climáticas lluviosas, y características de la vía recta, pendiente y húmeda, y la señal de tránsito ubicada en el sitio, lo que obligaba al motociclista a reducir su velocidad,(...) *los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: (...) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad (...) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*(...) Art.74 Ley 769 de 2002.



(fotografía tomada durante los actos urgentes el día 17 de agosto de 2019, anexa al INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO - INFORME NRO. 023/2021 – Elaborado por el Intendente Jefe JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA - Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito).

⁶ Memorando 20194060036463 del 3 de abril de 2019, Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte: “...Es importante diferenciar las condiciones de circulación en las vías nacionales y las vías urbanas para el uso de las cintas retrorreflectivas teniendo en cuenta que las vías nacionales difieren en sus características de visibilidad y presentan límites de velocidad superiores. Que al referirse a la velocidad de los vehículos en determinada infraestructura vial, la velocidad de operación según American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), 2004, se define como “la velocidad que se mide cuando los vehículos transitan en condiciones de libre flujo” (AASHTO, 2004, p.67), condición que relaciona mayores velocidades promedio en las vías nacionales en relación a que “el libre flujo” es más recurrente que en las vías urbanas. Que en el estudio de “incidencia de la Distancia de Visibilidad sobre la Accidentalidad en Carreteras” (Julián David Chala Gómez y Mauro Alejandro Vega Parra) En el numeral 3.4 “Función de desempeño de seguridad” se indica que: “Dado que la visibilidad en las carreteras constituye un factor de seguridad, se hace necesario establecer la relación entre la probabilidad de no cumplimiento (Pnc) y la ocurrencia de accidentes” (..) y que **se evidencia que los problemas de visibilidad, evaluados a partir del análisis de confiabilidad, se presentan generalmente a velocidades superiores a los 60 Km/h ; velocidades permitidas en las vías nacionales y no permitidas en la vías urbanas.**

A lo anterior, se suman las afirmaciones de la señora Nataly Flórez Marín, demandante en este proceso, en entrevista realizada por el intendente Juan David Valencia Bustamante, al momento de entregar el cuerpo sin vida del señor Ríos Giraldo, quien indica a las preguntas:

¿Sabe usted para donde se dirigía su esposo el día que ocurrieron los hechos? “estaba en la despedida de un compañero en la Virginia e iba para Cartago”

*¿sabe usted, si su esposo utilizaba lentes o gafas de manera permanente? “si”

*¿Sabe usted, si su esposo consumía alcohol o sustancias estupefacientes? “tomaba ocasionalmente”

*¿Cuándo fue la ultima vez que usted tuvo contacto con su esposo? “hable con el a las nueve y media de la noche”

*¿Cuándo usted hablo con su esposo, este que le manifestó? “me dijo que estaba esperando que escampara para irse para la casa, que estaba con los compañeros de trabajo”.

Las anteriores declaraciones, dan cuenta que el señor Ríos Giraldo, se encontraba en un evento social en la madrugada, situación que invita a evaluar la posibilidad de un estado de embriaguez por parte del occiso, debido a su gusto por el alcohol, y su uso permanente de gafas, que al momento del accidente no eran utilizadas.

AL SEXTO: NO ES UN HECHO, es una apreciación subjetiva del apoderado de la parte actora, por cuanto la ubicación del vehículo – Tractocamión – no fue la causa determinante en la ocurrencia del accidente, como si lo fue, el exceso de velocidad y falta de precaución del conductor de la motocicleta, como se indica en el informe ejecutivo y de investigador de campo, la posición final de la motocicleta – *incrustada y parada en el medio de las llantas traseras* – incrustada en la parte trasera del semirremolque -lo que solo puede ocurrir por la velocidad de desplazamiento del vehículo en movimiento, al igual que la posición final del cuerpo sin vida del señor Ríos Giraldo, relacionado con la fuerza del impacto por el exceso de velocidad.

Ahora, frente a las medidas de seguridad en cuanto a señalización y/o utilización de un solo cono sin cinta reflectiva, denota un evidente desconocimiento por parte del apoderado de los demandantes, respecto del cumplimiento de la normatividad de marcación de alta visibilidad⁷, del vehículo tractocamión, que como se indico en líneas anteriores, la cinta retrorreflectiva, es totalmente visible a una velocidad menor a 30 kilómetros, que además es la velocidad permitida en el sitio del accidente.

AL SÉPTIMO: ES PARCIALMENTE CIERTO, en cuanto a la asistencia de los agentes de policía a la hora, sitio y lugar del accidente de transito; ahora, frente a la hipótesis establecida para el vehículo número 1., placas UYA – 380 y su remolque de placas R36377, es una circunstancia que deberá probarse dentro del plenario, no obstante, al verificar el “Informe Policial de Accidente de Tránsito”, se codificó también el vehículo número 2. Con la siguiente hipótesis del accidente de tránsito,

De acuerdo con Título V, Tabla 3., del “Manual para el Diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito, anexo de la Resolución No. 0011268 del 06 de diciembre de 2012 del Ministerio de Transporte, la hipótesis planteada para el vehículo número 2, que era la motocicleta de placa ZPQ – 30E, conducida por el señor Ríos Giraldo, se refiere a:

138	Falta de precaución por niebla, lluvia o humo.	Conducir en estas circunstancias sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces.
-----	--	---

Así las cosas, en la hipótesis establecida por los agentes para el conductor del vehículo Número 2., esto es, la motocicleta de placas ZPQ – 30E se puede establecer que el mismo si conducía excediendo los limites de velocidad del sector (30km/h), sumado a la probabilidad de NO

⁷ Memorando 20194060040803 del 17 de abril de 2019, para la expedición de la Resolución 0001572 del 03 de mayo de 2019 del Ministerio de Transporte. Con el fin de reducir los siniestros debido a la baja visibilidad, la UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) define: "Numeral 2.717: «Marcado de alta visibilidad»: dispositivo destinado a aumentar la visibilidad de un vehículo visto desde la parte lateral o trasera (o, en el caso de remolques, también desde la parte delantera), mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminoso independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente": "Numeral 2.8: "Superficie emisora de luz" de un "dispositivo de iluminación": "dispositivo de señalización luminosa" o un retro-reflector...": Por lo tanto, instaladas en el vehículo, las cintas retrorreflectivas se comportan como un dispositivo luminoso destinado a aumentar su visibilidad, por la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente del vehículo.

UTILIZAR LUCES, que además le permitieran ver con claridad las señales retrorreflectivas del tractocamión, viéndose obligado a disminuir la velocidad, dadas las condiciones climáticas lluviosas, y características de la vía recta, pendiente y húmeda.

En ese sentido, la hipótesis formulada por el agente de policía, respecto del vehículo de placas ZPQ – 30E, contradice la afirmación del demandante en este hecho y, dicho sea de paso, no tiene “corroboración” en ninguno de los otros medios de prueba adosados al plenario, de lo que se concluye (forzosamente) que las circunstancias de modo no están siendo acreditadas por la parte actora, siendo su carga de conformidad con lo normado en el artículo 167 del Código General del Proceso, para acreditar los elementos de la responsabilidad civil extracontractual pretendida y, de suyo, viabilizar sus pretensiones.

Muy por el contrario, la información disponible en el cartulario nos indica que la causa adecuada y eficiente del hecho de tránsito objeto de esta litis obedece a un exceso de velocidad y falta de precaución del señor Jhon Alexander Ríos Giraldo, en una vía cuyas condiciones climáticas y características de la misma obligaban a disminuir la velocidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

AL OCTAVO: NO ES CIERTO, en primer lugar se trata de una apreciación del apoderado, respecto de las características de la vía de las cuales no aporta ningún medio de convicción y en segundo lugar, se reitera no fue voluntad del conductor **detener** el tractocamión, este hecho, denota una alta contradicción por parte del apoderado en lo que denomina como “factor determinante en la ocurrencia del accidente”, dado que si se aprecia en hechos anteriores, indica que es la falta de señalización, además, frente a la “invasión de carril” nada se indico por los agentes de policía en el “Informe Policial de Accidente de Tránsito”, así mismo, como se ha mencionado la causa eficiente del mismo, fueron precisamente las omisiones y falta de cumplimiento a los reglamentos de tránsito ejecutados por el hoy occiso.

AL NOVENO: NO ES UN HECHO, se trata de una afirmación infundada del apoderado de la parte demandante, sobre los supuestos medios de convicción allegados con la demanda, falacia que dista de la realidad jurídica que hoy nos ocupa, pues carece de medios probatorios para demostrar la relación de causalidad entre el fallecimiento del señor Ríos Giraldo y las supuestas circunstancias de un actuar negligente del conductor del tractocamión, ya que como se ha demostrado con los mismo elementos allegados a la litis, la causa real y eficiente del hecho es la propia irresponsabilidad, negligencia y falta de precaución del occiso.

AL DIEZ: NO ES UN HECHO, se trata de una manifestación sobre las supuestas actividades laborales que desarrollaba el señor Ríos Giraldo, de las cuales no se allegan medios probatorios, pues contrario a lo dicho por el apoderado, se observa en la entrevista⁸ brindada por la señora Nataly Flórez Marín, que esta, se desempeña como asesora de servicios financieros, con lo cual se puede inferir una independencia económica, por parte de la demandante respecto de Jhon Alexander Ríos Giraldo.

AL DÉCIMO PRIMERO: NO ES CIERTO Y TAMPOCO ES UN HECHO, no se puede colegir del escrito de demanda ni de los documentos anexos a la misma, el sufrimiento emocional y/o dependencia económica de los acá demandantes, pues el ámbito de la “esfera sentimental” de los demandantes es, naturalmente, ajena al conocimiento de mi representado en su rol de propietario del tractocamión. Luego, las cuestiones relativas al “daño moral” supuestamente padecido por los integrantes de la parte demandante y su presunta relación con el hecho de tránsito objeto de la litis, deben ser probados con suficiencia en el proceso judicial, conforme la regla del artículo 167 del Código General del Proceso, circunstancias que deberán ser plenamente probadas por la parte actora.

AL DÉCIMO SEGUNDO: ES CIERTO.

⁸ Entrevista – FPJ – 14 del 17 de agosto de 2019 - Número Único de Noticia Criminal 660016000035201901848, realizada por el intendente Juan David Valencia Bustamante, al momento de entregar el cuerpo sin vida del señor Ríos Giraldo: “... DATOS DEL ENTREVISTADO – Oficio ASESOR DE SERVICIOS FINANCIEROS...”

II. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA:

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por cuanto carecen de fundamentos fácticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad, en la medida en que no se reúnen los supuestos esenciales para que se estructure la Responsabilidad Civil Extracontractual que pretende endilgarse al demandado JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ.

De esta manera, y con el ánimo de lograr una indudable precisión frente a los improbados requerimientos pretendidos en la demanda, me refiero a cada pretensión de la siguiente manera:

A LA PRIMERA: Me opongo a esta pretensión declarativa, por cuanto carece de fundamentos fácticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad, en la medida en que no se reúnen los supuestos esenciales para que se estructure la Responsabilidad Civil Extracontractual que pretende endilgar a los sujetos pasivos de la acción, esto es, el hecho dañoso, el daño, la culpa y el nexo causal entre estos dos últimos. Por el contrario, como se ha expresado a lo largo de esta contestación, los medios de prueba adosados al plenario nos indican que se presenta (en el caso concreto) un hecho exclusivo de la víctima, como quiera que fue la conducta imprudente – exceso de velocidad- y la falta de precaución del señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO (conductor de la motocicleta) en el ejercicio de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos automotores, al conducir con exceso de velocidad en clara infracción de normas de tránsito que exigían disminuir la velocidad por las condiciones climáticas y de la vía. Esa conducta imperita e imprudente del hoy occiso fue la causa adecuada y efectiva del evento de tránsito objeto del presente reclamo judicial, como quiera que si – hipotéticamente – dicha infracción se sustrajese en el plano fáctico, el resultado (hecho de tránsito) nunca se hubiera producido.

Es de anotar que las pretensiones no sólo son infundadas, sino que adicionalmente revelan un inaceptable afán de lucro, con una pretensión exorbitante por un supuesto detrimento que no se ha demostrado, ello sin contar la carencia absoluta de pruebas sobre su producción y de los elementos que estructuran la responsabilidad de la parte demandada, pues no está de más recordar que para exigir una indemnización debe acreditarse no sólo la ocurrencia del hecho, sino además, la existencia real de un daño y un nexo causal que explique la generación del perjuicio, lo cual, en el presente caso, brilla por su ausencia.

Se destaca que la carga de la prueba es de quien alegue un hecho del que pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas, por ende, debe comprobar su realización. Es por eso que, en materia de responsabilidad civil extracontractual, quien demanda una indemnización debe probar que se reúnen los requisitos que conforman esa clase de vínculo jurídico, por tanto, con miras a la obtención de una indemnización, previa demostración de la existencia de responsabilidad, debe probar el supuesto detrimento, por cuanto el mismo no es susceptible de presunción, sino que es menester acreditar debidamente su producción; esto comprende su identificación y obviamente su cuantificación cierta.

A LA SEGUNDA: Me opongo, como quiera que, si no concurren los presupuestos para estructurar algún tipo de responsabilidad civil extracontractual en cabeza del CONDUCTOR del tractocamión de acuerdo con las consideraciones precedentes, tampoco podrá predicarse la responsabilidad del propietario del mismo, el señor JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ.

Debe advertirse que el régimen de responsabilidad civil siempre estará atado al principio indemnizatorio, según la cual el límite de la indemnización siempre será el daño causado, sin que aquella se pueda convertir en fuente de enriquecimiento sin causa. Bien lo expresa el Dr. Juan Carlos Henao en su obra *“El daño” cuando manifiesta: “se debe indemnizar el daño, sólo el daño y nada más que el daño”* (Pág. 45). En consecuencia, si eventual y remotamente se llegare a proferir una sentencia favorable a las súplicas de la demanda, la indemnización ordenada deberá sujetarse al daño probado y nada más que a este.

Frente a “LOS PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES”:

Frente a la pretensión de condena por “daño moral”: Me opongo a esta pretensión en la que se solicita indemnización por valor de \$72.000.000 en favor de los señores Nataly Flórez Marín,

Ana Lucía Ríos Flórez y Luis Adriano Ríos Sossa, y por valor de \$35.000.000 en favor de Luis Adriano Ríos Giraldo; por concepto de perjuicios morales consistente en el dolo y/o sufrimiento que presuntamente sufrieron como consecuencia del accidente, la cual resulta totalmente impróspera, toda vez que: 1) la parte actora no acredita ni justifica de manera alguna la valoración sobre la tasación de dichas sumas de dinero; 2) en este caso y frente a este tipo de pretensiones, como requisito necesario para su procedencia, se requiere que, previamente, se haya demostrado la producción y/o generación del daño dentro de los límites de esta esfera, a lo cual, conforme a la estructuración de esta pretensión, resulta carente en todo sentido, pues, del acervo probatorio y la situación fáctica en este caso, no es posible advertir si quiera la concreción de la responsabilidad civil que pretende imputar la demandante a la parte pasiva dentro del presente proceso.

Resulta igualmente pertinente recordar que, en lo que hace a la ponderación de los daños morales y a la vida en relación que pretende la parte actora, si bien la misma se encuentra deferida “*al arbitrium iudicis*”, es decir, al recto criterio del fallador, deben ser debidamente acreditadas, demostradas y tasadas por quien las pretende, teniendo en cuenta además que, este tipo de perjuicios “*se trata de agravios que recaen sobre intereses, bienes o derechos que por su naturaleza extrapatrimonial o inmaterial resultan inasibles e inconmensurables*”.⁹

Para este caso en particular, los valores solicitados como indemnización por concepto de perjuicios morales, exceden los valores tasados y adjudicados por la Corte Suprema de Justicia en distintos pronunciamientos. Relacionamos, así, algunos fallos de la Sala de Casación Civil en los que emite condenas por concepto de “daño moral” para sustentar este argumento¹⁰:

El valor máximo reconocido, para el evento **muerte** por la CSJ (2016)¹¹, es de **\$60 millones**; lo reiteró en 2017. Se aclara sí que la misma CSJ tiene dicho que en tratándose de perjuicios de esta estirpe, no existen topes máximos y mínimos¹².

Conforme a lo anterior, tenemos entonces que, desde la óptica jurisprudencial de la Corte Suprema de Justicia, si bien este tipo de perjuicios se deja al recto criterio del fallador, los mismos deben estar debidamente soportados y acreditados, de manera tal que, permita al Juez decidir sobre su procedencia y consecuentemente sobre su tasación. Situación que claramente no es posible evidenciar en este caso, por lo que resulta no solo inadecuada su tasación sino también injustificada.

Es por lo anteriormente expuesto que, no debe prosperar esta pretensión si no existen elementos que puedan determinar y/u ofrecer una conclusión de condena respecto de mi prohijada y de la otra persona jurídica que integra la parte pasiva.

Frente a la pretensión de condena por “daño a la vida de relación”: Me opongo. Frente a esta pretensión en la que se solicita indemnización por valor de \$140.000.000 en favor de los señores Nataly Flórez Marín, Ana Lucía Ríos Flórez y Luis Adriano Ríos Sossa, y por valor de \$70.000.000 en favor de Luis Adriano Ríos Giraldo, por concepto de “daño a la vida de relación” consistente en la supuesta alteración de sus condiciones de existencia en razón del accidente de tránsito objeto de la litis, resultaría totalmente impróspera, toda vez que, 1) la parte actora no acredita ni justifica de manera alguna la valoración sobre la tasación de dichas sumas de dinero; 2) en este caso y frente a este tipo de pretensiones, como requisito necesario para su procedencia, se requiere que, previamente, se haya demostrado la producción y/o generación del daño dentro de los límites de esta esfera, a lo cual, conforme a la estructuración de esta pretensión, resulta carente en todo sentido, pues, del acervo probatorio y la situación fáctica en este caso, no es posible advertir si quiera la concreción de la responsabilidad civil que pretende imputar la demandante a la parte pasiva dentro del presente proceso.

⁹ Sentencia de casación civil de 13 de mayo de 2008, exp. 1997-09327-01.

¹⁰ Cfr. TSDJ. De Pereira. Sentencia de segundo grado. Rad. 05001-31-03-005-2005-00142-01. MG. Sustanciador Duberney Grisales Herrera (en descongestión).

¹¹ CSJ, SC-13925-2016.

¹² CSJ, SC-21828-2017.

Por otra parte, y sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, ha manifestado la Corte Suprema de Justicia que, el “daño a la vida de relación” constituye una afectación a la esfera exterior de la persona, que puede verse alterada, en mayor o menor grado, a causa de una lesión infligida a los bienes de la personalidad o a otro tipo de intereses jurídicos, en desmedro de lo que la Corte en su momento denominó ‘actividad social no patrimonial’ (SC035, rad. n.º 1997-09327-01); y que el mencionado “daño a la vida de relación” se diferencia del daño moral *“pues tiene carácter especial y con una entidad jurídica propia, porque no se refiere propiamente al dolor físico y moral que experimentan las personas por desmedros producidos en su salud, o por lesión o ausencia de los seres queridos, sino a la afectación emocional que, como consecuencia del daño sufrido en el cuerpo o en la salud, o en otros bienes intangibles de la personalidad o derechos fundamentales, causados la víctima directa o a terceras personas allegadas a la misma, genera la pérdida de acciones que hacen más agradable la existencia de los seres humanos, como las actividades placenteras, lúdicas, recreativas, deportivas, entre otras”* (SC22036-2017).

Lo anterior, permite inferir que para que prospere este tipo de perjuicio, no basta con que simplemente se haya padecido un daño, sino que, además, se acredite que efectivamente el demandante padeció un daño autónomo e independiente en relación con los efectos producidos por el accidente de tránsito. En este caso en concreto, dicho padecimiento y/o generación del daño dentro de esta esfera, no ha sido posible ser demostrado por la parte actora, además, con un agravante, y es que, tampoco pudo demostrar la concreción de la responsabilidad de la parte demandada, que implicaría por lo menos el punto de partida para poder entrar a determinar la prosperidad de esta pretensión.

Frente a “LOS PERJUICIOS MATERIALES”:

En consecuencia, si no están dados los presupuestos de hecho y de derecho indispensables para una declaratoria de responsabilidad civil extracontractual a cargo de la parte demandada, se sigue que tampoco podrá existir condena alguna por los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales pretendidos por la parte actora, pues aquella es presupuesto de estos.

Por lo anterior, **Me opongo** a esta pretensión, pues no podrá existir condena alguna por el “lucro cesante consolidado” y “lucro cesante futuro” pretendido por la parte actora, pues aquella es presupuesto de estas.

El lucro cesante se define, siguiendo a Isaza Posse M., como “el valor que no ingresó o no ingresará al patrimonio de la víctima. “Lo que no se ganó o indefectiblemente, no se ganará”¹³. Se define también como “la *ganancia frustrada* o el provecho económico que deja de reportarse y que, de no producirse el daño, habría ingresado ya o en el futuro al patrimonio de la víctima. Pero que, como todo perjuicio, para que proceda su indemnización, debe ser **cierto**, como quiera que el eventual perjuicio no otorga derecho a reparación alguna”¹⁴ (Negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, el perjuicio aquí pretendido no se produjo, pues al revisar los anexos de la demanda, se advierte que no se aporta certificación laboral del señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO, tampoco se avizora impago de salarios o emolumentos laborales, por el contrario, se adjunta liquidación de contrato, en el que no se puede deducir su vinculación, salario y/o prestaciones sociales. Luego, es claro que no se produjo, con ocasión del hecho de tránsito objeto de este litigio, una “ganancia frustrada” o que el demandante haya dejado de percibir “provecho económico”, siendo (entonces) improcedente el reconocimiento de este perjuicio, pues pretende el peticionario un enriquecimiento sin causa.

Se advierte, además, que en los hechos de la demanda no se explicita de forma concreta, cómo se produjo o causó este perjuicio o, dicho de otro modo, cómo se produjo la “ganancia frustrada” o se dejó de percibir “provecho económico” con ocasión del evento de tránsito. Luego, no puede existir condena por este rubro, pues con ella se estaría vulnerando el principio de congruencia de la sentencia, pues la misma debe acompasarse con los hechos de la demanda.

¹³ Isaza Posse María Cristina (2018). De la cuantificación del daño. Manual Teórico Práctico.

¹⁴ C. de E., Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sents. 21 de mayo de 2007. Exp. 15989, C.P. Mauricio Fajardo.

En conclusión, no puede generarse un pago a cargo de la demandada sobre supuestos que no han sido probados, así como tampoco se encuentra probada la responsabilidad que daría lugar a una posible condena. Entonces, el cobro de la indemnización en el daño antijurídico debe darse por el valor equivalente al precio del bien afectado o sufrido, sin prueba alguna que permita comprobar dicho valor, no se podrá realizar el cálculo para solicitar valor alguno, y obviamente, tampoco para su pago.

Lo anterior nos reafirma que el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO incurre en una doble infracción de tránsito en el momento del suceso vial objeto del precedente reclamo judicial, de tal forma que la causa, única y efectiva, del evento del que se pretenden derivar consecuencias indemnizatorias es suya, configurándose así el fenómeno jurídico del “hecho exclusivo de la víctima”, con vocación para exonerar de responsabilidad al codemandado JHON FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ.

IV. EXCEPCIONES DE MÉRITO:

▪ PRINCIPALES:

I. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR AUSENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL – RUPTURA DEL NEXO CAUSAL:

La atribución de la responsabilidad civil en cabeza de determinada persona, únicamente puede realizarse en atención a la materialización de los elementos estructurales de la misma. De este modo, es menester citar los elementos estructurales de la Responsabilidad Civil Extracontractual que han sido definidos jurisprudencialmente por la Corte Suprema de Justicia¹⁵, de la siguiente manera:

- La existencia de un hecho.
- La existencia de un daño o perjuicio.
- La relación de causalidad entre el hecho y el daño o perjuicio sufrido.

En el caso que nos ocupa, es menester aclarar que a pesar de que existen los dos primeros elementos de la Responsabilidad Civil Extracontractual, es decir, la existencia del hecho, que corresponde a la ocurrencia del siniestro que nos ocupa, y el daño o perjuicio sufrido, que corresponde al fallecimiento del señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO, no ocurre lo mismo a juicio de este apoderado con la relación de causalidad entre el hecho y el daño, ya que como se desprende del análisis de las pruebas obrantes en el expediente, e incluso del Informe Policial de Accidente de Tránsito aportado por los demandantes, que establece sendas hipótesis de responsabilidad las cuales deberán ser analizadas de forma profusa.

Como bien ha sido advertido a lo largo de la contestación, las condiciones de la vía – lluviosa -, el exceso de velocidad y la falta de precaución al momento de llevar a cabo una actividad de alto riesgo como lo es la conducción de vehículos por parte del motociclista, sumado a que este era garante de la labor por el desarrollada, con pleno campo visual de la zona; permiten colegir una contribución efectiva con las resueltas del lamentable siniestro. Así las cosas, se puede inferir que la responsabilidad absoluta en la ocurrencia del accidente de tránsito se halla con gran probabilidad en cabeza del fallecido Ríos Giraldo, pues al conducir con exceso de velocidad en una vía para el momento del accidente lluviosa, estado de cansancio, posiblemente en esta de embriaguez, sin casco y/o indebidamente utilizado y sin gafas que debía usar de carácter permanente, indefectiblemente choca de frente con el tráiler del tractocamión y por ende se materializa la ruptura del nexo causal, que impide a todas luces imponer responsabilidad civil al señor JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ, y es era imposible prever el actuar imprudente por parte del tercero.

Así las cosas, es necesario recordar que dicho nexo de causalidad ha sido definido por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, como *“La relación necesaria y eficiente entre un*

¹⁵ Corte Suprema de Justicia. Expediente 2001-01054-01. Magistrado Ponente Doctor William Namen Vargas. Bogotá D.C. 24 de agosto de 2009.

hecho y un daño, de modo que para atribuir un daño a una persona, éste debe estar necesariamente ligada con aquel por una relación de causa – efecto, relación que naturalmente se rompe, cuando en el intermedio se presenta una persona o un suceso que es efectivamente quien desencadena u ocasiona el daño”.

Así pues, y partiendo de la base de que en Colombia el hecho de un tercero rompe con el referido nexo de causalidad, y que éste es el escenario acaecido en el siniestro que nos ocupa, por las características especiales del mismo, se puede colegir que no existe responsabilidad civil extracontractual en cabeza del PROPIETARIO del vehículo TRACTOCAMIÓN.

De conformidad las pruebas que obran en el plenario y, especialmente, el Informe Policial de Accidente de Tránsito, la causa única y exclusiva del accidente radica en la imprudencia con la que obró el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO en el ejercicio de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos automotores (conductor de la motocicleta), al conducir con exceso de velocidad en clara infracción de una señal de tránsito que lo prohibía (hipótesis planteada para la motocicleta de placa ZPQ – 30E, conducida por el señor Ríos Giraldo), se refiere a: **No. 138 – falta de precaución por niebla, lluvia o humo - conducir en estas circunstancias sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces**

El referido examen de causalidad, cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que, para que se posible declarar responsabilidad civil extracontractual es requisito necesario e ineludible que exista y se encuentre probado el nexo causal entre el hecho que se alega y el daño cuya indemnización se solicita. En este sentido, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado lo siguiente:

“En materia de responsabilidad civil, la causa o nexo de causalidad es el concepto que permite atribuir a una persona la responsabilidad del daño por haber sido ella quien lo cometió, de manera que deba repararlo mediante el pago de una indemnización. El artículo 2341 del Código Civil exige el nexo causal como uno de los requisitos para poder imputar responsabilidad, al disponer que “el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización...”. (Se resalta). Cometer un delito o culpa significa entonces, según nuestro ordenamiento civil, realizar o causar el hecho constitutivo del daño resarcible. [...] ²¹”.

Esa conducta imperita e imprudente del occiso fue la causa adecuada y efectiva del evento de tránsito objeto del presente reclamo judicial, como quiera que si -hipotéticamente- dicha infracción se sustrajese en el plano fáctico, el resultado (hecho de tránsito) nunca se hubiera producido.



(Fotografía tomada durante los actos urgentes el día 17 de agosto de 2019, anexa al INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO - INFORME NRO. 023/2021 – Elaborado por el Intendente Jefe(R) JOSÉ ALEXANDER CAICEDO ALOMIA - Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito).



(Fotografía tomada durante los actos urgentes el día 17 de agosto de 2019, anexa al INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRÉNSITO - INFORME NRO. 023/2021 – Velocidad máxima de 30km/h).

IMAGEN N°10

Posición final Implicado N°1

Visión a 30 metros del Implicado N°2

Imagen tomada el 09/04/2021, durante el proceso de análisis e investigación de los hechos, en el cual con la ayuda de una **MOTOCICLETA** y el vehículo tipo **TRACTOCAMION** involucrado en los hechos, se ilustra la visual que tenía a 30 metros **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde se hallaba **EL IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°11

Posición final Implicado N°1

Trayectoria Implicado N°2

Imagen tomada el 9/04/2021 durante el proceso de investigación, en el cual se ilustra la trayectoria que realizó **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**.

Email: jaca9262@gmail.com Cel: 3146908486

Página No. 15 de 25

Las anteriores fotografías, dan cuenta, de la visual que tenía el motociclista, respecto del Tractocamión si se hubiese cumplido con todas las medidas de precaución, esto es: reducir la velocidad a lo establecido normativamente – 30km/h (esto por las condiciones climáticas de lluvia y humedad y características de la vía para el día de los hechos) – utilización de gafas de uso permanente - uso y porte correcto de elementos de protección como casco – condiciones óptimas para manejo de motocicleta, dado el número de horas que llevaba despierto el occiso al momento de colisionar y un probable estado de embriaguez, circunstancias que conllevan indefectiblemente al rompimiento de la relación de causalidad entre el hecho y el daño o perjuicio sufrido.

II. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA:

En consonancia con lo expuesto en la excepción anterior, se evidenció que el nexo causal de responsabilidad civil extracontractual se rompió al haberse configurado la culpa exclusiva de la víctima, la cual se ve representada de la siguiente manera en nuestro ordenamiento jurídico, más concretamente en la Ley 769 de 2002 (Código de tránsito), la cual contiene una serie de disposiciones tendientes a regular el comportamiento de los conductores en el territorio nacional:

***“... 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 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...”***

El Código Nacional de Tránsito aplicable en Colombia, establece ciertas normas de comportamiento dirigidas a los conductores y en particular a peatones y transeúntes quienes deben obrar con diligencia y evitar el auto puesto en peligro que pueda derivar en lesiones u hechos fatales.

De este modo, el artículo citado, señala expresamente que la persona que tome parte en el tránsito como conductor, y con ello los peatones y la población en general debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito aplicables, lo cual implica transitar, de manera diligente, revisando el estado de los automotores y en la praxis, no asumir conductas que impliquen riesgos innecesarios y puedan colocar en peligro sus vidas, de todo lo cual se infiere que el hoy lesionado, al conducir sin la precaución suficiente, adelantando en zona prohibida, colocó en riesgo no solo su integridad sino la de terceros que se desplazaban por el sector; ergo vulneró el deber objetivo de cuidado, y con ello impactó en la zona el automotor de mi representado.

Corolario de lo anterior se concluye que no existe responsabilidad en cabeza del señor JHON FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ, dada la culpa exclusiva de la víctima que excluye total responsabilidad de los convocados al proceso.

Esta excepción se propone sin perjuicio de las anteriores y *subsidiariamente*, sin que ello implique aceptación de responsabilidad de ninguna índole en contra de mi representada, toda vez que a partir de la jurisprudencia de las altas Cortes, para el análisis de este tipo de eventos en los que puede llegar a existir concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, corresponderá al Juez examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se produjo el supuesto 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; estableciendo de ese modo, el grado de responsabilidad que corresponde a cada uno de los involucrados, de conformidad con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil, cuyo tenor literal es el siguiente:

“ARTÍCULO 2357. REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.” (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

Ahora bien, cuando el daño es consecuencia de la convergencia de roles riesgosos realizados por la víctima y el agente, el análisis de la contribución de cada uno de los involucrados en la producción del hecho, no debe ser desmesurado ni subjetivo, pues es fundamental establecer la circunstancia incidental que corresponde en este caso.

Así lo ratifica, el Informe de Reconstrucción de Accidente de Tránsito No. 023/2021, realizado por el perito experto en reconstrucción de accidentes de tránsito JOSÉ ALEXANDER CAICEDO ALOMIA de fecha 11 abril de 2021 (que se anexa), arriba a las siguientes conclusiones, luego de un análisis del accidente, desde el campo de la física y las matemáticas aplicadas:

“... FACTORES Y CODIFICACIONES DEL ACCIDENTE.

16.1. **FACTOR DETERMINANTE:** Se logra establecer de manera puntual que las acciones realizadas por EL IMPLICADO N°2, fueron las causantes del accidente que hoy nos ocupa y que estas obedecieron a un FACTOR HUMANO, toda vez que este no estuvo atento a lo referenciado en los ARTÍCULOS: 1,55,60,61,68,74, 105,106,108 y 109 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito y Transporte), y que así mismo durante el proceso de investigación, se logra evidenciar que para que el accidente de tránsito se presentara, se dieron varias causas probables que no fueron tenidas en cuenta por la autoridad de tránsito que atendió el hecho y que claramente son imputables al IMPLICADO N°2 así:

- Código 116 (exceso de velocidad)
- Código 112 (Desobedecer normas o señales de tránsito)
- Código 157 “otra” (No estar atento a la vía y sus peligros)
- Código 157 “otra” (Falta de precaución al conducir)
- Código 157 “otra” (Cansancio aparente)

falta de precaución al conductor, exceso de velocidad, imprudencia en la conducción, no respetar las normas y señales de tránsito, no estar atento a la vía y sus peligros, cansancio y posiblemente transitar en estado de embriaguez Causas antes descritas que se encuentran claramente establecidas en la resolución 0011268 de 2012 del Ministerio de Transportes, por el cual se adopta el nuevo informe Policial de accidentes de Tránsito (IPATT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones.

16.2. **FACTOR CONTRIBUYENTE:** Durante el desarrollo de la presente investigación se logra establecer de manera puntual que las acciones realizadas por EL IMPLICADO N°2, fueron las causantes del accidente que hoy nos ocupa y que estas acciones obedecieron a un FACTOR HUMANO, toda vez que este no estuvo atento a lo referenciada en los ARTICULOS: 1,55,60,61,68,74,105,106,108 y 109 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito y Transporte), y que la siguiente causa contribuyo para que se presentara el accidente.

- Código 157 “otra” (Imprudencia en la conducción)

Causas antes descritas que se encuentran claramente establecidas en la resolución 0011268 de 2012 del Ministerio de Transportes, por el cual se adopta el nuevo informe Policial de accidentes de Tránsito (IPATT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones...”

Lo anterior corrobora: **i)** Que, en efecto, el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO incurrió en la prohibición del artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y **ii)** Que, además, el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO incurre en la prohibición contenida en el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, que indica:

“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. (...)

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.” (Subraya y negrilla fuera de texto).



Imagen tomada el 09/04/2021, durante el proceso de análisis e investigación de los hechos, en el cual con la ayuda de una **MOTOCICLETA** y el vehículo tipo **TRACTOCAMION** involucrado en los hechos, se ilustra la visual que tenía a 30 metros **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde se hallaba **EL IMPLICADO N°1**.

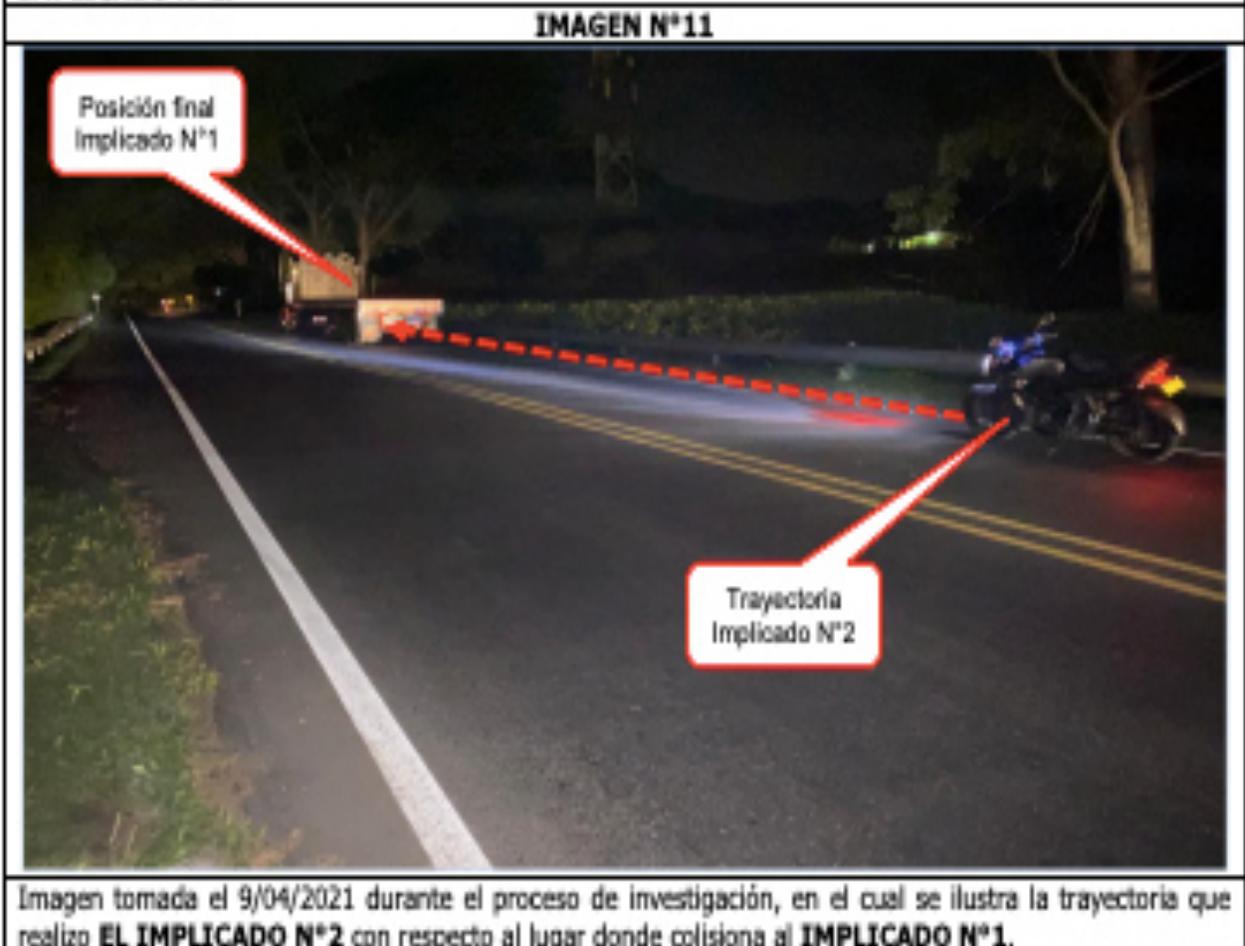


Imagen tomada el 9/04/2021 durante el proceso de investigación, en el cual se ilustra la trayectoria que realizó **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**.

Lo anterior, nos reafirma que el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO incurre en una varias infracciones de tránsito en el momento del suceso vial objeto del presente reclamo judicial, lo que es indicativo que -imprudentemente- se expuso o incrementó el riesgo vial que implica la conducción de vehículos automotores. En consecuencia, solicito al señor Juez analizar el asunto desde la óptica del artículo 2357 del Código Civil, teniendo en cuenta la intervención de cada uno de los involucrados en el accidente de tránsito.



Imagen fotográfica tomada el 09/04/2021, durante el proceso de investigación, en la cual desde una motocicleta ubicada a 30 metros del **IMPLICADO N°1** se logra establecer que **EL IMPLICADO N°2**, para la fecha de los hechos contaba con buena visual, si este fuera transitado con precaución podía detenerse teniendo una distancia de 15 metros.



Imagen fotográfica tomada el 09/04/2021, en la cual desde una motocicleta ubicada a 30 metros del **IMPLICADO N°1**, se evidencia los ángulos de visión del **IMPLICADO N2**, con los cuales este al percibir el peligro y desplazándose a 30K/h como esta ordenado solo necesitaría 15 metros para detenerse y sin causar un accidente.

Lo anterior, denota una clara visual del motociclista respecto del vehículo detenido en el berma, y el cual cuenta con todos los elementos de seguridad y obligatorios para su tránsito por las carreteras, permitiendo la visibilidad de los demás actores viales, así mismo, si la motocicleta se desplaza a 30km/h, puede prevenir o precaver el fatal desenlace del accidente disminuyendo su velocidad.

III. TASACIÓN INDEBIDA E INJUSTIFICADA DE LOS SUPUESTOS PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES PRETENDIDOS POR LOS DEMANDANTES, TITULADOS COMO: DAÑO A LA SALUD (VIDA DE RELACIÓN) y PERJUICIOS MORALES:

Toda vez que la parte actora pretende una cuantiosa indemnización con ocasión de unos supuestos perjuicios extrapatrimoniales derivados del accidente de tránsito que tuvo lugar el 17 de agosto de 2019, se propone la presente excepción, sin que ello implique aceptación alguna de responsabilidad de ninguna índole por parte de JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ.

Así pues, señora Jueza, se le solicita de la manera más respetuosa que, en caso de proferir condena a la parte demandada de este proceso, se acoja a los límites jurisprudenciales definidos por la Corte Suprema de Justicia para el tipo de perjuicios reclamados por el demandante.

A continuación relacionamos algunas condenas emitidas por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia por concepto de “daño moral”¹⁶:

²¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 14 de diciembre de 2012. Radicación: 2002188. M. P. Ariel Salazar Ramírez.

- a. El valor máximo reconocido, para el evento **muerte** por la CSJ (2016)¹⁷, es de **\$60 millones**; lo reiteró en 2017²⁴. Se aclara sí que la misma CSJ tiene dicho que en tratándose de perjuicios de esta estirpe, no existen topos máximos y mínimos¹⁸.

Cabe resaltar que los tipos de perjuicios extrapatrimoniales que solicita la parte actora sean reparados económicamente con ocasión al accidente de tránsito que tuvo lugar el día 17 de agosto de 2019 y el cual es eje central del presente proceso, resultan o tratan de una compleja tipología de perjuicios cuya configuración depende de la existencia de una serie de elementos subjetivos y de los que su tasación si bien se encuentra deferida “*al arbitrium judicis*”, es decir, al recto criterio del fallador, sí deben por lo menos, estar sujetos a su comprobación y acreditación mediante los medios de prueba conducentes para el efecto.

Así las cosas, es menester que quien aduce la generación de este tipo de perjuicios, demuestre plenamente la aflicción sufrida, tanto física como sentimental, para que, si quiera, se entre a considerar si tienen lugar o no lugar a obtención de un resarcimiento económico.

“Por cierto que las pautas de la jurisprudencia en torno a la tasación de perjuicios extrapatrimoniales, con fundamento el prudente arbitrio del juez, fueron acogidas expresamente por el artículo 25 del Código General del Proceso,(...)».

*Y aunque tal regla está prevista para la cuantía de los procesos, en general, **permite ver que el sistema procesal es reacio a aceptar pretensiones de indemnización inmaterial por montos exagerados, a voluntad de las partes**, ya que así se generan distorsiones en las instancias y recursos que razonablemente deben tener los trámites judiciales.”*¹⁹ (Subraya y negrilla fuera del texto original)

Ha señalado igualmente la Corte²⁰ que, dentro de la concepción jurídica de los perjuicios extrapatrimoniales, específicamente respecto al daño moral, por ejemplo, no hay una valoración pecuniaria en sentido estricto, ya que al pertenecer a la siquis de cada persona “*es inviable de valorar al igual que una mercancía o bien de capital*”, de ahí entonces que sea razonable estimar que, (i) en cada caso el juez realice una valoración concreta, con la debida objetividad y conforme lo que se logre probar en el transcurso del proceso; y, (ii) no resulta apropiado que las partes puedan estimar el valor económico de su propio sufrimiento, “*ya que eso iría en contravía de la naturaleza especial del perjuicio inmaterial o espiritual, que escapa al ámbito de lo pecuniario*”.

Por lo anteriormente mencionado, en este caso específico, conforme a las pruebas obrantes en el expediente, así como los pronunciamientos y manifestaciones realizadas por los sujetos intervinientes en cada uno de sus escritos, no pueden ni deben ser indemnizados por mi representada, ya que, su presunta causación no se encuentra debidamente probada en ninguna de las modalidades por perjuicio extrapatrimonial, además de que, resultan abiertamente indebidas e injustificadas a la luz de los presupuestos configurativos que permiten estructurar el origen de este tipo de perjuicios.

¹⁶ Cfr. TSDJ. De Pereira. Sentencia de segundo grado. Rad. 05001-31-03-005-2005-00142-01. MG. Sustanciador Duberney Grisales Herrera (en descongestión).

¹⁷ CSJ, SC-13925-2016.

²⁴ CSJ, SC-9193-2017.

¹⁸ CSJ, SC-21828-2017.

¹⁹ Sala de Casación Civil, Corte Suprema de Justicia, 11 de mayo de 2017, Radicado: 11001-02-03-000-201700405-00.

²⁰ Ibídem.

IV. IMPROCEDENCIA DEL RECONOCIMIENTO DEL PERJUICIO DENOMINADO “LUCRO CESANTE CONSOLIDADO” Y LUCRO CESANTE FUTURO”:

Al revisar los hechos de la demanda y sus anexos, ninguno se refiere en concreto a la ganancia frustrada o el provecho económico que dejó o dejará de percibir el señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO y sus familiares, reclamantes de este tipo de perjuicio. En otras palabras, no se hizo referencia a la fuente y cuantía de los ingresos del señor RÍOS GIRALDO.

La parte actora no acreditó, con certeza, la *ocurrencia* y *cuantía* de este perjuicio. Consideramos, por una parte, que el perjuicio aquí pretendido no se produjo, pues al revisar los anexos de la demanda advierto que se aporta liquidación laboral del señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO, sin que se avizore impago de los salarios o emolumentos respectivos. Por su parte, y sin perjuicio de lo anterior, advertimos que le demandante no acreditó la cuantía de los ingresos para la fecha del accidente, pues brilla por su ausencia algún medio de prueba que indique el valor de aquellos.

V. ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA:

Acorde con lo manifestado a lo largo de este escrito de contestación, es necesario acudir a la figura del Enriquecimiento sin Justa Causa. Este postulado se encuentra plasmado en el artículo 831 del Código de Comercio. El artículo proscribe el enriquecimiento sin causa a expensas de otra persona. La Corte Suprema de Justicia advierte:

*“Hay que precisar, a ese respecto, que la jurisprudencia fundacional de lo que hoy es el querer de la ley, se orientaba a **corregir las situaciones en las cuales el patrimonio de un sujeto de derecho sufría mengua, mientras otro acrecía sus haberes en la misma medida, sin que existiera una razón que explicara esa alteración**, caso en el cual se imponía al juez el deber de adoptar los correctivos necesarios **en procura de que se restableciera la equidad**”* (Corte Suprema de Justicia. Sala Civil. 19 de diciembre de 2012. Exp. 54001-3103-006-1999-0028001).

De todo lo anterior se desprende que en caso de condenar a las codemandadas a la indemnización de perjuicios pretendida por la demandante se estaría generando un enriquecimiento de la parte demandante y un empobrecimiento correlativo en el demandado. **No sólo el actuar temeroso de la demandante hace necesaria esta conclusión, sino también el que no haya cumplido con su carga probatoria al no estar demostrado con los medios de pruebas pertinentes, útiles y conducentes que se generó un daño en la parte demandante que lo obligue a su indemnización.** Además, en el hipotético caso en que si se determine que hubo un daño imputable a la parte demandada y que se haya causado a la parte demandante – **lo cual no sucede en este caso** –, debe restringirse su indemnización a los perjuicios probados, en la medida que tal como lo establece el honorable tratadista Dr. Juan Carlos Henao en su obra “El daño”: **“se debe indemnizar el daño, sólo el daño y nada más que el daño”** (Pág. 45).

VI. GENÉRICA O INNOMINADA:

Solicito respetuosamente señor Juez declarar de oficio cualquier otra circunstancia exceptiva que resulte probada dentro del proceso, con capacidad de minar las pretensiones de la demanda, de acuerdo con lo previsto en el artículo 282 Código General del Proceso.

- **SUBSIDIARIA:**

I. EVENTUAL CONCURRENCIA DE CULPAS:

No obstante lo esgrimido en las excepciones anteriores, de llegarse a considerar que asiste alguna responsabilidad a los demandados, no sería viable concluir que se trató de que mi representado o los demás demandados sean los únicos responsables del accidente y sus consecuencias adversas, pues como se ha recabado ampliamente, existe una evidente responsabilidad en la víctima del suceso.

El artículo 2357 del Código Civil cuando indica “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente” y de igual manera se ha pronunciado la jurisprudencia cuando expone que “Para que pueda considerarse la intervención de la víctima en el hecho es necesario que su actividad sea causa del daño, es decir, que entre su hecho y el daño exista relación de causalidad que rompa el nexo existente entre la actuación del demandado y el daño **o que por lo menos concurra con ella**” (negrilla fuera de texto). De ahí que como se ha expresado, siendo que el hoy occiso, JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO, se expuso imprudentemente al peligro desconociendo el deber mínimo de cuidado en una actividad peligrosa como la conducción, máxime si partimos de la base que tenía pleno campo visual de la zona, por lo que al conducir con exceso de velocidad y sin precaución por la lluvia y falta de visibilidad, generó una autopuesta en peligro que lo hacen participe de los funestos hechos descritos.

Así las cosas, se solicita que en caso de no hallarse probadas las excepciones de mérito principales, se declare probada la concurrencia de culpas en la ocurrencia del accidente que se demanda.

V. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO:

De conformidad con lo establecido en el artículo 206 del Código General del Proceso me permito objetar el juramento estimatorio presentado por la parte demandante. En este, la parte actora estimó que los perjuicios patrimoniales, lucro cesante futuro y lucro cesante pasado, ascienden a la suma de \$555'233.978.

En este punto reiteramos que, a nuestro juicio, la parte demandante no comprueba los elementos estructurantes de la responsabilidad civil extracontractual de la parte pasiva de la acción para, así, hacerse acreedora de los perjuicios reclamados como quiera que no se acreditan las circunstancias en que se produjo el hecho de tránsito y el nexo causal entre alguna conducta u omisión de la demandada y el resultado que se le pretende imputar. Además, consideramos que no es procedente la emisión de una condena por este perjuicio como quiera que, como se indicó en la excepción de mérito propuesta nominada como “IMPROCEDENCIA AL RECONOCIMIENTO DEL PERJUICIO DENOMINADO “LUCRO CESANTE CONSOLIDADO” Y LUCRO CESANTE FUTURO”, un reconocimiento de este rubro comportaría una vulneración del principio de congruencia de la sentencia judicial pues brillan por su ausencia en los hechos de la demanda afirmaciones relativas a la ganancia frustrada del señor RÍOS GIRALDO.

Sobre el particular debe recordarse que el artículo 16 de la ley 446 de 1998 establece:

“ARTICULO 16. VALORACION DE DAÑOS. Dentro de cualquier proceso que se surta ante la Administración de Justicia, la valoración de daños irrogados a las personas y a las cosas, atenderá los principios de reparación integral y equidad y **observará los criterios técnicos actuariales.**” (Subraya y negrilla fuera de texto).

Atendiendo lo manifestado en precedencia, objetamos formalmente el juramento estimatorio presentado por la parte actora por las siguientes razones:

- i) El artículo 206 prescribe que quien pretenda el reconocimiento de una indemnización o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda, discriminando cada uno de sus conceptos.

No obstante lo anterior, en la estimación de la parte demandante, brilla por su ausencia. Luego, no puede tomarse la manifestación realizada por la parte actora sobre el *quantum* de los perjuicios como un juramento estimatorio en sentido estricto pues, el mismo no es *razonado*.

- ii) Ingresos base para la liquidación: Como se ha expuesto reiteradamente, la parte actora nunca acreditó sus ingresos para el momento del accidente. No obstante, en el remoto e improbable evento que se reconozca suma alguna de dinero por concepto

de lucro cesante, el salario base para estimar este perjuicio nunca podrá exceder el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente.

VI. PRUEBAS:

▪ DOCUMENTALES:

Téngase como pruebas las que a continuación me permito relacionar:

- Copia de la cédula de mi representado.
- Copia de la tarjeta de propiedad del Tractocamión.
- Certificado de tradición del Tractocamión.
- Factura del arreglo del Tractocamión.
- Informe técnico de investigación y reconstrucción virtual de accidente de tránsito.

▪ PRUEBA QUE SE SOLICITA:

Solicito muy comedidamente al despacho que oficie al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de la ciudad de Pereira (Risaralda), para que remita con destino a este proceso, la prueba toxicológica realizada al cuerpo el señor Jhon Alexander Ríos Giraldo, el día de los hechos y la cual aun no ha llegado al proceso penal, esta prueba es sumamente importante a fin de verificar el estado de embriaguez del conductor de la motocicleta.

▪ PRUEBA PERICIAL:

INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO:

Con el fin de verificar un hecho que interesa al proceso, como lo es determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, y establecer la responsabilidad civil del conductor de la motocicleta de placa ZPQ – 30E, se requiere de un especial conocimiento científico, en virtud al artículo 226 del Código General del Proceso, solicitamos sea tenido en cuenta y verificado, el informe técnico de investigación y reconstrucción virtual del accidente de tránsito en comento, que fue realizado por el perito experto, Tecnólogo en investigación de Accidentes de Tránsito y Técnico Profesional en Seguridad Vial, el señor José Alexander Caicedo Alomia.

El señor JOSÉ ALEXANDER CAICEDO ALOMIA, puede ser notificado en el Apartamento 301 Bloque 3 del Conjunto Residencial “El Cortijo” – ubicado en la Carrera 28 # 40 – 15 – sector La Clarita de la ciudad de Armenia (Quindío), celular: 314 690 84 86, correo electrónico: jaca9262@gmail.com.

Esta prueba es sumamente importante a fin de verificar la responsabilidad del conductor de la motocicleta, en la ocurrencia del accidente y en la causación de su propia muerte.

▪ TESTIMONIALES:

Solicito al despacho, se permita interrogar a todos y cada uno de los testigos solicitados por la parte demandante.

Que se fije fecha y hora y que se llame a declarar a los siguiente testigos, para que absuelvan el interrogatorio que oralmente o por escrito le formularé sobre los hechos de la demanda.

RAFAEL ADRIAN DUQUE URREA, Intendente (IT), adscrito a la Policía Nacional (PONAL), Seccional Risaralda (SETRA), encargado de atender el accidente de tránsito, quien puede ser notificado en

la Avenida de las Américas # 96 – 103 en la ciudad de Pereira (Risaralda), celular: 320 297 90 03, correo electrónico: ditra.setra-deris@policia.gov.co.

EDDIER TABORDA SALDARRIAGA, Patrullero (PT), adscrito a la Policía Nacional (PONAL), Seccional Risaralda (SETRA), encargado de atender el accidente de tránsito, quien puede ser notificado en la Avenida de las Américas # 96 – 103 en la ciudad de Pereira (Risaralda), celular: 312 858 41 28, correo electrónico: eddier.taborda@correo.policia.gov.co.

JUAN DAVID VALENCIA BUSTAMANATE, Intendente (IT), adscrito a la Policía Nacional (PONAL), encargado de elaborar el informe ejecutivo, el informe de investigador de campo y la entrevista del accidente de tránsito, quien puede ser notificado en la Avenida de las Américas # 46 – 35 en la ciudad de Pereira (Risaralda), celular: 350 553 23 76, correo electrónico: ditra.meper-ubic@policia.gov.co.

JAIRO OSWALDO MELGAREJO ALVAREZ, Patrullero (PT), adscrito a la Policía Nacional (PONAL), Dirección de tránsito (DITRA), patrullero que se encontraba en la central de radio y pudo observar el vídeo de la cámara de seguridad, cerca al lugar de los hechos, quien puede ser notificado en la Manzana 08 Casa 16 Barrio Montebonito en el municipio de Dosquebradas (Risaralda), celular: 313 496 97 59, correo electrónico: Jairo.melgarejo@correo.policia.gov.co.

LUIS CARLOS SILVA, mecánico encargado de reparar el TRACTOCAMIÓN, quien puede ser notificado en la Carrera 16 # 3 – 82 Almacén Electro partes en el municipio de la Virginia (Risaralda), celular: 315 530 35 56, correo electrónico: luissilva@hotmail.com.

Los testigos declararan sobre los hechos de la demanda, en especial sobre: Las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, los informes realizados, los daños de los vehículos, las posibles causas del mismo, lo relativo al estado mecánico del TRACTOCAMIÓN. Las demás preguntas que estimen pertinentes el señor juez y las partes intervinientes.

- **INTERROGATORIO DE PARTE:**

Solicito al despacho que se fije fecha y hora y que se llame a declarar a los integrantes de la parte demandante, esto es, a la señora NATALY FLÓREZ MARÍN, LUIS ADRIANO RÍOS SOSSA, LUIS ADRIANO RÍOS GIRALDO, quienes podrán ser citados en la dirección que ellos mismos consignan en el escrito de la demanda, para que absuelvan el interrogatorio que oralmente o por escrito le formularé sobre los hechos de la demanda.

Asimismo, le rogamos al despacho que se fije fecha y hora y que se llame a declarar a mi representado JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ, para que absuelva el interrogatorio que oralmente o por escrito le formularé sobre los hechos de la demanda.

Con esta prueba se pretende demostrar que no existen los elementos de la responsabilidad civil extracontractual.

VII. PROCEDIMIENTO:

Es el establecido por el Código General del Proceso, artículos 368 y siguientes y demás normas concordantes y complementarias.

VIII. NOTIFICACIONES:

- **LOS DEMANDANTES Y CODEMANDADOS:**

A la parte actora y los codemandados, en las direcciones referidas en el escrito de la demanda y de la contestación de la demanda, respectivamente.

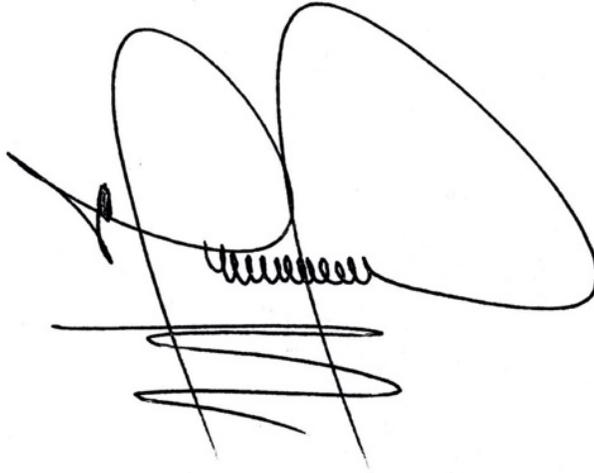
- EL DEMANDADO:

mi representado JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ, puede ser notificado en la Calle 5ª # 20 – 53 apartamento 1 barrio Los Alcázares de la ciudad de Manizales (Caldas), celular: 312 720 59 90, correo electrónico: lulu-1730@hotmail.com.

- EL APODERADO:

El suscrito en la Calle 41 # 8 – 17 de la ciudad de Pereira (Risaralda), celular: 3108983090 correo electrónico: chicueabogados@gmail.com.

Cordialmente,



JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE

C.C. No. 1.088.306.665 de Pereira (Risaralda).

T.P. No. 269.799 del C. S. de la J.

Señores

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO

Pereira (Risaralda).

REFERENCIA: PODER ESPECIAL.**RADICADO: 660013103001 2020 00193.**

JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ, Mayor de edad e identificado con cédula de ciudadanía No. 75.069.277 de Manizales (Caldas), demandado dentro del proceso de la referencia, actuando en nombre propio, por medio del presente escrito manifiesto que confiero **PODER ESPECIAL, AMPLIO Y SUFICIENTE** a **JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.088.306.665 de Pereira (Risaralda), abogado en ejercicio y portador de la tarjeta profesional No. 269.799 del C.S. de la Judicatura, correo electrónico: chicueabogados@gmail.com, para que en mi nombre y representación conteste y lleve hasta su terminación proceso de **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE MAYOR CUANTÍA**, adelantado por la señora Nataly Flórez Marín y Otros, ante su honorable despacho.

Mi apoderado queda especialmente facultado para contestar, aportar pruebas, presentar recursos, conciliar, transigir, desistir, recibir, renunciar, sustituir este poder, además de todas las facultades establecidas en el artículo 77 del Código General del Proceso y en fin realizar todas las gestiones necesarias para la defensa de mis intereses sin que pueda decirse que actúa sin poder suficiente.

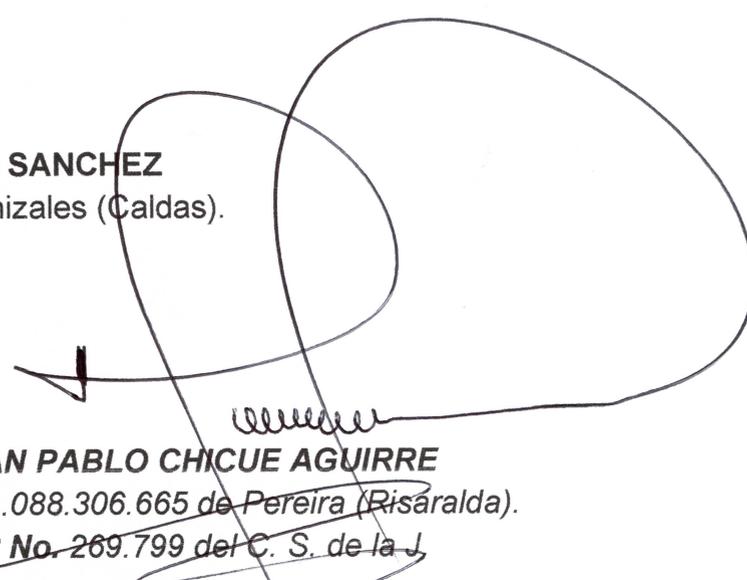
Le solicito a su honorable despacho reconocer personería jurídica a mi apoderado judicial, en los términos del presente poder.

Atentamente,



JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ
C.C. No. 75.069.277 de Manizales (Caldas).

Acepto,



JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE
C.C No. 1.088.306.665 de Pereira (Risaralda).
T.P No. 269.799 del C. S. de la J.



DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMA Y CONTENIDO DE DOCUMENTO PRIVADO
Artículo 68 Decreto Ley 960 de 1970 y Decreto 1069 de 2015



984857

En la ciudad de Manizales, Departamento de Caldas, República de Colombia, el diecisiete (17) de febrero de dos mil veintiuno (2021), en la Notaría Tercera (3) del Círculo de Manizales, compareció: JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 75069277 y declaró que la firma que aparece en el presente documento es suya y el contenido es cierto.

----- Firma autógrafa -----



rnm00weqjm46
17/02/2021 - 15:26:56



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

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

Este folio se vincula al documento de PODER ESPECIAL signado por el compareciente, en el que aparecen como partes JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ, sobre: PODER ESPECIAL .



OTILIA RIVERA GONZÁLEZ

Notario Tercera (3) del Círculo de Manizales, Departamento de Caldas

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co
Número Único de Transacción: rnm00weqjm46



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
 CEDULA DE CIUDADANÍA

NUMERO **75.069.277**

TANGARIFE SANCHEZ

APELLIDOS
JOHN FREDY

NOMBRES

FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **30-OCT-1972**

MANIZALES
 (CALDAS)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.60 **O+** **M**

ESTATURA G.S. RH SEXO

04-MAY-1991 MANIZALES

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sanchez Torres
 REGISTRADOR NACIONAL
 CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES




A-0903400-00061383-M-0075069277-20080830 0002764323A 1 4820000239

REGISTRADORA NACIONAL DEL ESTADO CIVIL



Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE



LICENCIA DE TRÁNSITO No.

10018269221

PLACA UYA380	MARCA INTERNATIONAL	LÍNEA 9400	MODELO 2006
CILINDRADA CC 9.000	COLOR NARANJA	SERVICIO PÚBLICO	
CLASE DE VEHÍCULO TRACTOCAMION	TIPO CARROCERÍA SRS	COMBUSTIBLE DIESEL	CAPACIDAD Kg/PSJ
NÚMERO DE MOTOR 79111868	REG N	VIN *****	
NÚMERO DE SERIE *****	REG N	NÚMERO DE CHASIS 3HSCNAPT36N219420	REG N
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) TANGARIFE SANCHEZ JOHN FREDY	IDENTIFICACIÓN C.C. 75069277		

RESTRICCIÓN MOVILIDAD

BLINDAJE

POTENCIA HP

26

0

DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN

I/E FECHA IMPORT.

PUERTAS

062005100134503

I 19/08/2005

2

LIMITACIÓN A LA PROPIEDAD

**PRENDA - MARIO DE JESUS BUSTAMANTE
VERGARA**

FECHA MATRÍCULA

FECHA EXP. LIC. TTO.

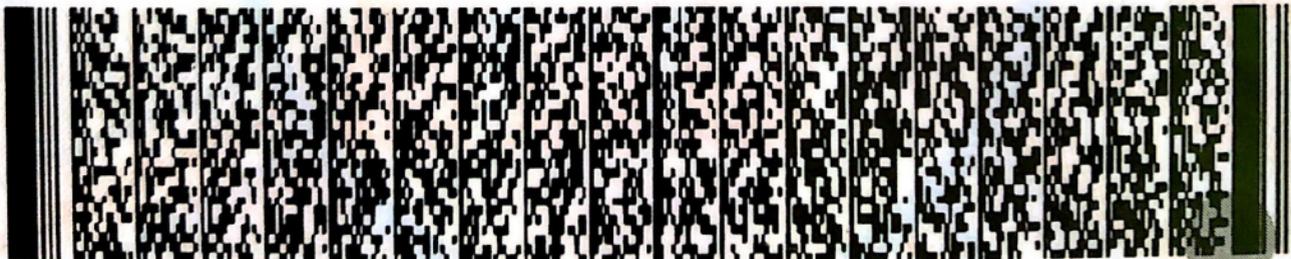
FECHA VENCIMIENTO

27/09/2005

29/04/2019

ORGANISMO DE TRÁNSITO

STRIA TTEYTTO MCPAL MANIZALES



LT06002097264

Manizales

Manizales, 11 de Marzo de 2021



CERTIFICA QUE

El vehículo de placas **UYA380** tiene las siguientes características:

Clase:	TRACTOCAMION	Serie:	
Marca:	INTERNATIONAL	Chasis	3HSCNAPT36N219420
Carrocería:	SIN CARROCERÍA	Cilindraje:	9000 Nro. Ejes:
Línea:	9300	Pasajeros:	2 Toneladas: 1,00
Color:	NARANJA	Servicio:	PUBLICO
Modelo:	2006	Afiliado a:	
Motor:	79111868	F. Ingreso:	20/03/2019
Número de VIN:		Manifiesto:	062005100134503
Estado vehículo:	Activo	Fecha:	19/08/2005
Aduana:			
Empresa vende:	CAMIONAUTOS LTDA.		
Fecha compra:	12/03/2006		
Matriculado por	JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ		

Pago de imptos STTM hasta: 31/12/2019

PIGNORACIONES

29/04/2019 a favor de: BUSTAMANTE VERGARA MARIO DE JESUS, Inscripción de Alerta, Vigencia Activa : S

VEHICULO NO TIENE FIDEICOMISOS REGISTRADAS.

LIMITACIONES VIGENTES

- Oficio 351 del 23 de Agosto de 2019 Radicado el 6 de Septiembre de 2019 Expediente 201901848 Entrega Provisional, Proceso: Lesiones Personales Culposas, FISCALIA 1 No. Unica , Dirección PALACIO DE JUSTICIA TORRE A BASAMENTO PEREIRA Demandado: SIN INFORMACION SIN INFORMACION, Demandante: SIN INFORMACION SIN INFORMACION, Emisor: JHON JAIRO ORTIZ VILLALBA , Cargo del emisor: FISCAL PRIMERO SECCIONAL -VIDA .

PROPIETARIO ACTUAL

JOHN FREDY TANGARIFE SANCHEZ con CC N° 75069277

Esta información es la que se encuentra registrada en el archivo de la Secretaría de Movilidad Manizales

Forma mecánica autorizada por medio de la resolución
045 del 15 de mayo de 2020

RUNT CUPL: 60000000062232374

*Alcaldía de Manizales * www.stm.com.co * 8733131*

Fecha de generación: 11/03/2021 07:35:01 Generado por: DANIELA CARDONA stm

Manizales

ELIZABETH LOAIZA LARGO
TECNICO OPERATIVO

RUNT CUPL: 60000000062232374

*Alcaldia de Manizales * www.stm.com.co * 8733131*

Fecha de generación: 11/03/2021 07:35:01 Generado por: DANIELA CARDONA stm

INFORME TECNICO DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO

INFORME NRO. 023/2021

SOLICITADO POR: Señor **JHON FREDY TANGARIFE SANCHEZ**
Identificado con cedula 75'069.277 de Manizales

ACCIDENTE DE TRANSITO DE GRAVEDAD CON PERSONA FALLECIDA-TIPO CHOQUE

1. DESTINO DEL INFORME

Señor

JHON FREDY TANGARIFE SANCHEZ

C.C 75'069.277 de Manizales

Cel. 3127205990

2. OBJETIVO DEL INFORME

A solicitud de la parte interesada, se inicia el día de hoy 08-04-2021 proceso investigación a fines de determinar por medio de Informe técnico de investigación y reconstrucción virtual de accidente de tránsito, los hechos ocurrido el día 17/08/2019 en el Kilómetro 10+200 de la vía la "Y" de Cerritos-Cauya, esto en Jurisdicción de Pereira (R), donde se presentó accidente de tránsito tipo **CHOQUE** de gravedad con persona fallecida.

Así mismo, de conformidad con la solicitud realizada, me permito presentar el INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACION RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO, y contando con los requisitos contemplados en el artículo 226 de la Ley 1564 de 2012.

Declaro bajo juramento

- 1- La opinión plasmada en el referido informe técnico de reconstrucción de accidente es independiente y corresponde a mi real convicción profesional.
- 2- Los documentos que acreditan mi idoneidad y experiencia son aportados con el dictamen (hoja de vida y capacitaciones)
- 3- No me encuentro incurso en las causales contenidas en el artículo 50 de la Ley 1564 de 2012 – C.G.P.
- 4- En los últimos 10 años no he realizado publicaciones científicas u otras noticiosas.
- 5- No he sido designado por la parte y si por el apoderado en los siguientes procesos

Autoridad	Numero de proceso	Nombre de las partes	Apoderado
FISCALÍA 6 SECCIONAL BARRANCABERMEJA	680816000135201800314	ROBERT JANDERSON CASTRILLON (víctima) ALBER MAURICIO MARQUEZ GUTIERREZ (indiciado)	JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE
FISCALÍA 10 LOCAL DE PEREIRA	660016000935201601641	SEBASTIAN OTALVARO BEDOYA (víctima) CARLOS CLEMENTE VILLAMIZAR HERNANDEZ (indiciado)	JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE
FISCALÍA 10 LOCAL DE PEREIRA	660016000035201601158	ANGELA PATRICIA GONZALEZ (víctima) MARIO PINO MARTINEZ (indiciado)	JUAN PABLO CHICUE AGUIRRE

- 6- Los procedimientos, métodos e investigaciones realizadas en el presente informe técnico de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito de la referencia, es similar a los que se han utilizado en anteriores procesos, los cuales se utilizan a nivel nacional por diferentes entidades públicas y privadas en esta materia.

- 7- Los procesos que se relacionan a continuación se encuentran acordes a lo señalado en el numeral 5 del artículo 226 del C.G.P.
- 8- En la actualidad no presento o me encuentro inmerso en alguna causal que genere algún impedimento, que me impida actuar como perito en el proceso referenciado.

2.1. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA, DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS.

Se garantiza el procedimiento del estudio técnico científico en la investigación de los accidentes de tránsito basados en la descripción, fijación, análisis del lugar y dinámicas, los cuales son métodos utilizados y ratificados por la comunidad científica, organismos del estado y peritos particulares, como válidos a la hora de proceder, exponer y confirmar las teorías en el análisis de los accidentes de tránsito.

3. ACCIDENTE INVESTIGADO.

- Accidente de tránsito tipo choque de gravedad con (1) persona fallecida, ocurrido el 17 de Agosto de 2019, entre las 02:00 y 02:30 horas, ocurrido en el Kilómetro 10+200 de la Vía La "Y" de Cerritos-Cauya, (jurisdicción de Pereira-Risaralda), donde resultaron involucrados, (1) vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, conducido por el señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificado con cedula **9'977.430** de Villamaria (Caldas) y (01) vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, servicio **PARTICULAR**, conducida por el señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V).

La anterior información es tomada del informe de accidentes de tránsito elaborado el día 17/08/2019 y demás documentación realizada durante los actos urgentes, la cual es aportados por el solicitante.

4. ANALISIS DE LA VIA.

4.1 CARACTERÍSTICAS DE LA VIA DE OCURRENCIA DE LOS HECHOS: el día 08/04/2021, en compañía de quien funge como propietario y/o tenedor del vehículo involucrado y con los elementos de prueba realizados durante los actos urgentes, los cuales fueron aportados por la parte interesada, se realiza desplazamiento hacia el lugar de los hechos correspondiente al kilómetro 10+200 de la vía La "Y" de Cerritos-Cauya (Jurisdicción de Pereira-Risaralda), a fines de realizar reconstrucción del accidente de tránsito acontecido el día 17/08/2019, donde se observa que la zona de ocurrencia de los hechos cuenta con las siguientes características.

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Kilómetro 10+200 de la Vía La "Y" de Cerritos-Cauya
DISEÑO	Recta
GEOMÉTRICAS	Pendiente
PENDIENTE	5 %
UTILIZACIÓN	Vía rural
CALZADAS	Una
CARRILES	Dos
MATERIAL	Asfalto
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VÍA.	Vía del orden rural, condiciones buenas para la fecha del hecho, con demarcación y señalización vial.
BERMAS Y/O CUNETAS	Sin andenes, con bermas, sin cunetas

CONDICIONES DE TIEMPO	Lluviosas (para la fecha de los hechos)
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	Sin iluminación artificial

4.2 SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES VIALES APLICABLES EN LA ZONA DE LOS HECHOS. Dentro del proceso de investigación se logra establecer que para la fecha de los hechos la vía presentaba señales de tránsito.

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	Si, se observan en el lugar de los hechos SR-30, SP-25,SR-26
HORIZONTAL	Si, se observan (doble línea continua)
DE LA VIA	Doble línea divisoras de carril
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	No presenta alumbrado público
SEGURIDAD ACTIVA	Si presenta (señales de tránsito)
SEGURIDAD PASIVA	Si presenta (bermas, barandas de seguridad)

	<p>SR-30. VELOCIDAD MÁXIMA, indicando velocidad máxima de 30 K/h: Esta señal se empleará para notificar la velocidad máxima a la que se puede circular (velocidad de operación).</p> <p>Nota: Señal de tránsito actual en el lugar de los hechos la cual regula la velocidad de desplazamiento.</p>
<p>SP-25</p> 	<p>SP-25: RESALTO: esta señal se empleará para advertir al conductor la proximidad a una protuberancia transversal en la superficie de la vía.</p> <p>Nota: Señal de tránsito actual en el lugar de los hechos la cual regula la velocidad de desplazamiento y cuidados en la vía</p>
<p>SR-26</p> 	<p>SR-26: PROHIBIDO ADELANTAR: Esta señal se empleará para advertir al conductor que está prohibido adelantar otros vehículos en determinados tramos de la vía.</p> <p>Nota: Señal de tránsito actual en el lugar de los hechos la cual regula la velocidad de desplazamiento y relaciones sobre los carriles.</p>

5. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE SU ACTIVIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA.

- Inspección a lugares.
- Análisis de documentos aportados.
- Análisis de entrevistas.
- Labores de vecindario.
- Fijación topográfica.
- Fijación fotográfica.

- Análisis de la vía.
- Dinámica del accidente de tránsito.
- Consulta a base de datos simit (multas e infracciones).
- Consulta base de datos runt (estado licencias de conducción).
- Consulta de la base de datos "Google Maps".
- Consulta de la base de datos IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi).

Procedimientos realizados de acuerdo a los diferentes métodos de criminalística de campo y actividades de policía judicial en la investigación técnica, con el objetivo de demostrar la responsabilidad de los implicados en el evento de tránsito.

5.1. ELEMENTOS UTILIZADOS DURANTE LA INSPECCION AL LUGAR DE LOS HECHOS (los cuales se encuentran en buen estado de funcionamiento).

- Cámara fotográfica Canon XT-100 optical.
- Nivel de CNEY.
- Cinta métrica de 30 más.
- Programa reconstructor fx3.
- Programa visor Geográfico Google Maps.
- Metro laser

5.2. DOCUMENTACION EXAMINADA DURANTE EL PROCESO DE INVESTIGACION (la cual es aportada por la parte solicitante del informe de reconstrucción).

- Copia Informe de Accidentes de Tránsito de fecha 17/08/2019, elaborado por los señores Intendente. **RAFAEL ADRIAN DUQUE URREA** y Patrullero. **EDDIER TABORDA SALDARRIAGA**, adscritos a la Seccional de Tránsito y Transporte Pereira (SETRA-MEPER).
- Copia reporte de Informe Investigador de Campo FPJ-11, de fecha 17/08/2019, elaborado por el señor Intendente. **JUAN DAVID VALENCIA BUSTAMANTE**, adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte Pereira (SETRA-MEPER).
- Copia de entrevista de fecha 17/03/2017, realizada al señor **BRAYAN STIVEN GIRALDO ZAPATA**, identificado con cedula 1'004.717.114 de Pereira y realizada por el señor investigador privado **ALBERTO VALLEJO LONDOÑO**.
- Copia de acta de Inspección Técnica de Cadáver de fecha 17/082019, realizada al cuerpo sin vida del señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO** (víctima de los hechos).
- Copia reporte de Informe Investigador de Campo FPJ-11, de fecha 17/08/2019, elaborado por el señor **PEDRO PABLO MOSQUERA MONROY**, adscrito al Instituto Metropolitano Pereira (IMP), en el cual se le realiza inspección al vehículo tipo **TRACTO CAMION** de placas **UYA-380**.

- Copia reporte de Informe Investigador de Campo FPJ-11, de fecha 17/08/2019, elaborado por el señor PEDRO PABLO MOSQUERA MONROY, adscrito al Instituto Metropolitano Pereira (IMP), en el cual se le realiza inspección al vehículo tipo **MOTOCICLETA** de placa **ZPQ-30E**.

6. CARACTERIZACION DE LOS IMPLICADOS.

Accidente de tránsito de gravedad con persona fallecida, tipo **CHOQUE**, ocurrido el 17 de agosto de 2019, en el Kilómetro 10+200 de la Vía La "Y" de Cerritos-Cauya, esto en Jurisdicción de Pereira (R), donde resultaron involucrados **(01) TRACTOCAMION y (01) MOTOCICLETA**, los cuales para la presente investigación serán llamados así:

- **EL IMPLICADO N°1:** señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaria (Caldas), conductor del vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**.
- **EL IMPLICADO N°2:** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, servicio **PARTICULAR**.

6.1. ANALISIS DEL INFORME DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Durante el proceso de análisis de los diferentes documentos aportados por la víctima para el desarrollo de la investigación, se logra contar con dos que son de suma importancia como los es el Informe de Accidentes de Tránsito y las imágenes fotográficas, los cuales fueron elaborados con ocasión de los actos urgentes y donde la autoridad de tránsito que atendió el evento al llegar al lugar de los hechos plasmó y fijó de manera básica lo observado así:

- Características de la vía, la cual está compuesta por una vía de dos carriles.
- Bermas peatonales
- Carriles viales
- Medidas de la vía y señales de tránsito.
- Posición final del vehículo tipo **TRACTOCAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**.
- Posición final del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, servicio **PARTICULAR**.
- Datos personales del **IMPLICADO N°1:** señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaria (Caldas), conductor del vehículo tipo **TRACTO CAMION**.
- Datos personales del **IMPLICADO N°2:** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**.
- Trayectoria en que se desplazaba **EL IMPLICADO N°1**.
- Trayectoria en que se desplazaba **EL IMPLICADO N°2**.
- Posición final en que queda el cuerpo sin vida del señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**.

IMAGEN N°1

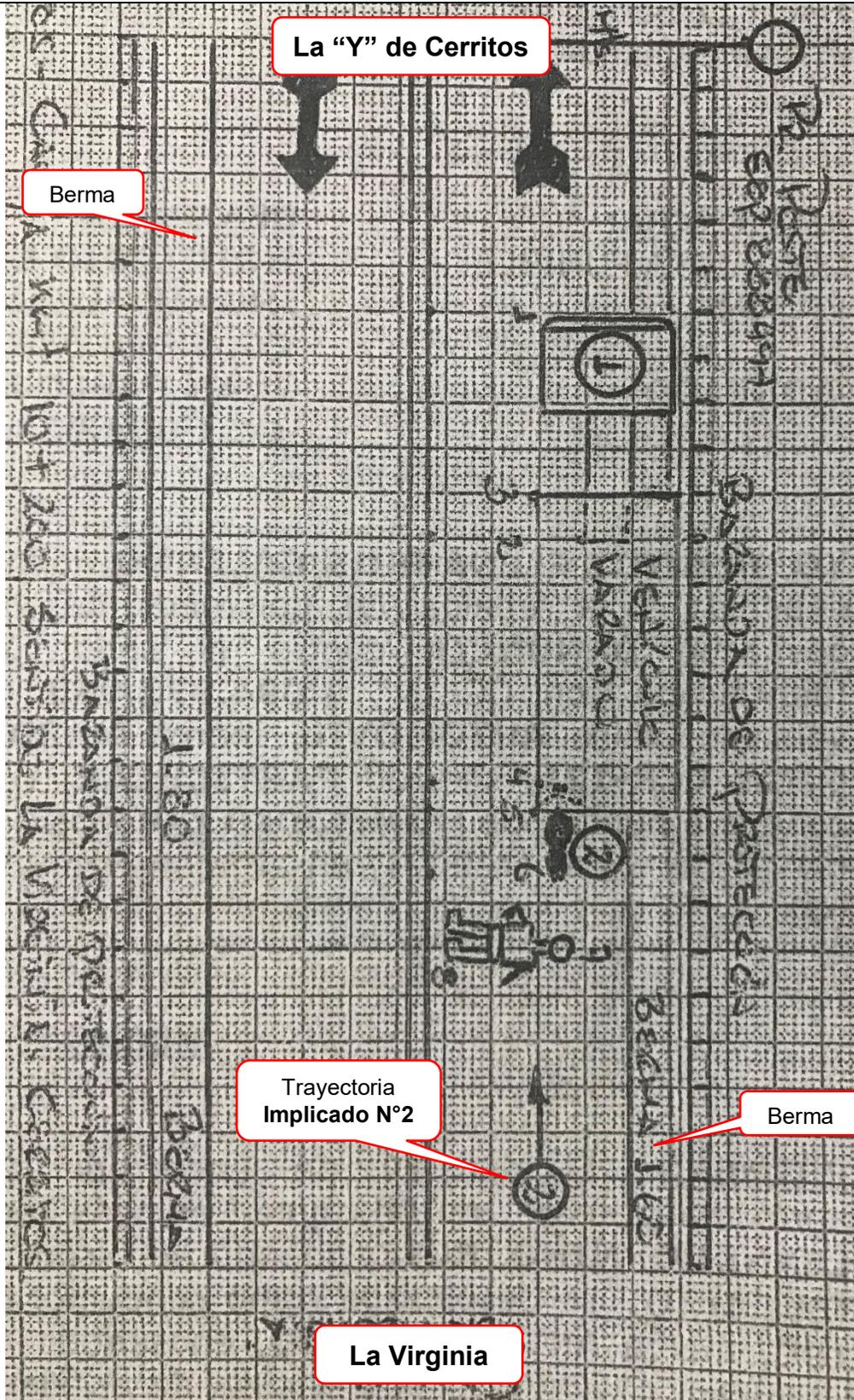


Imagen del Informe de Accidente de Tránsito de fecha 17/08/2019, elaborado por los señores Intendente. **RAFAEL ADRIAN DUQUE URREA** y Patrullero. **EDDIER TABORDA SILDARRIAGA**, adscritos a la Seccional de Tránsito y Transporte Pereira (SETRA-MEPER), en el cual se ilustra la trayectoria de **LOS IMPLICADOS N°1 y N°2**.

IMAGEN N°2

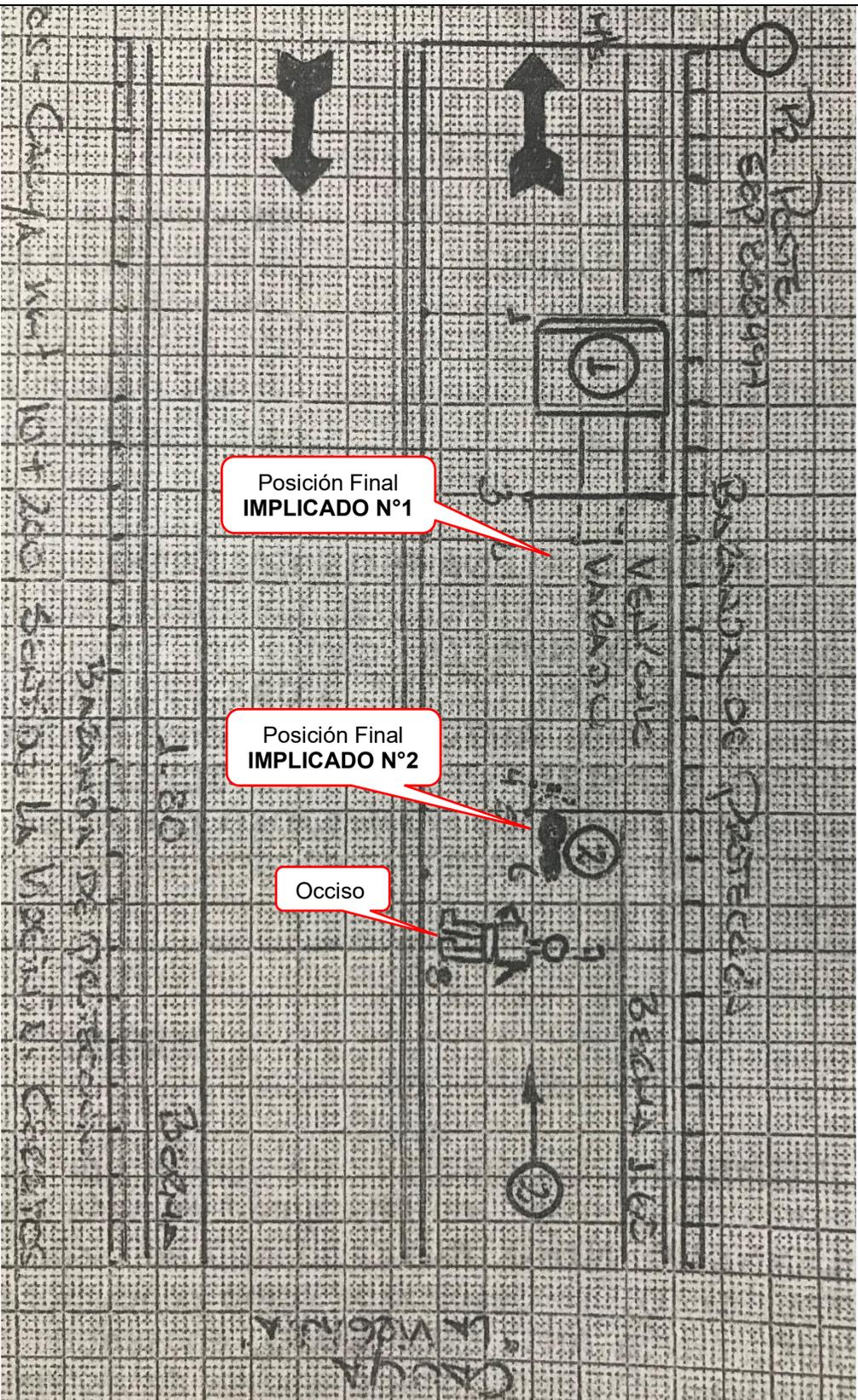


Imagen del Informe de Accidente de Tránsito de fecha 17/08/2019, elaborado por los señores Intendente. **RAFAEL ADRIAN DUQUE URREA** y Patrullero. **EDDIER TABORDA SALDARRIAGA**, adscritos a la Seccional de Tránsito y Transporte Pereira (SETRA-MEPER), en el cual se ilustra la posición final de **LOS IMPLICADOS N°1 y N°2**.

7. DATOS DE CONDUCTORES INVOLUCRADOS.

IMPLICADO N°1 (CONDUCTOR TRACTOCAMION)	
NOMBRES Y APELLIDOS	ARLEY QUINTERO FANDIÑO
IDENTIFICACIÓN	9'977.430 de Villamaría (Caldas)
EDAD	35 Años (para la fecha de los hechos)
PROFESION	Conductor
DIRECCIÓN	Carrera 9 con calle48A B/barrio San Cayetano - Manizales
LICENCIAS DE CONDUCCIÓN	Si presenta
ALCOHOLEMIA-ESTADO	Si (Negativo)
ESTADO DE MULTAS	No presenta multas pendientes
LESIONES U OTROS	Ileso

IMPLICADO N°2 (CONDUCTOR MOTOCICLETA)	
NOMBRES Y APELLIDOS	JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO
IDENTIFICACIÓN	1'112.765.855 de Cartago (V)
EDAD	55 Años (para la fecha de los hechos)
PROFESION	P/E
DIRECCIÓN	Carrera 21 Nro. 25-08 Cartago
LICENCIAS DE CONDUCCIÓN	Si presenta
ALCOHOLEMIA-ESTADO	Si IMLCF (Pendiente de Resultado)
ESTADO DE MULTAS	No presenta multas pendientes
LESIONES U OTROS	Occiso

7.1 ESTADO DE MULTAS y LICENCIAS DE CONDUCCION DE LOS IMPLICADOS N°1 y N°2.

ESTADO DE MULTAS y LICENCIAS DE CONDUCCION IMPLICADO N° 1
Federación Colombiana De Municipios - Simit
<p>Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.</p> <p>El (la) señor(a) identificado(a) con Cedula No. 9977430 (NUEVE NUEVE SIETE SIETE CUATRO TRES CERO), no posee a la fecha pendientes de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, en los Organismos de Tránsito conectados al sistema.</p> <p>Expedición: 10 de Abril de 2021 a las 23:19</p> <p>Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición</p>

NOMBRE COMPLETO:	ARLEY QUINTERO FANDIÑO		
DOCUMENTO:	C.C. 9977430	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	4271782
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	04/04/2011		

☰ Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
9977430	STRIA TTEyTTO MCPAL MANIZALES	30/07/2019	ACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
9977430	STRIA TTEyTTO MCPAL MANIZALES	29/07/2016	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
9977430	INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA	29/07/2013	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
9839741	STRIA TTEyTTO MCPAL MANIZALES	31/08/2012	INACTIVA		Ver Detalle
7727557	UNIDAD TTO CALDAS/VILLAMARIA	12/04/2011	INACTIVA		Ver Detalle
170010005811455	STRIA TTEyTTO MCPAL MANIZALES	18/09/2009	INACTIVA		Ver Detalle

ESTADO DE MULTAS y LICENCIAS DE CONDUCCION IMPLICADO N°2

Federación Colombiana De Municipios - Simit

Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

El (la) señor(a) identificado(a) con Cedula No. **1112765855 (UNO UNO UNO DOS SIETE SEIS CINCO OCHO CINCO CINCO)**, no posee a la fecha pendientes de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, en los Organismos de Tránsito conectados al sistema.

Expedición: 10 de Abril de 2021 a las 23:22

Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición

NOMBRE COMPLETO:	JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO		
DOCUMENTO:	C.C. 1112765855	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	4435432
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	05/09/2011		

☰ Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
761470003724419	STRIA DE TTOyTTE CARTAGO	10/10/2007	ACTIVA		Ver Detalle

7.2 DATOS DE LOS VEHICULOS INVOLUCRADOS.

CARACTERÍSTICAS VEHÍCULO N° 1	
CLASE DE VEHICULO	TRACTOCAMION
MARCA	INTERNATIONAL
PLACA	UYA-380
LINEA	9400
MODELO	2006
COLOR	NARANJA
CARROCERÍA	SRS
SERVICIO	PUBLICO

CARACTERÍSTICAS VEHÍCULO N° 2	
CLASE DE VEHICULO	MOTOCICLETA
MARCA	AKT
PLACAS	ZPQ-30E
LINEA	TT 200
MODELO	2020
COLOR	NEGRO
CARROCERÍA	CROSS
SERVICIO	PARTICULAR

8. ANÁLISIS MECÁNICOS.

Mediante el análisis realizado a los documentos aportados por la víctima para el desarrollo de la investigación, se logra contar con el análisis realizado a los vehículos de placas **UYA-380** y **ZPQ-30E**, en los cuales no se logra hallar elementos de prueba para firmar que el accidente de tránsito se halla originado por el estado mecánico de algunos de los automotores.

8.1. ZONA DE DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.

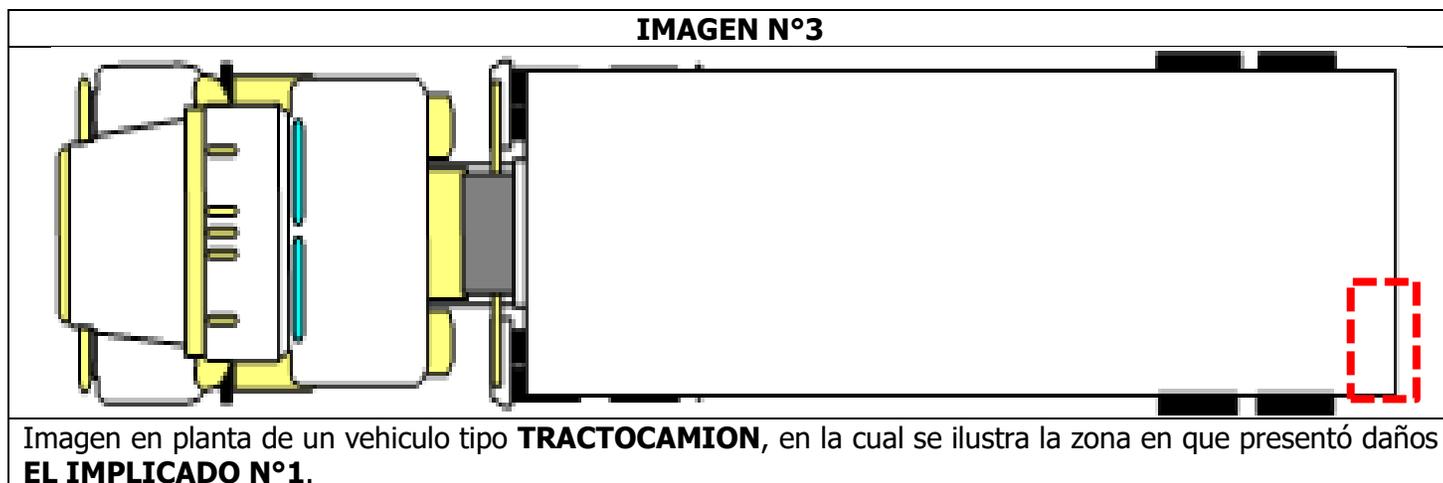


IMAGEN N°4

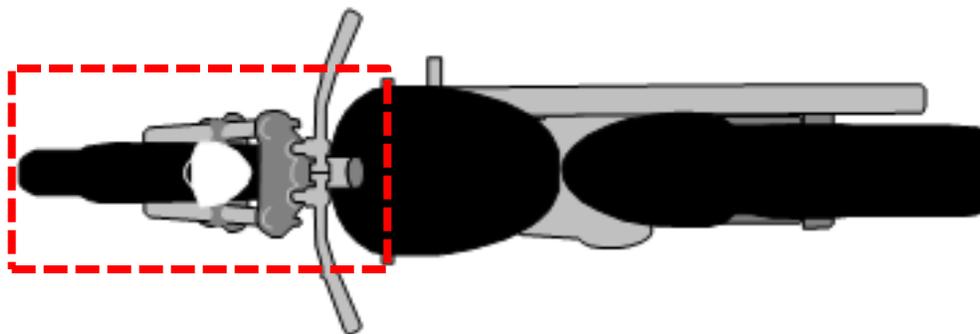


Imagen en planta de un vehículo tipo **MOTOCICLETA**, en la cual se ilustra la zona en que presentó los daños **EL IMPLICADO N°2**.

Elementos antes expuestos que nos llevan a manifestar que los daños presentados por los automotores son consecuentes con el accidente presentado y que los daños que presenta la motocicleta se produjeron por la colisión violenta de este contra la zona posterior del tracto camión.

9. FOTOGRAFÍAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS.

Durante las actividades de campo en el lugar de los hechos correspondiente al Kilómetro 10+200 de la vía La Virginia-La "Y" de Cerritos (Jurisdicción de Pereira-Risaralda), a fines de realizar inspección y reconstrucción virtual de los hechos de tránsito ocurridos el 17/08/2019, se realizan 27 tomas fotográficas de las cuales se extraen las más relevantes para ilustrar la zona, con motivo de la investigación.

IMAGEN N°5



Imagen del visor geográfico Google Maps, en el cual se ubica el lugar de ocurrencia del accidente en la coordenada 4°48'00.4"N y -75°44'17.5"W, correspondiente al kilómetro 10+200 de la Vía La Virginia-La "Y" de Cerritos, esto en jurisdicción de Pereira (R).

IMAGEN N°6

Imagen tomada el 11/04/2021 durante el proceso de investigación de los hechos, en la cual se ilustra las características de la vía de ocurrencia de los hechos, observada desde el sentido vial La "Y" de Cerritos –La Virginia, así mismo se evidencia que sobre la zona se encuentra regulada la velocidad a **30K/h**.

IMAGEN N°7

Imagen tomada el 11/04/2021 durante el proceso de investigación de los hechos, en la cual se ilustra las características del lugar de la vía donde se encontraba estacionado **EL IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°8

Imagen tomada el 11/04/2021 durante las actividades de investigación, en la cual se observa desde el sentido vial La Virginia-La "Y" de Cerritos el lugar de la vía donde se encontraba estacionado **EL IMPLICADO N°1**.

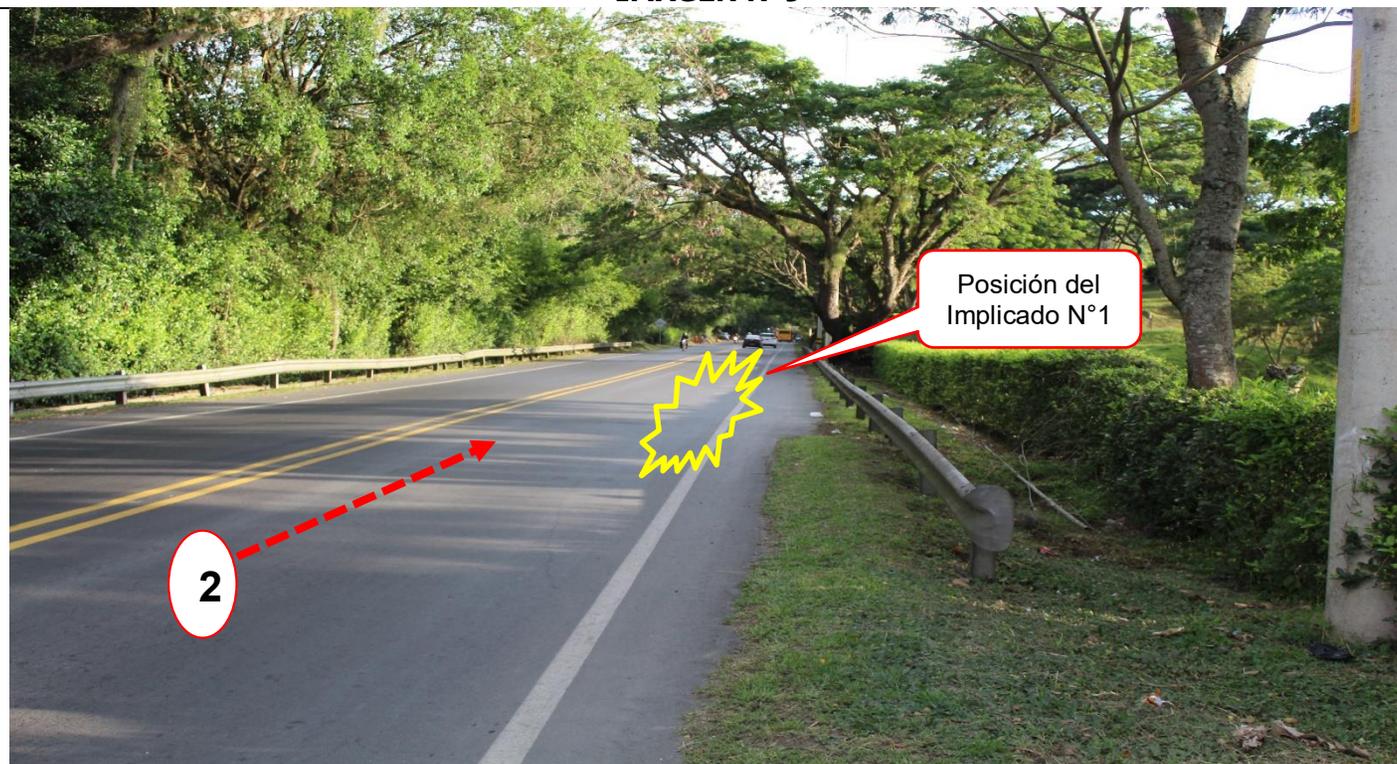
9.1. TRAYECTORIA DE LOS IMPLICADOS.**IMAGEN N°9**

Imagen tomada el 11/04/2019 durante actividades de análisis de las trayectorias viales, en la cual se ilustra el recorrido del **IMPLICADO N°2** y lugar donde se hallaba **EL IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°10



Imagen tomada el 09/04/2021, durante el proceso de análisis e investigación de los hechos, en el cual con la ayuda de una **MOTOCICLETA** y el vehículo tipo **TRACTOCAMION** involucrado en los hechos, se ilustra la visual que tenía a 30 metros **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde se hallaba **EL IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°11



Imagen tomada el 9/04/2021 durante el proceso de investigación, en el cual se ilustra la trayectoria que realizó **EL IMPLICADO N°2** con respecto al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°12



Imagen fotográfica tomada el 09/04/2021, durante el proceso de investigación, en la cual desde una motocicleta ubicada a 30 metros del **IMPLICADO N°1** se logra establecer que **EL IMPLICADO N°2**, para la fecha de los hechos contaba con buena visual, si este fuera transitado con precaución podía detenerse teniendo una distancia de 15 metros.

IMAGEN N°13



Imagen fotográfica tomada el 09/04/2021, en la cual desde una motocicleta ubicada a 30 metros del **IMPLICADO N°1**, se evidencia los ángulos de visión del **IMPLICADO N2**, con los cuales este al percibir el peligro y desplazándose a 30K/h como esta ordenado solo necesitaría 15 metros para detenerse y sin causar un accidente.

10. CALCULO, ESTIMACION O HIPOTESIS DE VELOCIDADES.

Mediante el análisis realizado en el lugar de los hechos, se logra evidenciar que se trata de una vía ubicada en perímetro rural de la ciudad de Pereira (R), donde interactúan todos los actores viales y que, ante las diferentes condiciones de la vía y climáticas **EL IMPLICADO N°2** debía transitar a una velocidad de **30 K/H**, con el objetivo de disminuir el peligro para su integridad y los demás actores viales, observando dentro del proceso de investigación que no se cuenta con elementos que permitan desarrollar formulación física y/o matemática para establecer una velocidad exacta en este, pero mediante el análisis de la documentación aportada, se cuenta con el Informe de Investigador de Campo FPJ-11, realizado el día 17/08/2019, en el cual se observa destrucción de la zona anterior y dobles en las barras de amortiguación delantera de la **MOTOCICLETA** de placa **ZPQ-30E**, en la cual se desplazaba **EL IMPLICADO N°2** y que permiten claramente manifestar que **EL IMPLICADO N°2** pudo haber transitado a velocidades entre **70 y 80 K/h** en momentos que colisiono contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1**, acción la cual para ese momento vulneraba el deber de objetivo de cuidado e iba totalmente en contravía de lo establecido en el **artículo 74 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transito)**, el cual establece de manera clara que se debe reducir la velocidad a **30 K/h** cuando la visibilidad sea desfavorable y ante las condiciones climáticas, con el objetivo de poder detenerse ante algún peligro, norma que fehacientemente fue omitida por **EL IMPLICADO N°2**: señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**.

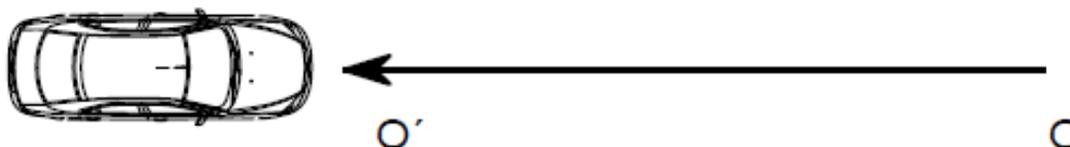
$$v_h = \sqrt{2gd (\mu \cos \theta + \text{sen} \theta)}$$

$$V = 3,6 \sqrt{2 fgd}$$

Vh: es la velocidad del vehículo
g: es la aceleración de la gravedad
d: es la longitud de la huella de frenada
μ: es el coeficiente de fricción entre el vehículo

Por otro lado, en formulación de velocidades es necesario establecer la fuerza que la velocidad ejerce sobre otro rodante al causar una colisión, actividad que hace necesaria recordar que:

Unidades de fuerza: En el sistema internacional la unidad de fuerza es el *newton (N)*. El newton, es la fuerza que aplicada a un cuerpo de 1 kilo de peso le proporciona una aceleración de 1 m/s², donde se debe tener en cuenta los cuatro elementos de la fuerza.



- Punto de aplicación: El origen del vector (O)
- Dirección: (O O')
- Sentido: la flecha lo indica.
- Intensidad: la longitud del vector.

Elementos antes descritos y que permiten referenciar que se presentó un desplazamiento de gran velocidad, toda vez que la posición final del **IMPLICADO N°2** fue incrustada sobre la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1**, por ende, queda totalmente probado que el factor velocidad de desplazamiento y posición en la vía por parte del **IMPLICADO N°2** estuvo presente en el accidente ocurrido y que esta velocidad fue superior a los **30K/h** y sin las debidas precauciones ante el estado climático.

10.1. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

Para que ocurra un accidente de tránsito, debe existir la afectación de algún elemento del componente vial o de los actores de este, mas siempre es necesario determinar de manera expresa que o quienes fueron los causantes de tal evento que causo daños en los bienes, la muerte o lesiones en la integridad de las personas involucradas, situaciones que nos permiten de manera clara acotar, que en la ocurrencia del accidente de tránsito en que falleció **EL IMPLICADO N°2**, se cometió una acción que afecto la movilidad por parte del mismo, toda vez que existiendo en ese instante unas condiciones climáticas adversas como era la lluvia y la niebla, una normatividad vigente como es la Ley 769 de 2002 en su artículo 74, que regula la velocidad ante estas condiciones y sobre su trayectoria vial señales de tránsito, y demarcación que advertían su comportamiento sobre la vía, decidió realizar, decidió de manera flagrante omitir tales reglamentos.

De igual forma, es necesario manifestar que en momentos que ocurre un accidente de tránsito se presentan fenómenos físicos y por esta razón se dan factores como la posición final de los vehículos, daños y demás, debido a que en milésimas de segundos los cuerpos involucrados al intercambiar pesos, volúmenes, velocidades y otros elementos, cambian de trayectoria, lo que nos lleva a manifestar que en la ocurrencia de este evento estuvieron presente las leyes de la física como:

La dinámica: Parte de la mecánica que tiene por objeto el estudio de las fuerzas que actúan sobre los cuerpos.

Leyes fundamentales de la mecánica: En la reconstrucción de accidentes de tráfico se debe tener presente las tres leyes fundamentales de la dinámica, que formuló Newton.

Primera: Ley de la inercia: Un cuerpo permanecerá en estado de reposo o con movimiento rectilíneo y uniforme mientras no actúen sobre ellos ninguna fuerza exterior.

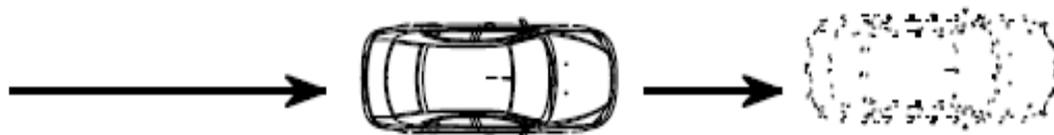
$$F_i = m \times a$$

La fuerza de la inercia es proporcional a la masa por la aceleración. Este principio físico se observa mejor cuando se viaja en un autobús de servicio urbano, especialmente de pie. Al acelerar el vehículo, los pasajeros experimentan una fuerza hacia atrás y hacia delante al frenar; según sea la velocidad será más o menos violenta dicha fuerza. Igualmente, en un vehículo que transporta mercancía la carga experimentará

un desplazamiento, alterando el centro de gravedad del automóvil más adelante se estudiará cómo se calcula dicho centro, creando una inestabilidad en el mismo, pudiendo llegar al vuelco.

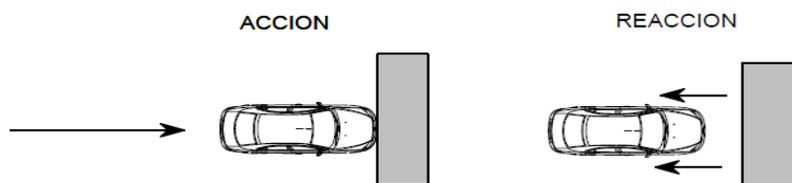
(tomado del libro de cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de tráfico, del autor tomas Muñoz guzmán).

Segunda: Ley de la dinámica: La variación de cantidad de movimiento es proporcional a la fuerza externa que lo origina y produce un desplazamiento en dirección a la fuerza en la que actúa. Es muy importante esta ley en la reconstrucción de accidentes de tráfico, pues, nos aclara la energía que provocó el desplazamiento, así como. La intensidad y dirección de la fuerza.



El vehículo se hallaba en reposo o a una velocidad mínima y al aplicarle una fuerza en su parte posterior realiza un desplazamiento hacia delante.

Tercera: Ley de interacción: Cuando un automóvil choca contra un obstáculo (acción) se origina otra fuerza igual, pero de sentido contrario (reacción).



Trabajo mecánico: Cuando una fuerza actúa sobre un cuerpo y este se mueve, se dice que dicha fuerza ha realizado un trabajo y se define:

$$T = F \times E$$

T: el trabajo medidos en julios (J)

F: la fuerza medida en newton (N)

E: los espacios medidos en metros (M)

En el sistema internacional la unidad de trabajo es el *julio*, que es el trabajo efectuado por una fuerza de 1 newton al desplazarse 1 metro en su misma dirección.

$$1 \text{ J} = 1 \text{ N} \times 1 \text{ m}$$

En el sistema técnico, que en algunas ocasiones se utiliza, la unidad de trabajo es el *kilográmetro* o *kilopondímetro*, que es el trabajo realizado cuando elevamos 1 kilo de peso a 1 metro de altura. Su relación con el *julio* es:

$$1 \text{ kgm} = 9,81 \text{ julios}$$

Cuando un vehículo circula, debido a la fuerza motriz que le proporciona su motor, en una dirección y dicha fuerza tiene el mismo sentido se dice que el trabajo es positivo; pero si el conductor, al alcanzar el vehículo una velocidad, utilizara el sistema de frenado para pararlo esta fuerza aplicada, sería negativa.

Energía cinética: Es la energía que posee un cuerpo en movimiento y produce una fuerza de empuje que es la causante de los desperfectos en las colisiones. Su fórmula es:

$$E_c = \frac{1}{2} \cdot m \cdot v^2$$

EC: energía cinética.

M: masa.

V: velocidad medida en m/s.

ESPACIO EN BLANCO

2.1.- La cinemática: Es la parte de la física que estudia el movimiento.

2.2.- Concepto de movimiento: Un cuerpo se mueve cuando varía su posición o distancia respecto a otro que se encuentra fijo. Los puntos que dicho móvil recorre, en su desplazamiento, recibe el nombre de trayectoria y con arreglo a su forma pueden ser: *rectilíneo o curvilíneo*.

2.3.- Clasificación de los movimientos: Los movimientos se clasifican en : *uniforme y variado*.

2.4.- Movimiento uniforme: Un móvil lleva movimiento uniforme cuando recorre espacios iguales en tiempo iguales, quedando determinado por la siguiente fórmula:

$$e = v \times t$$

e : espacio

v : velocidad

t : tiempo

Tomado del libro cálculo de velocidades en accidentes de tráfico. ALBA LOPEZ, Juan José; IGLESIAS PULLA, Alberto y ARAGUAS VINAJO, Joaquín. Accidente de Tráfico: Introducción al análisis de deformaciones, Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de la Universidad de Zaragoza, copy center 2001.

10.2. TABLA DE COEFICIENTES APLICABLES A LAS VIAS.

Descripción de la superficie	SECA				HÚMEDA			
	Zona Urbana		Zona Rural		Zona Urbana		Zona Rural	
	De	a	De	a	De	a	De	a
Cemento								
Nuevo, liso	0.80	1.20	0.70	1.00	0.50	0.80	0.40	0.75
Usado	0.60	0.80	0.60	0.75	0.45	0.70	0.45	0.65
Pulimentado por el tránsito	0.55	0.75	0.50	0.65	0.45	0.65	0.45	0.60
Asfalto o alquitrán								
Nuevo, liso	0.80	1.20	0.65	1.00	0.50	0.80	0.45	0.75
Usado	0.60	0.80	0.55	0.70	0.45	0.70	0.40	0.65
Pulimentado por el tránsito	0.55	0.75	0.45	0.65	0.45	0.65	0.40	0.60
Con exceso de alquitrán	0.50	0.60	0.35	0.60	0.30	0.60	0.25	0.55
Adoquín								
Nuevo, liso	0.75	0.95	0.60	0.85	0.50	0.75	0.45	0.70
Pulimentado por el tránsito	0.60	0.80	0.55	0.75	0.40	0.70	0.40	0.60
Piedra compacta								
Nuevo, liso	0.75	1.00	0.70	0.90	0.65	0.90	0.60	0.85
Pulimentado por el tránsito	0.50	0.70	0.45	0.65	0.30	0.50	0.25	0.50
Grava								
Apisonada, con riego asfáltico	0.55	0.85	0.50	0.80	0.40	0.80	0.40	0.60
Suelta	0.40	0.70	0.40	0.70	0.45	0.75	0.45	0.75

11. FUNDAMENTO NORMATIVO.

Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito)
TITULO 1 DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO 1 (PRINCIPIOS)

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. *(Subrayado fuera del texto).*

TÍTULO III NORMAS DE COMPORTAMIENTO
CAPITULO I (Reglas generales y educación en el tránsito)

ARTICULO 55. COMPORTAMIENTOS DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN: Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor pasajero o peatón, **debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables,** así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito *(subrayado fuera del texto).*

CAPITULO III.
CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS.

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.

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 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. (*subrayado fuera del texto*).

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, mototriciclos 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 ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. (*subrayado fuera del texto*).

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. (*subrayado fuera del texto*).

En proximidad a una intersección.

CLASIFICACIÓN Y USO DE LAS VÍAS.

ARTÍCULO 105. CLASIFICACIÓN DE VÍAS. Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano:

Vía de metro o metrovía

Vía troncal

Férreas

Autopistas

Arterias

Principales

Secundarias

Colectoras

Ordinarias

Locales

Privadas

Ciclorrutas

Peatonales

2. En las zonas rurales:

Férreas

Autopistas

Carreteras Principales

Carreteras Secundarias

Carreteables

Privadas

Peatonales.

La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

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.

CAPITULO XII. SEÑALES DE TRÁNSITO.

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 (subrayado fuera del texto).

11.1. DEFINICIONES

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

12. INTERPRETACIÓN DE LA INVESTIGACION

Mediante el análisis de los diferentes documentos aportados para el desarrollo de la presente investigación

y demás elementos de prueba obtenidos durante las actividades de campo en el lugar de los acontecimientos, se logra tener conceptos claros para interpretar la ocurrencia del accidente de tránsito de gravedad con persona fallecida, tipo choque, ocurrido el 17 de agosto de 2019, donde **EL IMPLICADO N°2**: señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, servicio **PARTICULAR**, luego de salir de una reunión social, en medio de la lluvia, inicio su desplazamiento en el sentido vial La Virginia-La "Y" de Cerritos, una velocidad entre los 78 y 80 K/h y a la altura del kilómetro 10+200, colisiona de manera violenta y a la velocidad de marcha contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°2**. vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, conducido por el señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaría (Caldas), el cual para la hora de los hechos al presentar una falla mecánica se encontraba orillado sobre la vía porque presentaba una falla eléctrica.

12.1. ZONA DE LESIONES EN EL IMPLICADO N°1

IMAGEN N°14

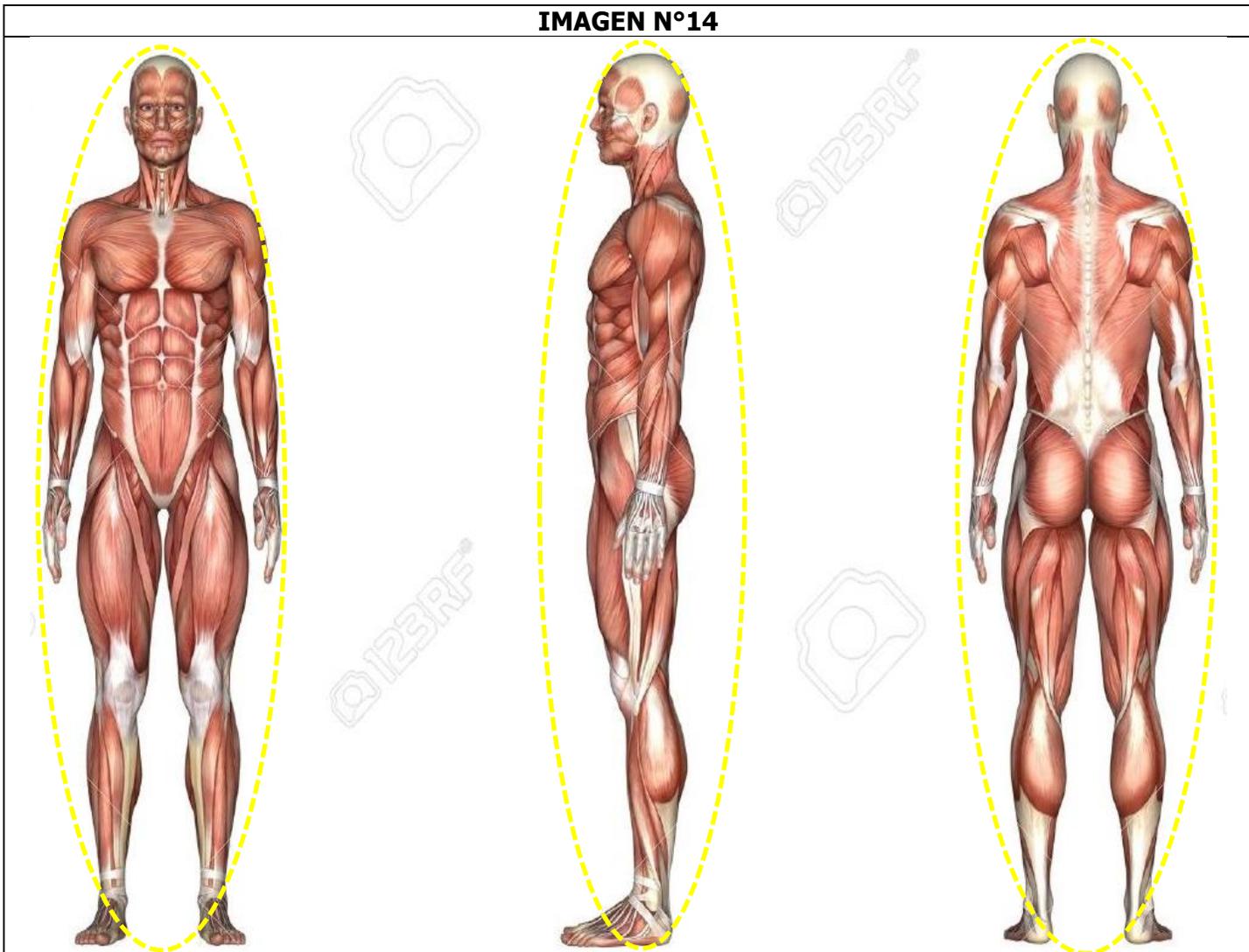


Imagen en la cual se ilustra la taxonomía del cuerpo humano y donde se describe que **EL IMPLICADO N°2** en momentos de la colisión estuvo expuesto a tener lesiones en diferentes partes del cuerpo, mas es necesario manifestar que en el acta de Inspección Técnica a Cadáver, se relacionan lesiones así:

- 1- Golpe en región frontal malar asimétrica.
- 2- Fractura cara interior medial pierna con exposición de hueso.

Situaciones que permiten de manera preferente manifestar que posiblemente que **EL IMPLICADO N°2:** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, en momentos que colisiona contra **EL IMPLICADO N°1**, no portaba el casco de seguridad y las gafas que permanentemente debía utilizar.

12.3. FASES DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO.



- ✓ **Fase de percepción:** el área física en que se desarrolla se conoce como área de percepción. El punto de percepción posible es aquel en que el accidente pudo ser percibido y considerado, y el punto de percepción real se determina por el momento en que el conductor tuvo conciencia de la posibilidad de accidente iniciando la acción evasiva correspondiente. Se logra establecer que EL IMPLICADO N°2, presento esta etapa desde el instante en que conociendo el peligro ante el cual se exponía al conducir en medio de la lluvia, falta de visibilidad y exceso de velocidad.
- ✓ **Fase de decisión:** se desarrolla en el espacio de maniobra, comenzando en el punto de evasión y acabando en el punto de conflicto. La determina el tiempo de reacción entre la percepción y la maniobra de evasión, cuya corrección al ejecutarse decidirá la menor gravedad en los daños que puedan producirse.
- ✓ **Fase de conflicto:** tiene lugar en el área de conflicto. está acotada por el momento en que el accidente resulta inevitable (punto clave) y se produce el mismo (punto de colisión de conflicto).
- ✓ **Fase o posición final:** momento en que los vehículos implicados se detienen. Cuando aparece la policía es el punto de terminación. Para la posterior investigación resulta vital determinar la manipulación o no de los cuerpos en la escena. El punto final señala el momento que acaban de producirse las consecuencias interesantes del accidente, suele coincidir con el de terminación.

De igual forma en la presente investigación es menester referirnos a la posición final en que queda ubicado **EL IMPLICADO N°2**, con referencia a las características de la vía, elementos recopilados en los actos urgentes y diferentes actividades de campo en el proceso de investigación, lo cual se da como consecuencia de factores importantes en el lugar de los hechos así:

- a) **VELOCIDAD DE DESPLAZAMIENTO:** se logra referenciar mediante las dinámicas viales y actividades de campo, que para que **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, haya colisionado contra la zona posterior del **IMPLICADO N°1** y por acción de la colisión halla fallecido instantáneamente transitaba a velocidades superiores a los **30 k/h** y que en medio de la lluvia y las adversas condiciones de visibilidad este no redujo su velocidad de acuerdo con lo consagrado en el **artículo 74 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito**.
- b) **TRAYECTORIA DE DESPLAZAMIENTO:** durante el proceso de investigación y análisis de las dinámicas viales, se logra establecer que la trayectoria del **IMPLICADO N°2** era sobre el sentido La Virginia-La "Y" de Cerritos, luego de haber estado en una despedida con los compañeros de trabajo en y en medio de la lluvia y baja visibilidad a una velocidad superior a los **30 K/h**, colisiona en línea recta contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1**.
- c) **MANIOBRA REALIZADA:** Durante el análisis de las diferentes dinámicas, no se referencia que en momentos de la persecucion de peligro u otra **EL IMPLICADO N°2**, haya realizado maniobras para evitar el hecho.
- d) **HALLAZGOS EN LA ESCENA:** durante el análisis de las imágenes fotográficas, tomadas el día de los hechos y que son aportadas por la parte interesada, se logra observar elementos fundamentales para la investigación como lo es las características de la vía con respecto a la posición en que quedaron ubicados **LOS VEHICULOS N°1** y **N°2**, y las partes que se desprendieron de los vehículos con ocasión del impacto, posición final del cuerpo sin vida del **IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, lesiones en la humanidad de la víctima, señal tipo como ubicado detrás sobre la vía detrás del **VEHICULO N°1**. Situaciones que argumentan lo manifestado anteriormente y donde claramente se aprecia que **EL IMPLICADO N°2**, colisiono al **IMPLICADO N°1**, a velocidades superiores a los **30 K/h** y que este para la hora de los hechos no contaba con visión correcta, pues como lo manifiesta su señora esposa, este usaba lentes para poder observar.

ESPACIO EN BLANCO

IMAGEN N°15



Imagen tomada en los actos urgentes y aportada por la parte interesada, en la cual se ilustra la posición en la cual se encontraba ubicado **EL IMPLICADO N°1** con respecto a la vía de ocurrencia de los hechos, en esta imagen se logra evidenciar que el rodante sobre la zona posterior contaba con la cinta retro-reflectiva y otros elementos los cuales permitían que **EL IMPLICADO N°1** fuera observado sobre la vía.

IMAGEN N°16

Imagen tomada durante los actos urgentes, la cual se usa para observar la posición en la cual quedo ubicado el rodante luego de presentar la falla mecánica que le impedía movilizarse.

IMAGEN N°17



Imagen tomada durante los actos urgentes, la cual se usa para observar la posición en la cual quedo ubicado **EL IMPLICADO N°1** luego de presentar la falla mecánica que le impedía movilizarse y en la cual se logra evidenciar que este para la fecha de los hechos contaba con la cinta reflectiva y que el cono de seguridad allí instalado contaba con cinta retro-reflectiva, además el rodante contaba con otros elementos como letras, orlas metálicas en los bordes de las luces de stop y otros que permitían observarlo en medio de la oscuridad.

IMAGEN N°18



Imagen tomada durante los actos urgentes en el lugar, en la cual se ilustra la posición en que se encontraba el **IMPLICADO N°1** con respecto a la vía, en esta se aprecia que **EL IMPLICADO N°2** contaba con suficiente espacio para transitar, así mismo se aprecia en la zona señal de tránsito que regula la velocidad a **30K/h**, y que debía ser acatada por los conductores.

- e) **POSIBLE PUNTO DE COLISION:** Durante el proceso de análisis se logra establecer que la autoridad de tránsito que atendió la diligencia, estableció como punto de impacto el lugar donde **EL IMPLICADO N°2** colisiona de manera violenta contra **EL IMPLICADO N°1** y que este lugar es consecuente de acuerdo a lo que se dio en la contingencia de los hechos, situación con la cual se logra establecer que los vehículos involucrados no tuvieron algún recorrido posterior a la colisión, estableciéndose además que **EL IMPLICADO N°2**, colisiona a la velocidad de marcha con la cual transitaba.

4.1 ZONA DE IMPACTO

El croquis permite establecer con precisión la posición final de los vehículos en la escena del accidente así como su orientación y todo aquello comprendido dentro de la escena de accidente que tenga alguna incidencia en los cálculos a desarrollar. Sin embargo el croquis no puede determina el punto exacto donde ocurrió la colisión entre los dos vehículos. Por esta razón el re constructor con base al croquis, la evidencia presentada en el mismo, como huellas de frenado, restos de carrocería desprendidos en la colisión, obstáculos presentes en la escena del accidente entre otros y usando su experiencia, determina una zona de impacto, la cual gráficamente se puede representar como una matriz cuadrada de

Tomado del manual de investigación de accidentes de tránsito.

ESPACIO EN BLANCO

IMAGEN N°19



Imagen tomada durante los actos urgentes en la cual se ilustra la zona donde **EL IMPLICADO N°2**, colisiona de manera violenta al **IMPLICADO N°1**.

f) **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA:** durante el análisis del lugar de los hechos se establece de manera clara, que si bien es cierto la ocurrencia de los hechos se dio en medio de la lluvia y con visibilidad adversa por la hora nocturna y así mismo transita volumen vehicular en el sector, esta vía se encontraba demarcada y señalizada, lo cual alertaba al **IMPLICADO N°2** sobre su actuar frente a las señales y normas de tránsito.

12.4. VISION DE LOS CONDUCTORES.

De igual forma mediante el proceso de análisis de los elementos de prueba y actividades de campo a fines de establecer las posibles conductas en que pudieron haber incurrido los conductores involucrados para que se originara el accidente de tránsito de fecha **17/08/2019**, según documentación aportada por la parte interesada, se logra evidenciar datos relevantes para determinar la visual y estado anímico del **IMPLICADO N°2** así:

Fecha de los hechos	17/08/2019
Fecha en que inicio labores	16/08/2019
Día de los hechos según calendario	Sábado
Hora de los hechos	02:02 horas de la madrugada
Condiciones climáticas	Lluvia, niebla
Visibilidad	Reducida por la lluvia y falta de alumbrado publico
Estado de la vía	Húmeda y/o saturada por agua
Limitaciones	Uso de gafas de manera permanente
Actividad laboral y horas en que la realiza.	Analista de crédito agropecuario, labor que se realiza durante el día.
Actividad realizada antes del accidente	La víctima se encontraba en una despedida con un grupo de compañeros.

Elementos antes referenciados en la presente tabla de datos, con las que durante el proceso de investigación nos llevan a determinar que **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, para la hora y fecha de los hechos ya contaba con más de 12 horas de estar despierto, en el cual su cuerpo se encontraba fatigado o disminuido por el cansancio y que este posiblemente al encontrarse en una despedida o reunión de amigos, pudo haber ingerido algún tipo de bebida embriagante la cual agudizo la capacidad visual y de reacción a la hora de conducir su **MOTOCICLETA** en medio de la lluvia y con poca visibilidad, situación por la **EL IMPLICADO N°2** al encontrarse fatigado y posiblemente bajo la ingesta de alguna bebida embriagante, no pudo observar el cono de señalización y al **IMPLICADO N°1**: vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, conducido por el señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaría (Caldas), elementos antes descritos que nos permiten manifestar que la visual del **IMPLICADO N°2** en momentos que colisiona con **EL IMPLICADO N°1**, eran mínimas.

IMAGEN N°20



Imagen que se toma como modelo para ilustrar el estado en la visión del **IMPLICADO N°2** para la fecha de los hechos, pues este sobre su desplazamiento contaban con visión central y periférica mínima debido al estado de cansancio que presentaba luego de estar más de **12 horas despierto y posiblemente bajo la ingesta de algún tipo de bebida embriagante.**

13. EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE.

De la anterior narrativa se realiza una representación gráfica de la dinámica del accidente de tránsito en 3D, realizada en el software de reconstrucción FX3.

IMAGEN N°21



Imagen de reconstructor virtual Fx3, en el cual se grafica el desplazamiento de **LOS IMPLICADOS N°2 y N°2**, observados desde la trayectoria vial La Virginia-La "Y" de Cerritos.

IMAGEN N°22

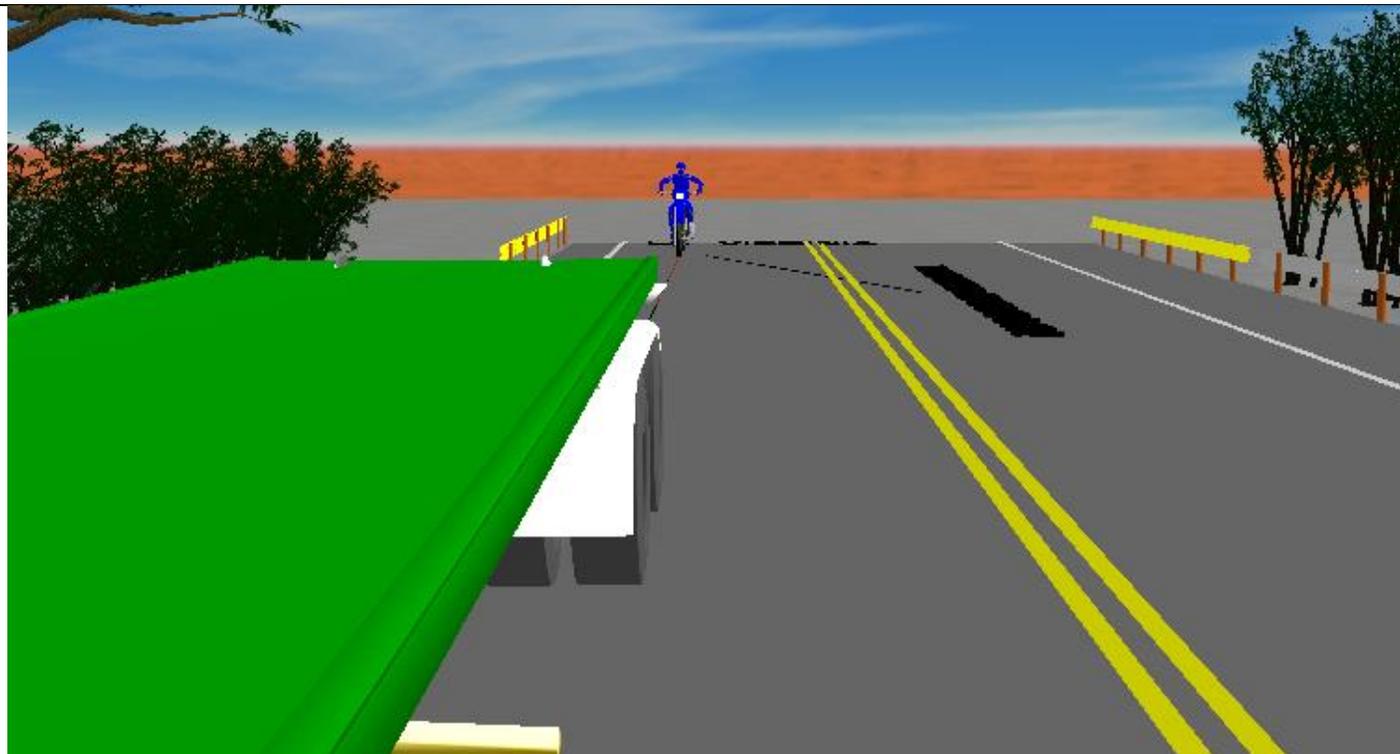


Imagen de reconstructor virtual Fx3, en el cual se grafica la maniobra realizada por **EL IMPLICADO N°2**, en momentos este se desplaza al lugar donde colisiona contra la zona posterior del **IMPLICADO N°1**

IMAGEN N°23

Imagen de reconstructor virtual Fx3, en el cual se grafica la trayectoria realizada por **EL IMPLICADO N°2**, en momentos que se acerca a la colisión violenta contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1**.

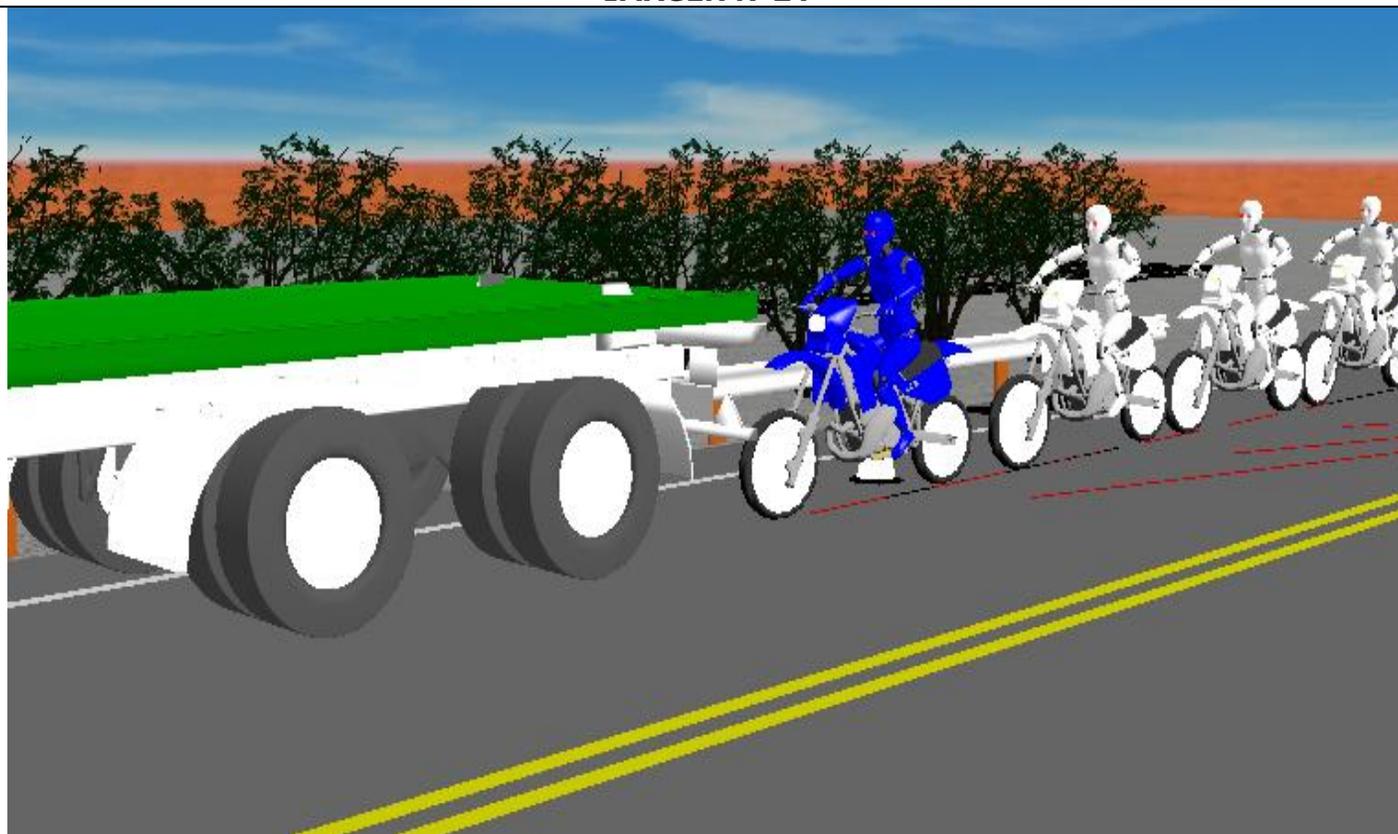
IMAGEN N°24

Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se aprecia la dinámica de recorrido realizada por **EL IMPLICADO N°2** con referente al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**.

IMAGEN N°25



Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se aprecia la dinámica de recorrido realizada por **EL IMPLICADO N°2** con referente al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**, observada desde el sentido vial La Virginia-La "Y" de Cerritos.

IMAGEN N°26

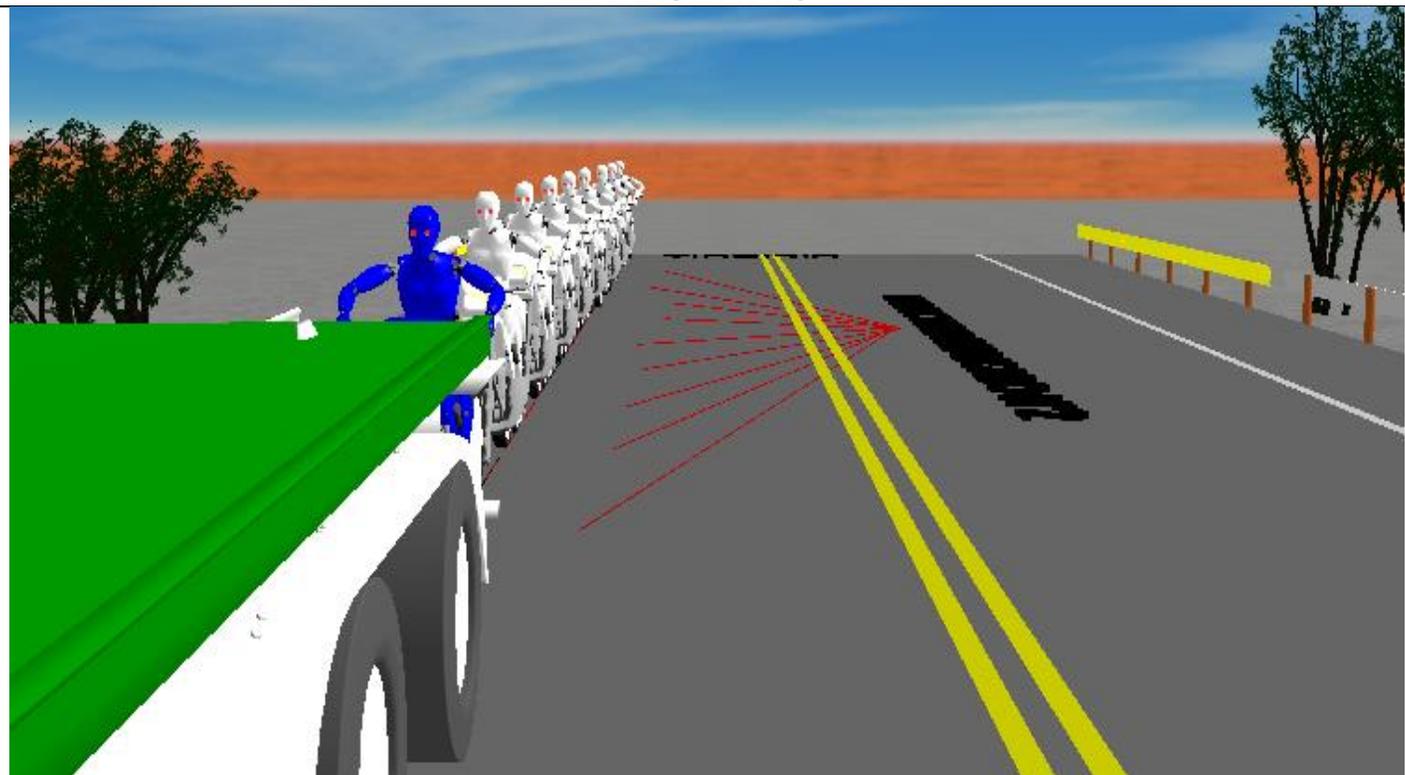


Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se aprecia la dinámica de recorrido realizada por **EL IMPLICADO N°2** con referente al lugar donde colisiona al **IMPLICADO N°1**, observada desde el sentido vial La "Y" de Cerritos-La Virginia.

IMAGEN N°27



Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se ilustra la dinámica de trayectoria en que **EL IMPLICADO N°1**, es colisionado por **EL IMPLICADO N°2**.

IMAGEN N°28

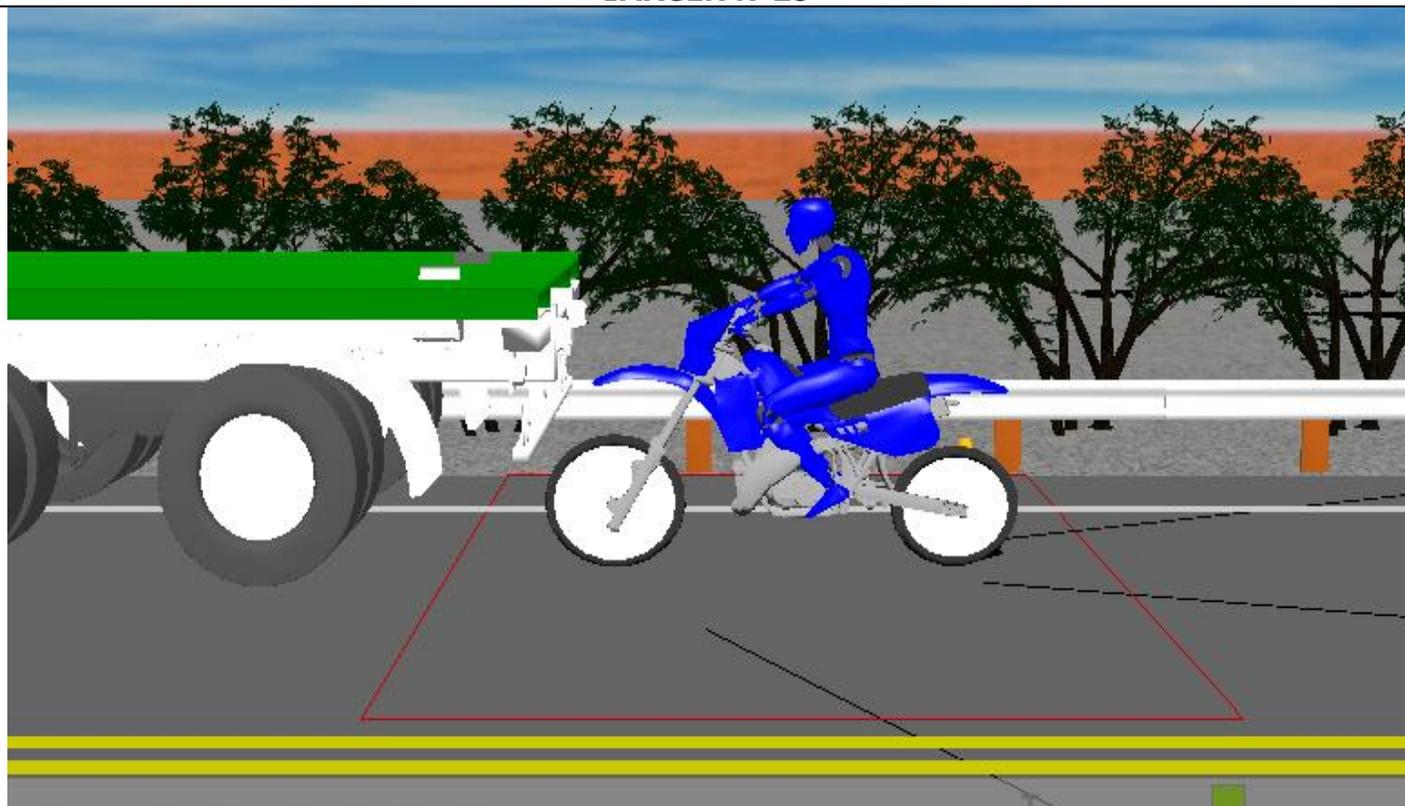


Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se ilustra la dinámica de trayectoria en que **EL IMPLICADO N°1**, es colisionado por **EL IMPLICADO N°2**.

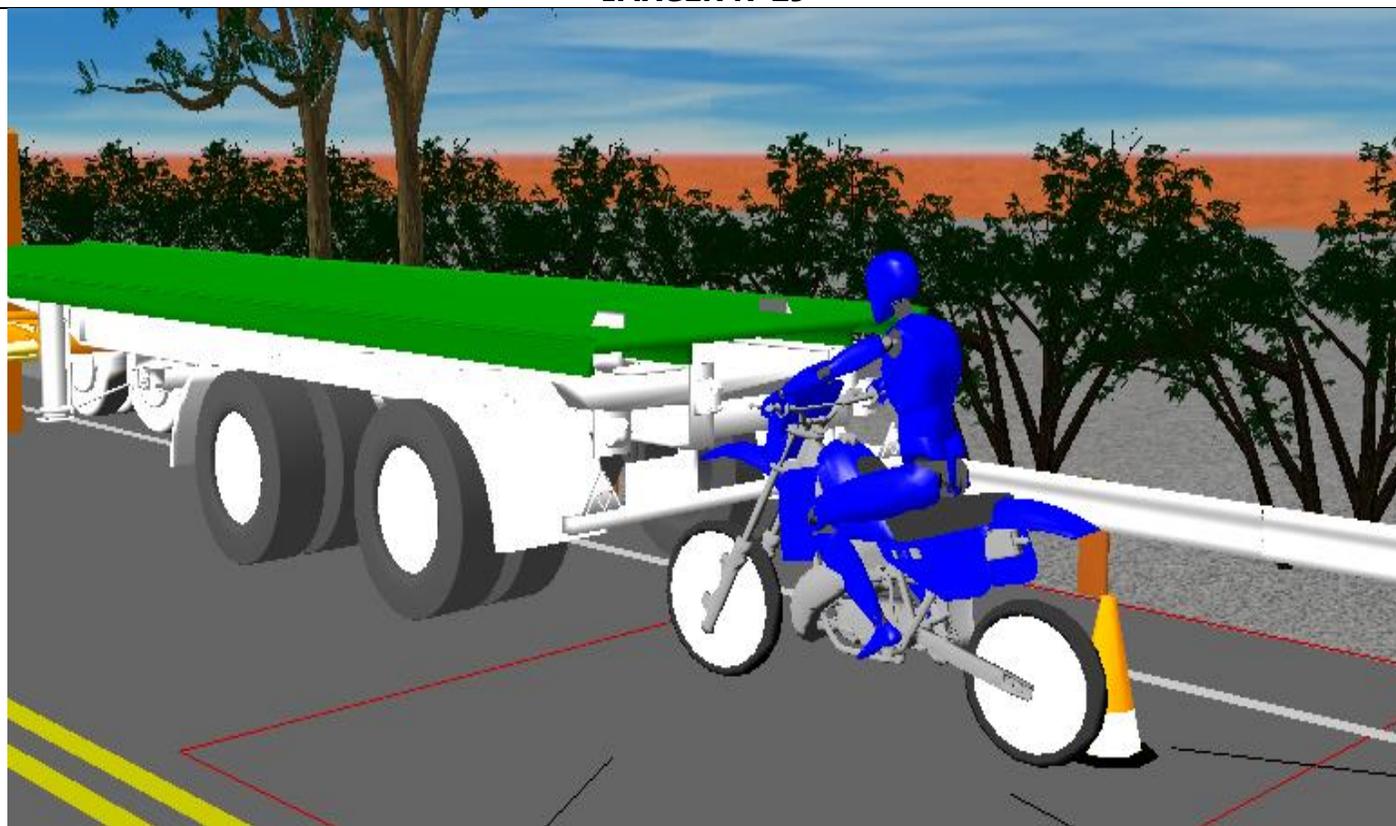
IMAGEN N°29

Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se ilustra la dinámica de trayectoria en que **EL IMPLICADO N°2**, colisiona violentamente al **IMPLICADO N°1** en la zona posterior izquierda.

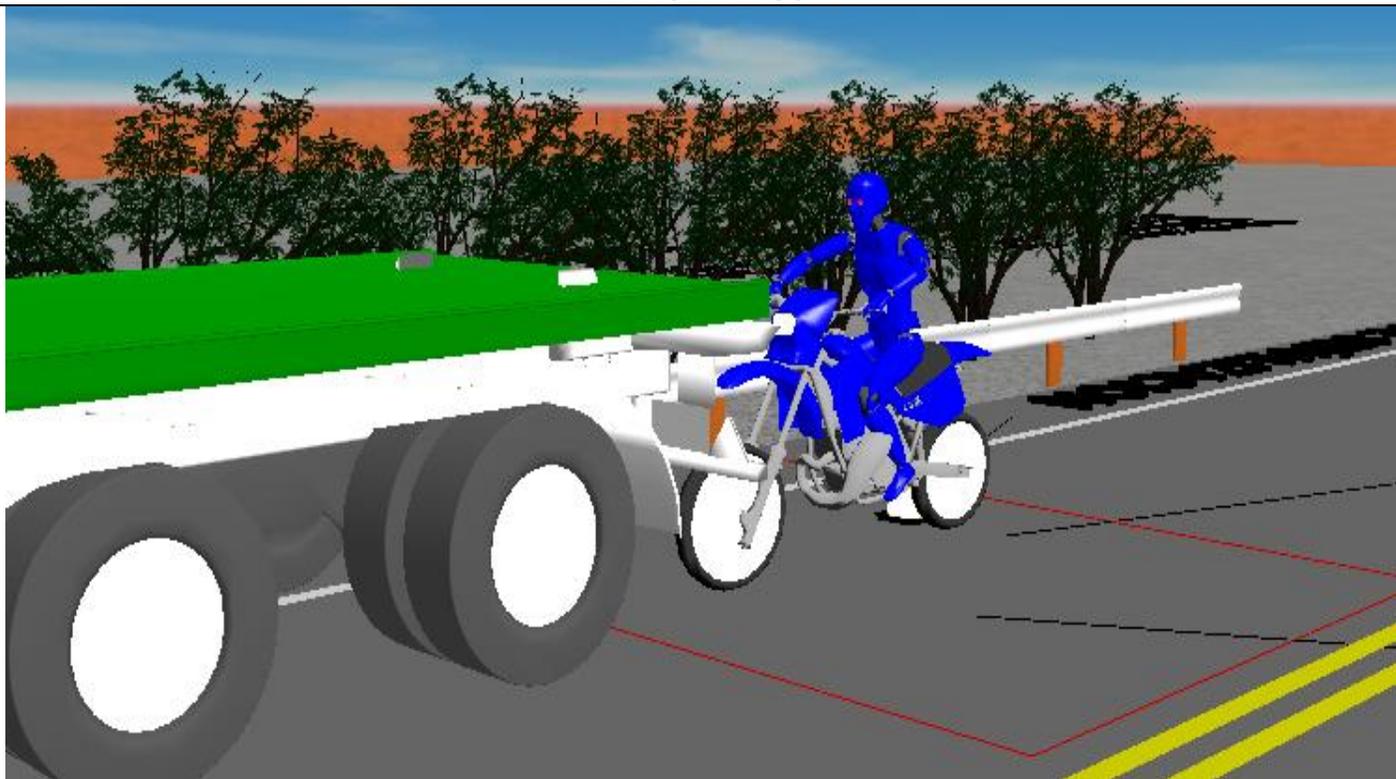
IMAGEN N°30

Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se ilustra la dinámica de trayectoria en que **EL IMPLICADO N°1**, es colisionado por **EL IMPLICADO N°2**.

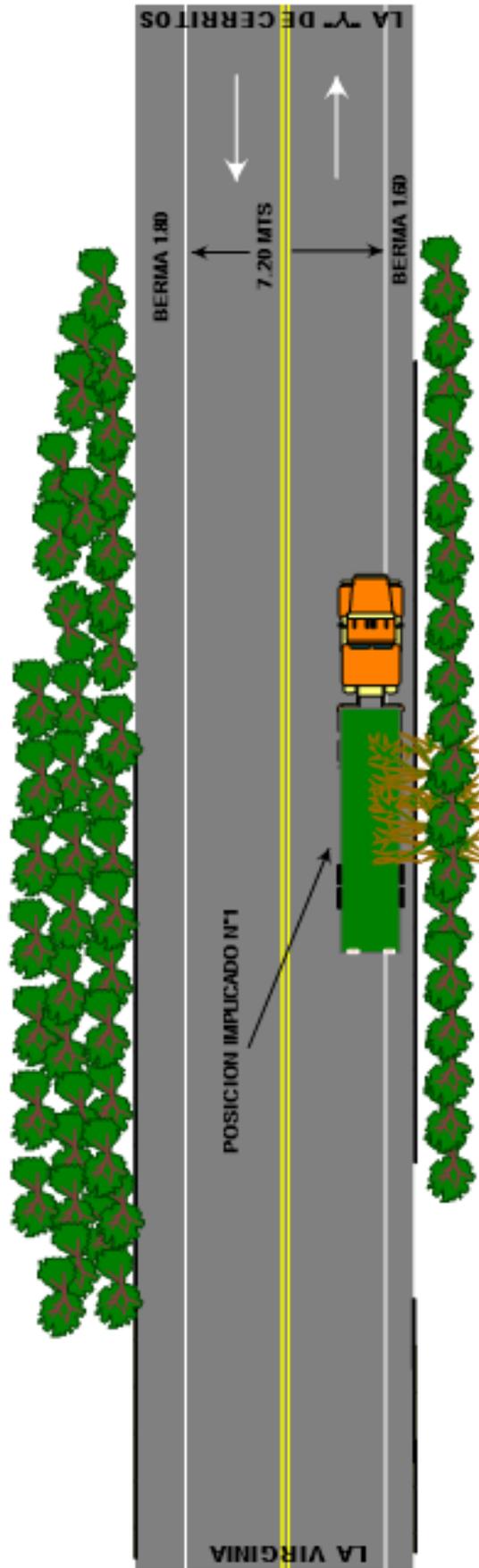
IMAGEN N°31



Imagen del reconstructor virtual fx3, en la cual se ilustra la dinámica de trayectoria en que **EL IMPLICADO N°2**, colisiona violentamente al **IMPLICADO N°1** en la zona posterior izquierda, observada desde la trayectoria en que este se desplazaba.

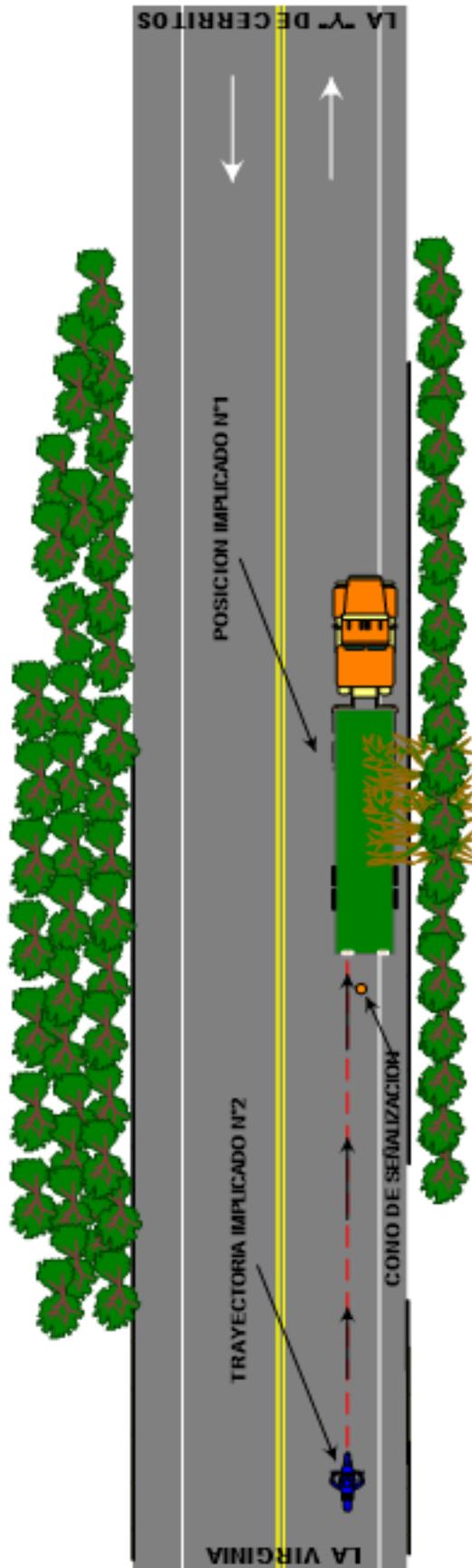
ESPACIO EN BLANCO

**CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA "Y" DE CERRITOS
BOSQUEJO DE POSICION IMPLICADO N°1**



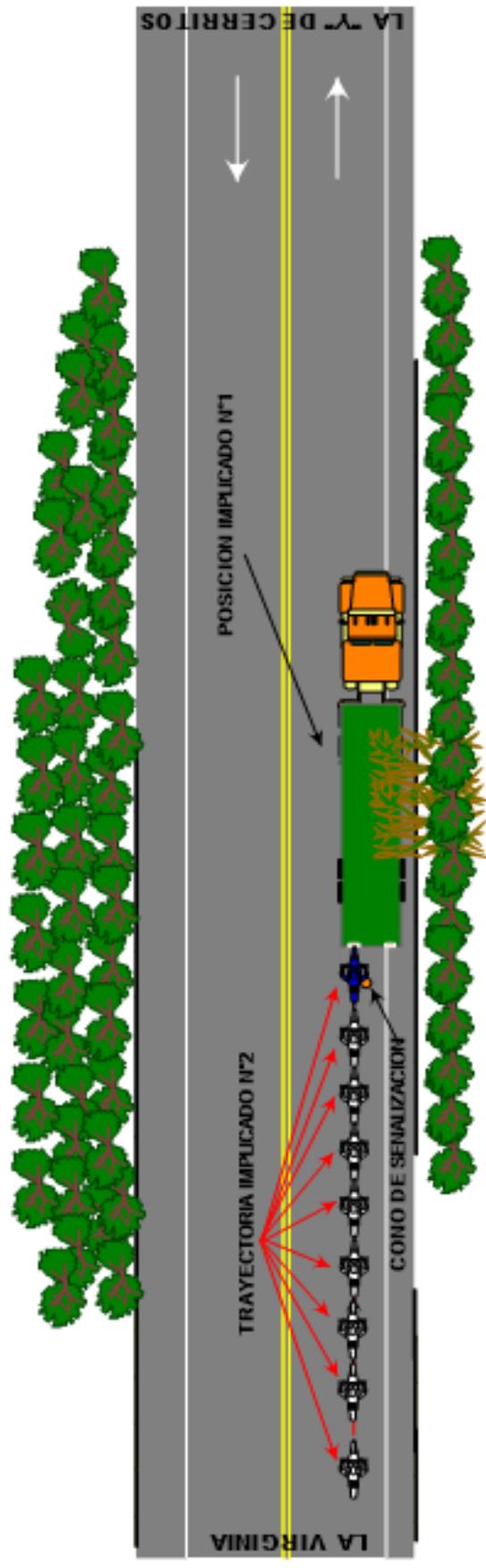
**ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
CEL. 3146908486
EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
CARGO: TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES**

**CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA Y DE CERRITOS
BOSQUEJO DE TRAYECTORIA IMPLICADO N°2**



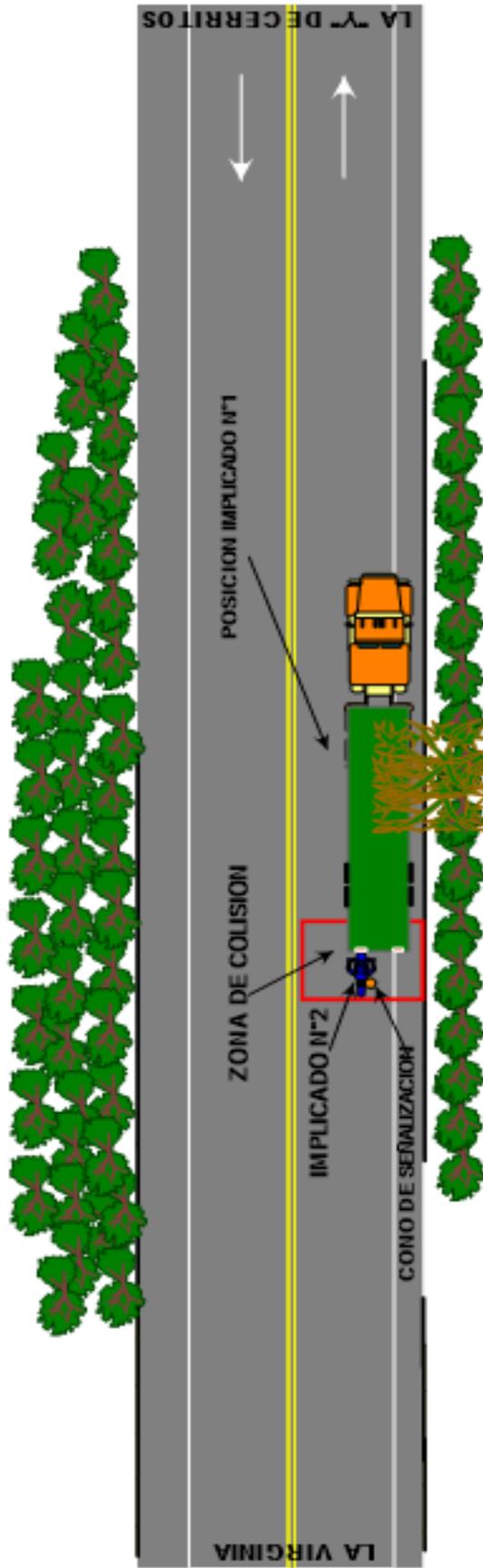
**ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
CEL 3146908486
EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
CARGO: TECNÓLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES**

**CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
 LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA Y DE CERRITOS
 BOSQUEJO DE TRAYECTORIA IMPLICADO N°2 Y POSICION FINAL IMPLICADO N°1**



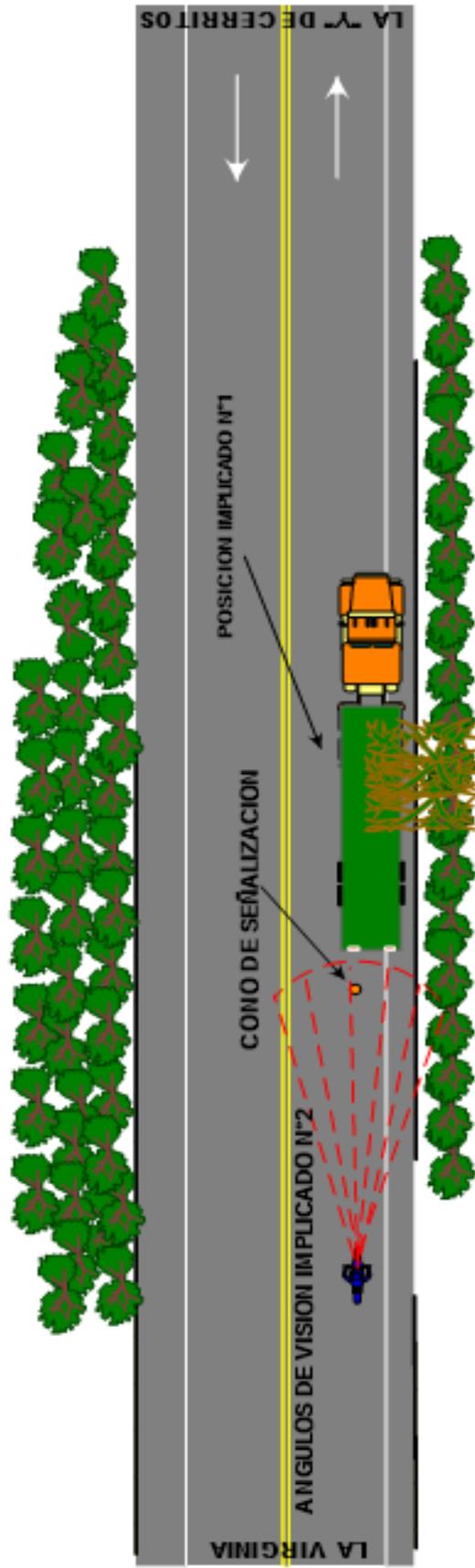
**ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
 IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
 CEL 3146908486
 EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
 CARGO: TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES**

**CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
 LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA "Y" DE CERRITOS
 BOSQUEJO DE ZONA DE COLISION IMPLICADO N°2**



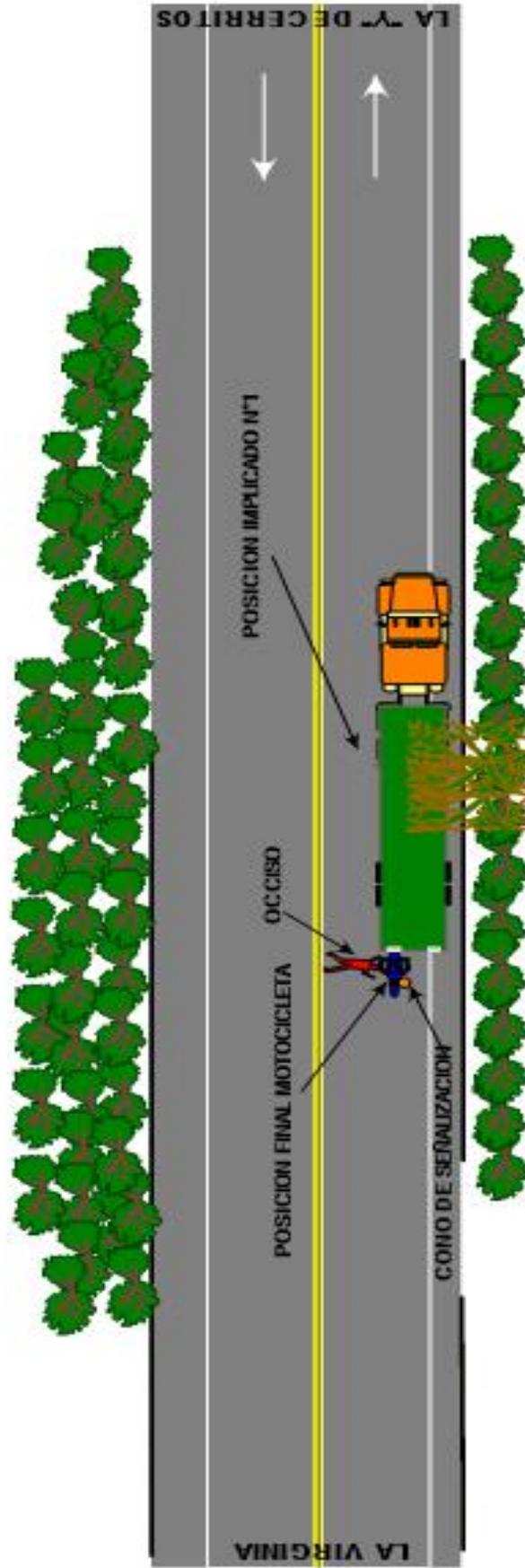
**ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
 IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
 CEL 3146908486
 EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
 CARGO: TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES**

**CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
 LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA Y DE CERRITOS
 BOSQUEJO DE ANGULOS DE VISION IMPLICADO N°2**



**ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
 IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
 CEL 3146908486
 EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
 CARGO: TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES**

CASO: HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO
LUGAR: KILOMETRO 10+200 DE LA VIA LA VIRGINIA-LA Y DE CERRITOS
BOSQUEJO DE POSICIONES FINALES



ELABORO: JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA
IDENTIFICACION: 16507881 DE BUENAVENTURA VALLE
CEL. 3146908486
EMAIL: JACA9262@GMAIL.COM
CARGO: TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES

14. DINÁMICA DEL ACCIDENTE.

Durante el proceso de investigación se logra contar con diferentes documentos elaborados en los actos urgentes, los cuales son aportados por la parte interesada y que, junto con las actividades de campo realizadas en el lugar de los hechos, permiten recrear una dinámica de lo acontecido y manifestar claramente que el día 17/10/2019, entre las 02:00 y 02:30 horas **EL IMPLICADO N°2:** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, luego de estar en una despedida y/o reunión con algunos amigos, bajo una fuerte lluvia y la visibilidad reducida por la falta de alumbrado público, el cansancio luego de haber laborado durante el día y posiblemente bajo la ingesta de alcohol, inicio su desplazamiento sobre el sentido vial La Virginia-La "Y" de Cerritos, con el objetivo de dirigirse a su residencia ubicada en el municipio de Cartago (V) y a la altura del kilómetro 10+200, colisiona de manera violenta contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1:** vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, conducido por el señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaría (Caldas), el cual se encontraba orillado a la derecha de la vía luego de haber sufrido una falla mecánica y ante la imposibilidad de poder orillarse o estacionarse totalmente fuera de la vía y quien había señalado con dos conos de seguridad para evitar accidentes.

Dinámica antes manifestada, que junto con los daños presentados en la **MOTOCICLETA** de placa **ZPQ-30E** conducida por **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), nos llevan a manifestar en momentos que **EL IMPLICADO N°2**, inicio su desplazamiento sobre el sentido vial La Virginia-La "Y" de Cerritos y colisiono con **EL IMPLICADO N°1**, transitaba a una velocidad variable entre los 70 y 80 K/h, que es una velocidad promedio donde las barras de amortiguación delanteras y en conjunto delantero en una motocicleta de estas características tienden a sufrir doblamiento ante una colisión violenta. y que de igual forma este antes de accidentarse, estaba en una despedida de amigos como lo manifiesto su señora esposa en entrevista rendida el día 17/08/2019, o sea que podría haber estado conduciendo bajo los efectos de alguna bebida embriagante, yendo de esta forma en contravía de lo normado en los artículos **55,61 y 74 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito**, que a la letra dicen:

- **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 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. (subrayado fuera del texto)*
- **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. (subrayado fuera del texto)*
- **ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD.** *Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: (subrayado fuera del texto)*
 - *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*
 - *En las zonas escolares.*
 - *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. (subrayado fuera del texto)*
 - *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. (subrayado fuera del texto)*

- *En proximidad a una intersección.*

Apuntes de la entrevista rendida que de igual forma se convierten en elemento importante a la hora de determinar el grado de responsabilidad que tuvo **EL IMPLICADO N°2** a la hora de desplazarse en la zona de los hechos y que de manera clara permiten establecer que las acciones realizadas por **EL IMPLICADO N°2** en momentos que decidió conducir su **MOTOCICLETA** bajo la lluvia, a una velocidad superior a los **30K/h** y posiblemente bajo la ingesta de algún tipo de bebida embriagante, nos llevan a manifestar que el accidente presentado se dio por una causa exclusiva de la víctima, situación que así mismo pudieron percibir las autoridades de tránsito que realizaron los actos urgentes y que por esta razón en la casilla número 11 que se refiere a las hipótesis del accidente, plasmaron la codificación **138 "falta de precaución por lluvia, niebla o humo"**, descrita en la Resolución 0011268 del 2012 (manual de diligenciamiento de informes de accidentes). Codificación que fuera de ser acertada para el caso que nos ocupa, los policiales que manejaron la escena pudieron de acuerdo con sus conocimientos técnicos observar que **EL IMPLICADO N°2**: señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, a la hora de los hechos transitaba sin la debida precaución, por ende si este **IMPLICADO** hubiera transitado a **30 K/h** ante estas condiciones climáticas como le ordenaba el artículo 74 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, habría tenido la suficiente reacción para detener su **MOTOCICLETA** y no colisionar de manera violenta contra la zona posterior izquierda del **IMPLICADO N°1**.

Normativamente hay que reconocer que el legislador fue sabio a la hora de establecer velocidades mínimas en momentos que se reduzcan las condiciones de visibilidad, toda vez que la visual de cada persona es diferente ante los diferentes obstáculos que un conductor puede encontrar sobre la vía, pues técnicamente está comprobado que una motocicleta transitando a una velocidad de **30K/h** fácilmente puede detener su marcha sin que se causen lesiones en la integridad del conductor, pero para poder realizarlo de manera eficaz es necesario que la persona que va guiando el automotor reúna requisitos indispensables como:

- ✓ Buen estado anímico
- ✓ Optima visión
- ✓ Conocimiento de y respeto de las normas

Elementos esenciales en la conducción que son mínimos y que claramente en mediante el análisis de la presente investigación podríamos manifestar que **EL IMPLICADO N°2** no tuvo en cuenta a la hora de conducir su **MOTOCICLETA**, porque:

- **Buen estado anímico:** como ya se dijo anteriormente **EL IMPLICADO N°2** para la fecha y hora de los hechos, si nos apegamos a la profesión a que se dedica, la cual se lleva a cabo durante el día, este para el momento en que se accidento contaba con más de 12 horas de estar despierto, antes de colisionar estaba en una reunión de amigos y posiblemente transitaba bajo la ingesta de alcohol.
- **Optima visión:** como ya fue referenciado por su señora esposa en la entrevista rendida el día 17/08/2019, **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), utilizaba gafas de modo permanente, lo cual, ante las condiciones de lluvia, neblina y estado anímico por cansancio, posible ingesta de alcohol u otras patologías que pudiera tener la víctima, reducen simplemente la visión sobre la vía oscura y con esto la capacidad de percibir el peligro y de reaccionar, acotándose además que de acuerdo con las lesiones presentadas no se evidencia si la persona para la fecha del hecho portaba o no las gafas que usaba de modo permanente.

- **Conocimiento de y respeto de las normas:** para cualquier conductor apegado a las normas de tránsito es algo lógico el saber que debe reducir su velocidad cuando se encuentra transitando bajo fenómenos climáticos como la lluvia, niebla y la vía sin iluminación, y más aún si presenta cansancio por las horas que lleva despierto o ha ingerido algún tipo de bebida embriagante.

Argumentos antes descritos que durante el proceso de investigación, nos guía a manifestar, que si bien es cierto para la hora de los hechos **EL IMPLICADO N°1**, se encontraba estacionado en la vía por una falla eléctrica que le impedía tener luces estacionarias encendidas y que a pesar de esto tenía un cono de seguridad que alertaba sobre su presencia en la vía, la causa eficiente del accidente de tránsito no obedeció a las maniobras o conductas de este, sino a las realizadas por **EL IMPLICADO N°2**, toda vez que si este se fuera apegado a las normas de tránsito, el accidente no se fuera presentado, lo que nos lleva así mismo a manifestar que el factor determinante en la ocurrencia del accidente que hoy se investiga se dieron por causas imputables al **IMPLICADO N°2** como: falta de precaución al conductor, exceso de velocidad, imprudencia en la conducción, no respetar las normas y señales de tránsito, no estar atento a la vía y sus peligros, cansancio y posiblemente transitar en estado de embriaguez, dejando claro que esta última le corresponde al IMLCF, determinarla mediante su análisis toxicológico para que sea sustentada en firme.

Por otra parte para algunos investigadores se podría decir que la posición en la cual se encontraba **EL IMPLICADO N°1** sobre la vía afecto la movilidad, se debe recordar que este tipo de vehículos, no es como un vehículo familiar convencional fácil de ser orillado ante una falla mecánica y que este no se encontraba en la vía por azar, toda vez que su estadía en el lugar obedeció a una falla eléctrica, la cual no es fácil de ser subsanada y que el lugar donde se encontraba el **IMPLICADO N°1** como lo muestran las imágenes tomadas en la fecha de los hechos, corresponden a una zona recta, desde donde **EL IMPLICADO N°2** al movilizarse en su **MOTOCICLETA** modelo 2020, podía con el rayo de luz que esta tenía debido a que estaba nueva observar en medio de la lluvia a una velocidad de **30 K/h** donde se encontraba el cono de seguridad instalado en la vía y los elementos reflectivos como pintura, cinta, placa y demás instalados en la carrocería del automotor y que permitían que **IMPLICADO N°1**: vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, conducido por el señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaría (Caldas), fuera observado por los demás usuarios que en esa vía bajo las condiciones climáticas y de visibilidad transitaran, fiel testimonio este que no hubo otros rodantes que se accidentaran con este antes de que lo hiciera **EL IMPLICADO N°2**, situación en la cual queda totalmente descartado que la presencia del **IMPLICADO N°1** en ese sector y su señalización haya sido las causantes de los hechos.

De otro lado se encuentra debidamente documentado que un vehículo tipo motocicleta transitando a una velocidad entre los 30 K/h como debía transitar **EL IMPLICADO N°2** ante las condiciones climáticas, requiere una distancia de reacción que no supera los 8.33 metros, y que el rayo de la luz en la farola de una **MOTOCICLETA** como la involucrada en los hechos cuenta con una distancia que supera los 30 metros, análisis con el que se logra manifestar que la distancia de reacción que tenía **EL IMPLICADO N°2** en momento de los hechos, era mayor que la necesaria partiendo del rayo de la luminosidad de la farola en su motocicleta como para poder reaccionar a una distancia de 30 metros o más al percibir el peligro.

ESPACIO EN BLANCO

Velocidad KM/H	Distancia de Reacción (Metros)	 (Metros)	 (Metros)	Diferencia (%)
40	8,33	18,62	12,45	66,85%
50	10,42	26,49	16,85	63,59%
60	12,50	35,65	21,76	61,04%
70	14,58	46,09	27,19	58,98%
80	16,67	57,82	33,13	57,30%
90	18,75	70,83	39,58	55,88%
100	20,83	85,13	46,55	54,68%
110	22,92	100,72	54,04	53,65%
120	25,00	117,59	62,04	52,76%
130	27,08	135,75	70,55	51,97%
140	29,17	155,20	79,58	51,28%
150	31,25	175,93	89,12	50,66%
160	33,33	197,94	99,18	50,10%
180	37,50	245,83	120,83	49,15%
190	39,58	271,71	132,43	48,74%
200	41,67	298,87	144,55	48,36%



Tomado de: <https://gcdn.emol.cl/motos/files/2012/07/frenado-motos-2.jpg>

15. CONCLUSIONES.

Teniendo en cuenta las diferentes actividades de campo, labores de vecindario, análisis de los diferentes documentos aportados para el desarrollo de la presente investigación, se logra tener argumentos claros para concluir lo siguiente.

RESPECTO A LA FECHA, HORA y LUGAR DE LOS HECHOS

- 1- El accidente de tránsito investigado tuvo ocurrencia el día 17/08/2019, entre las 02:00 y 02:30 horas, en el Kilómetro 10+200 de la vía La Virginia-La "Y" de Cerritos, esto en Jurisdicción de Pereira (R).

RESPECTO A LOS VEHÍCULOS

- 2- Mediante el análisis de los diferentes documentos aportados para el desarrollo de la presente investigación, no se logra contar con el análisis realizado al vehículo tipo **MOTOCICLETA** de placa **ZPQ-30E** del cual no se establece el estado mecánico de este, estado de frenos, llantas, luces y demás a la hora de los hechos y **TRACTO CAMION** de placas **UYA-380**, del cual solo se hace referencia a que presentaba fallas por arranque y automático, los cuales son elementos eléctricos del automotor.
- 3- Se logra mediante el proceso de investigación establecer que **EL IMPLICADO N°1**, se encontraba orillado sobre la vía por una falla eléctrica y ante la imposibilidad de poder orillarse o ser estacionado en otro lugar fuera de la calzada vial.
- 4- Se logra establecer durante el análisis de la documentación aportada que en el informe de accidentes de tránsito referencian la **MOTOCICLETA** de placas **ZPQ-30E**, conducida por **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), era modelo 2020, lo cual se presume para la hora de los hechos contaba con buena luz en su farola y por ende un rayo de luz suficiente para poder ver en medio de la lluvia, la ausencia de alumbrado público y transitando a **30K/h** en una vía recta, el cono de seguridad instalado en la vía y la cinta retro-reflectiva adherida a la carrocería del **IMPLICADO N°1** para ser observado y evitar colisionar con este.
- 5- Como se aprecia en las imágenes tomadas para la fecha de los hechos, **EL IMPLICADO N°1** tenía adherido en la zona posterior de la carrocería, cinta reflectiva de acuerdo a la resolución 1572 de 2019, pintura y demás que le permitían ser observado por otros rodantes en medio de la noche.

RESPECTO DE LA VÍA

- 6- Durante el proceso de investigación y análisis de la vía, se logra establecer que esta cuenta con señales de tránsito y demarcación adecuada que alerta y/o regula el comportamiento de los conductores con el objetivo de evitar accidentes, pues en esta vía ante el constante flujo de vehículos, es necesario que los conductores acaten las señales de tránsito existentes.
- 7- Mediante el estudio de la vía, se logra establecer de manera puntual, que esta no influyó en el accidente de tránsito, toda vez que esta se encuentra construida en asfalto, en buen estado, cuenta con las medidas reglamentarias, y además tiene señales de tránsito que regulan el comportamiento de los conductores, las cuales para la fecha de los hechos debieron ser tenidas en cuenta.

RESPECTO A LOS IMPLICADOS

- 8- **IMPLICADO N°1:** señor **ARLEY QUINTERO FANDIÑO**, identificada con cedula **9'977.430** de Villamaría (Caldas) conductor del vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, se encontraba orillado en ese sitio toda vez que el automotor había sufrido una falla eléctrica.

- 9- **EL IMPLICADO N°2:** señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), conductor del vehículo tipo **MOTOCICLETA**, de placa **ZPQ-30E**, marca **AKT**, color **NEGRO**, para la hora de los hechos se movilizaba sobre la trayectoria vial La Virginia-La "Y" de Cerritos, luego de estar reunido con amigos en una despedida.
- 10- **EL IMPLICADO N°2**, señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), tenía como profesión analista de crédito agropecuario, lo cual corresponde a una actividad laboral que se realiza durante el día, lo que nos lleva a manifestar que durante el día anterior 16/08/2019 laboro y en horas de la noche del viernes 16/08/2019 estuvo reunido con sus compañeros de trabajo en una despedida hasta minutos antes de accidentarse el día 17/08/2019, situación que por la cual esta persona en momentos que sufrió el accidente de tránsito en que perdió la vida tenía más de 12 horas de estar despierto y por tanto se encontraba agotado anímicamente como para tener una correcta visual sobre la vía en medio de la lluvia y la oscuridad de la noche.
- 11- **EL IMPLICADO N°1** sobre la vía afecto la movilidad, se debe recordar que este tipo de vehículos, no es como un vehículo familiar convencional fácil de ser orillado ante una falla mecánica y que este no se encontraba en la vía por azar, toda vez que su estadía en el lugar obedeció a una falla eléctrica, la cual no es fácil de ser subsanada.
- 12- **EL IMPLICADO N°2** al movilizarse en su **MOTOCICLETA** modelo 2020, podía con el rayo de luz que esta tenía debido a que estaba nueva observar en medio de la lluvia y transitando una velocidad de **30 K/h** como lo ordena el artículo 74 de la ley 769 de 2002 (Código nacional de Transito) para estos eventos donde la visibilidad es desfavorable, observar donde se encontraba el cono de seguridad instalado en la vía y los elementos reflectivos como pintura, cinta, placa y demás adheridos en la carrocería del automotor y que permitían que **IMPLICADO N°1:** vehículo tipo **TRACTO CAMION**, de placas **UYA-380**, marca **INTERNATIONAL**, color **NARANJA**, servicio **PUBLICO**, fuera visto por otros usuarios viales.
- 13- El lugar donde se encontraba **EL IMPLICADO N°1** como lo muestran las imágenes tomadas en la fecha de los hechos, corresponden a una zona recta, desde donde **EL IMPLICADO N°2** aun en medio de la lluvia podía observar el cono de seguridad instalado en la vía y la posición del **IMPLICADO N°1** varado por una falla eléctrica.
- 14- Si **EL IMPLICADO N°2** para la fecha de los hechos, hubiese transitado a **30 K/h** como lo establece el artículo 74 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transito) ante las condiciones de visibilidad, y su estado anímico fuera sido optimo, habría tenido plena capacidad para detener la marcha de la **MOTOCICLETA**, sin causarse un accidente lamentable como el acontecido.
- 15- Dentro del proceso de análisis de los diferentes elementos de prueba y de cómo se presentaron los hechos, podríamos asociar que en momentos que **EL IMPLICADO N°2** colisiona con **EL IMPLICADO N°1**, pudo haber estado bajo la ingesta de bebidas embriagantes.
- 16- El factor determinante en la ocurrencia del accidente que hoy se investiga se dieron por causas imputables al **IMPLICADO N°2** como: falta de precaución al conductor, exceso de velocidad,

imprudencia en la conducción, no respetar las normas y señales de tránsito, no estar atento a la vía y sus peligros, cansancio y posiblemente transitar en estado de embriaguez, dejando claro que esta última le corresponde al IMLCF, determinarla mediante su análisis toxicológico para que sea sustentada en firme.

17- Se logra establecer que la posición donde se encontraba ubicado **EL IMPLICADO N°1**, era fácilmente observada por otros automotores, situación que fidedigna toda vez que no ocurrieron otros accidentes antes del ocurrido donde perdió la vida **EL IMPLICADO N°2**: señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V).

18- Con referencia a las lesiones presentadas en el rostro del **IMPLICADO N°2**: señor **JHON ALEXANDER RIOS GIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V) y las imágenes fotográficas presentadas para el desarrollo de la investigación, se logra establecer que en momentos que este colisiono con **EL IMPLICADO N°1**, no portaba el casco protector y las gafas que según entrevista rendida por su señora esposa debía usar de manera permanente.

19- Mediante la dinámica de los hechos y utilizando una **MOTOCICLETA**, se logra establecer que, a una distancia de 10,20,30 y 40 metros, se observa claramente el vehículo tipo **TRACTO CAMION** ubicado en la vía, lo que referencia que **EL IMPLICADO N°2** ante la velocidad de desplazamiento y sus condiciones anímicas no reacciono ante el peligro y colisiono a la velocidad con que transitaba.

20- Se logra determinar que la velocidad de desplazamiento del **IMPLICADO N°2** fue un determinante de los hechos, toda vez que ante la colisión violenta las barras de amortiguación delanteras sufrieron desplazamiento o se retrajeron por el impacto a gran velocidad.

21- **EL IMPLICADO N°2** señor **JHON ALEXANDER RIOS GRIRALDO**, identificado con cedula **1'112.765.855** de Cartago (V), utilizaba gafas de modo permanente, lo cual, ante las condiciones de lluvia, neblina y estado anímico por cansancio, posible ingesta de alcohol u otras patologías que pudiera tener la víctima, reducen simplemente la visión sobre la vía oscura y con esto la capacidad de percibir el peligro y de reaccionar.

16. FACTORES Y CODIFICACIONES DEL ACCIDENTE.

16.1. FACTOR DETERMINANTE: Se logra establecer de manera puntual que las acciones realizadas por **EL IMPLICADO N°2**, fueron las causantes del accidente que hoy nos ocupa y que estas obedecieron a un **FACTOR HUMANO**, toda vez que este no estuvo atento a lo referenciado en los **ARTÍCULOS: 1,55,60,61,68,74, 105,106,108 y 109** de la **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito y Transporte)**, y que así mismo durante el proceso de investigación, se logra evidenciar que para que el accidente de tránsito se presentara, se dieron varias causas probables que no fueron tenidas en cuenta por la autoridad de tránsito que atendió el hecho y que claramente son imputables al **IMPLICADO N°2** así:

- ❖ Código 116 (exceso de velocidad)
- ❖ Código 112 (Desobedecer normas o señales de tránsito)
- ❖ Código 157 "otra" (No estar atento a la vía y sus peligros)
- ❖ Código 157 "otra" (Falta de precaución al conducir)
- ❖ Código 157 "otra" (Cansancio aparente)

falta de precaución al conductor, exceso de velocidad, imprudencia en la conducción, no respetar las normas y señales de tránsito, no estar atento a la vía y sus peligros, cansancio y posiblemente transitar en estado de embriaguez

Causas antes descritas que se encuentran claramente establecidas en la resolución 0011268 de 2012 del Ministerio de Transportes, por el cual se adopta el nuevo informe Policial de accidentes de Tránsito (IPATT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones.

16.2. FACTOR CONTRIBUYENTE: Durante el desarrollo de la presente investigación se logra establecer de manera puntual que las acciones realizadas por **EL IMPLICADO N°2**, fueron las causantes del accidente que hoy nos ocupa y que estas acciones obedecieron a un **FACTOR HUMANO**, toda vez que este no estuvo atento a lo referenciada en los **ARTICULOS: 1,55,60,61,68,74,105,106,108 y 109** de la **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito y Transporte)**, y que la siguiente causa contribuyo para que se presentara el accidente.

❖ Código 157 "otra" (Imprudencia en la conducción)

Causas antes descritas que se encuentran claramente establecidas en la resolución 0011268 de 2012 del Ministerio de Transportes, por el cual se adopta el nuevo informe Policial de accidentes de Tránsito (IPATT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones.

17. SERVIDOR.

Intendente Jefe ®. **JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA**
 Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito
 C.C 16'507.881 de Buenaventura (V)
 Cel. 3146908486
 Email: jaca9262@gmail.com

18. BIBLIOGRAFIA.

- 1- Manual de investigación de accidentes de tránsito (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 2- Módulo 1 y 2 de física aplicada a la investigación de accidentes de tránsito (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 3- Manual básico de investigación y reconstrucción de accidentes tránsito (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 4- Módulo de normatividad de tránsito (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 5- Módulo de investigación del lugar de los hechos (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 6- Módulo de ingeniería de tránsito (ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL)
- 7- Resolución 0011268 de 2012 "Por el cual se adopta el nuevo informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones"
- 8- Módulo VII, de la Tecnología en Criminalística (escuela de investigación Criminal Policía Nacional)
- 9- <https://www.policia.gov.co/.../libro-investigacion-accidentes-de-transito-en-colombia>
- 10- creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/accidentologia/relevamiento.../UNIDAD-2.pdf.
- 11- <https://cie.gov.ar/web/images/Casos.pdf>.

19. TITULOS OBTENIDOS

- TECNOLOGO EN CRIMINALISTICA
- TECNICO EN SEGURIDAD VIAL
- TECNOLOGO EN TOPOGRAFIA
- TECNOLOGO EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES

20. CURSOS Y DIPLOMAS

- CURSO DE POLICIA JUDICIAL, ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL 14 OCT 2005 BOGOTÁ D.C.
- TECNOLOGIA EN CRIMINALISTICA A ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL ,16 DIC 2010 BOGOTÁ D.C.
- TECNICO PROFECIONAL EN SEGURIDAD VIAL, 02 ENE 2011 ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL BOGOTÁ D.C.
- XIV SIMPOSIO INTERNACIONAL DE CRIMINALISTICA E INVESTIGACION CRIMINAL ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL, 15 OCT 2010 BOGOTÁ D.C.
- DIPLOMADO FOTOGRAFIA JUDICIAL DIGITAL, ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL 17 DIC 2010 BOGOTÁ, D.C.
- DIPLOMADO EN POLICIA JUDICIAL ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL, 28 ENE 2011 BOGOTÁ D.C.
- II ENCUENTRO NACIONAL DE TOPOGRAFOS FORENSES, 01 DE JULIO DE 2016 BOGOTA
- CAPACITACION EN ESTACION TOTAL TOPOGRAFICA PENTAX R425VDN, PENTAX Y VISUAL STATEMENT INC 28 MAY 2011 BOGOTÁ D.C.
- CURSO ANALISIS RECOLECCION Y EMBALAJE DE ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS Y EVIDENCIA FISICA, ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL 25 JUL 2011 BOGOTÁ.
- DIPLOMADO PERITACION TECNICA DE VEHICULOS, 17 SEP 2011 UNIVERSIDAD SANTO TOMAS BOGOTÁ, D.C.
- TECNOLOGIA EN TOPOGRAFIA, 05 FEB 2016 SENA ARMENIA
- SEMINARIO DE GEOMATICA, 06 SEP 2013 SENA ARMENIA
- DIPLOMADO INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION EN 3D DE ACCIDENTES DE TRANSITO, 22 NOV 2013 UNIVERSIDAD SANTO TOMAS BOGOTÁ, D.C.
- CURSO INMERSION A LA FOTOGRAFIA DIGITAL, 11 AGO 2014 SENA PEREIRA

- TECNOLOGIA EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO, 20 AGO 2016 ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL BOGOTÁ, D.C.

21. EXPERIENCIA LABORAL

- 24 AÑOS Y 7 MESES COMO MIEMBRO ACTIVO DE LA POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA
- 14 AÑOS DE EXPERIENCIA EN GRUPOS DE INVESTIGACION CRIMINAL DE LAS SECCIONALES DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ANTIOQUIA Y QUINDIO (INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO).

22. LISTA DE ALGUNOS CASOS ADELANTADOS.

AUTORIDAD	NUC	NOMBRE DE LAS PARTES	APODERADO
FISCALIA 109 SECCIONAL ANDES	05034600032201900036	YEISON ALEJANDRO TOBO D (indiciado)	KAREN ANDREA GUTIERREZ
		VERONICA GOMEZ DUQUE (victima)	
FISCALIA 10 LOCAL ARMENIA	630016000059201802010	AURA NELLY ALVARADO (victima)	GABRIEL PARRA GORDILLO
		CARLOS ALBERTO ALEGRIA (indiciado)	
FISCALIA 13 SECCIONAL CALARCA	630016000033201802350	PEDRO ALFONSO PATARROYO (indiciado)	RODRIGO MENDIETA ZORRILLA
		ARJADY LOPEZ LOPEZ (victima)	
FISCALIA 10 SECCIONAL CALARCA	6300160000332001502620	JUAN CARLOS CUERVO (indiciado)	ANA MARIA PIEROTTI CARRILLO
		JOSE MOSQUERA ZAMUDIO (victima)	
FISCALIA 10 LOCAL ARMENIA	630016000033201802850	ANDRES LEONARDO MORA CELY (victima)	PABLO ALEXANDER ORTIZ SUAREZ
		N/A por establecer	

22.1. ANEXO: DOCUMENTOS DE IDENTIFICACION DEL INVESTIGADOR.

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **16.507.881**

CAICEDO ALOMIA

APELLIDOS **JOSE ALEXANDER**

NOMBRES

FIRMA




INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **11-MAR-1975**

CALI
(VALLE)
 LUGAR DE NACIMIENTO

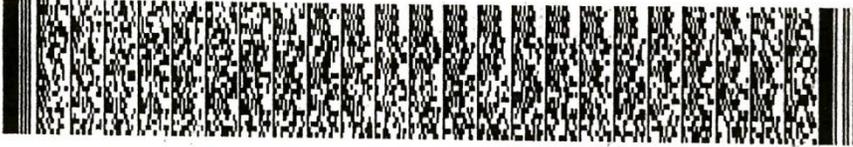
1.75
 ESTATURA

O+
 G.S. RH

M
 SEXO

30-JUN-1993 BUENAVENTURA
 FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sanchez Torres
 REGISTRADOR NACIONAL
 CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES



A-0100150-00032442-M-0016507881-20080728 0001536721A 1 2020008500

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERIA DE TRANSPORTES Y VIAS DE COLOMBIA



CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN No 01720 - 13047Jul/2020

Técnico Profesional en Seguridad Vial

NOMBRE **JOSÉ ALEXANDER**

APELLIDOS **CAICEDO ALOMIA**

DOC. IDENTIDAD / C.C. No. **16.507.881**
de **BUENAVENTURA**

RESOLUCIÓN **526 Julio 27/2020**

ESTABLECIMIENTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR
Dirección Nacional de Escuelas Policía Nacional



Este documento acredita a su titular para ejercer la profesión de Técnico o Tecnólogo en Transporte, Vías y/o Seguridad Vial dentro del territorio nacional, en concordancia con las leyes 33 de 1989 y 842 de 2003



Guillermo Villamarín Eslava
Presidente CPITVC

Manuel Arias Molano
Director Ejecutivo CPITVC

www.consejoprofesionalitvc.org

Para cualquier información comunicarse al correo secretaria@consejoprofesionalitvc.org o directorejecutivo@consejoprofesionalitvc.org

POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA
ESCUELA DE POLICÍA JUDICIAL E INVESTIGACIÓN



Instituto de educación superior aprobado mediante resolución ICFES No. 001364 de 1993

Certifica que:

El señor Subintendente JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

C.C. 16.507.881 de Buenaventura

Asistió al

Curso Básico de Policía Judicial

Realizado en Medellín, del 16 de agosto al 14 de octubre de 2005, con una intensidad de 578 horas.

Intendente Jefe *MARLEN MORENO RABON*
Secretaria Académica

Teniente Coronel *MIREYA CORDON LOPEZ*
Directora Escuela

91

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS

Creada mediante Decreto Nro. 4222 del 23 de Nov. de 2006 y teniendo en cuenta que el (a) señor (a):

Subintendente, JOSÉ ALEXÁNDER CAICEDO ALOMÍA

Cédula de Ciudadanía No. 16.507.881 de Buenaventura

Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de :

“Tecnólogo en Criminalística”

Programa con Registro Calificado concedido por el Ministerio de Educación Nacional, mediante Resolución No. 3119 del 16 de junio de 2006

Realizado en la Escuela de Investigación Criminal, Bogotá D.C., En constancia se firma el presente Diploma en Bogotá D.C.,

a los 16 días del mes de diciembre de 20 10, Registrado en el libro No. 01 folio 24 bajo el No. 08

Intendente **Alfonso Valencia Ossa**
Jefe Registro y Control Académico

Mayor **Mabel Rocío Hernández Chávez**
Decana Facultad de Investigación Criminal

Teniente Coronel **Ana Beatriz Ramos González**
Directora Escuela de Investigación Criminal

Brigadier General **Edgar Orlando Vale Mosquera**
Director Nacional de Escuelas

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS

Creada mediante Decreto N° 4222 del 23 de noviembre de 2006 y teniendo en cuenta que el (a) señor (a)

JOSÉ ALEXÁNDER CAICEDO ALOMÍA

Cédula de Ciudadanía N° 16.507.881

Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de:

“TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL”

Programa con Registro Calificado, otorgado mediante Resolución N° 8515 del 27 de septiembre de 2010 del Ministerio de Educación Nacional.

En constancia se firma el presente diploma en Bogotá D.C., a los 20 días del mes de diciembre de 2010.

Registrado en el libro 01 folio 51 bajo el número 1415

Intendente EDWIN ENRIQUE REMOLINA CAVIEDES
Jefe Registro y Control Académico Escuela de Seguridad Vial

Coronel NAYDY VILLAMARÍN CENTNERÍA

Mayor DA ROBERTO GONZÁLEZ FIGUEROA
Decano Facultad de Seguridad Vial

Brigadier General EDGAR ORLANDO VALE MOSQUERA



**POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA
DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL**



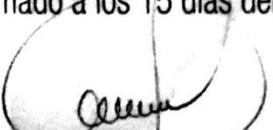
Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006 certifica que el(la) señor(a):

JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

participó como asistente durante el

**XIV Simposio Internacional
de Criminalística e Investigación Criminal**

Los días 13, 14 y 15 de octubre de 2010 en Bogotá, Colombia, Centro de Social de Oficiales de la Policía Nacional.
En constancia es firmado a los 15 días del mes de octubre de 2010 y registrado en el folio No. 45 del libro 01 bajo el No. 83


Intendente ANGÉLICA MARÍA CORTÉS VILLAMIL
Jefe Registro y Control


Teniente Coronel ANA BEATRIZ RAMOS GONZALEZ
Directora de Escuela



REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que

El señor SI. JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Cédula de Ciudadanía No. 16.507.881 de Buenaventura

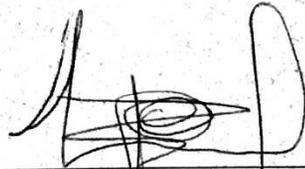
Asistió al

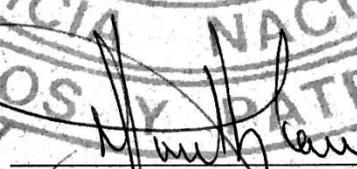
DIPLOMADO EN FOTOGRAFÍA DIGITAL

Realizado en Bogotá D.C., el 22 de noviembre al 17 de diciembre de 2010 con una intensidad de 250 horas.

En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 17 días del mes de diciembre de 2010.

Registrado en el libro 8, folio No. 57, bajo el número 1.


FT. LUIS ALFONSO VALENZUELA OSSA
Jefe (E) Registro y Control


MY MARTHA YANNETH RINCÓN ARIAS
Jefe Área de Educación Continuada


MY YARELI ROCIO CASTRO BEJARANO
Directora (E) Escuela de Investigación Criminal

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que

El señor SI. JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Cédula de Ciudadanía No. 16.507.881 de Tulua

Asistió al

DIPLOMADO EN POLICÍA JUDICIAL

Realizado en Armenia, del 17 al 28 de enero de 2011 con una intensidad de 120 horas.

En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 28 días del mes de enero de 2011.

Registrado en el libro 9, folio No. 8, bajo el número 5.

Intendente Jefe, ANGÉLICA MARÍA CORTÉS VILLAMIL
Jefe Registro y Control

Mayor, MAYRA JANNETH RINCÓN ROJAS
Jefe Área de Educación Continuada

Teniente Coronel, ANA BEATRIZ RAMOS GONZÁLEZ
Directora Escuela de Investigación Criminal

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifico Que

Libertad y Orden

El Señor JOSÉ ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Cédula de Ciudadanía No. 16507881 de Buenaventura

Asistió al:

II ENCUENTRO NACIONAL DE TOPOGRAFOS FORENSES

*Realizado en Bogotá D.C., del 29 de junio al 01 de julio de 2016 con una intensidad de 30 horas.
En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 01 días del mes de julio de 2016.
Registrado en el Libro 18 Folio No.208 Bajo el Número 101.*

Jaime Andrés Estejo Navarro
Capitán JAIME ANDRÉS ESTEJO NAVARRO
Jefe Registro y Control

Blanca Yantine Bocanegra Cruz
Teniente Coronel BLANCA YANTINE BOCANEGRA CRUZ
Jefe de Policía Científica y Criminalística Dijin

Bernardo Trujillo Pérez
Coronel BERNARDO TRUJILLO PÉREZ
Director Escuela de Investigación Criminal

PENTAX

Ahead of Vision

Pentax y Visual Statement Inc

Certifica que el señor perteneciente a la Dirección de Transito y Transporte:

CAYCEDO ALCOMIA JOSE ALEXANDER
C.C. 16507881

Finalizo y completo con éxito el curso teórico practico de manejo:

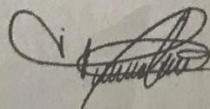
ESTACION TOTAL TOPOGRAFICA PENTAX R425VDN

y

SOFTWARE VISTA FX3 PRO RECON +

colombia

02 de Mayo de 2011 al 28 de Mayo de 2011



MARCO A. GAMBOA B.
REPRESENTANTE
GEOSYSTEM ING.



VISUAL STATEMENT
A TRIMBLE COMPANY

22

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que

El Señor IT. JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Cédula de Ciudadanía No. 16507881 de Buenaventura - Valle

Asistió al curso:

ANÁLISIS, RECOLECCIÓN Y EMBALAJE DE EMP Y EF

Realizado en Armenia, del 25 al 29 de julio de 2011 con una intensidad de 50 horas.

En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 29 días del mes de julio de 2011.

Registrado en el libro 9, folio No. 250, bajo el número 2

Teniente, **FABIAN ALEXANDER BARÓN CONSUEGRA**

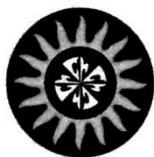
Jefe Registro y Control

Teniente, **HECTOR CAMILO VIDAL RIVERA**

Jefe (E) Área de Educación Continuada

Teniente Coronel, **ANA BEATRIZ RAMOS GONZALEZ**

Directora Escuela de Investigación Criminal



UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA



Certifica que:

IT JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

C.C 16.507.881

Aprobó el
DIPLOMADO PERITACIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

Con una intensidad de 120 horas.
Expedido el 17 de Septiembre de 2011, en la Ciudad de Bogotá D.C.

P. Carlos Mario Alzate Montes, O. P
Rector General

Humberto Valero Cárdenas
Decano Facultad de Educación



Libertad y orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En Cumplimiento de la Ley 119 de 1994 y en atención a que

JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Con Cedula de Ciudadania No. 16.507.881

Cursó y aprobó el programa de Formación Profesional Integral y cumplió con las condiciones requeridas por la entidad, le confiere el

Título de

TECNÓLOGO EN

TOPOGRAFÍA

En testimonio de lo anterior, se firma el presente Titulo en Armenia, a los cinco (5) días del mes de febrero de dos mil dieciseis (2016)

Firmado Digitalmente por
OLGA LUCIA QUINTERO OCAMPO
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

OLGA LUCIA QUINTERO OCAMPO

SUBDIRECTORA CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE LA CONSTRUCCIÓN Y LA INDUSTRIA REGIONAL QUINDÍO

15558216 - 05/02/2016



Libertad y orden
REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Con Cedula de Ciudadania No. 16.507.881

Participó en el evento de Divulgación Tecnológica

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA GEOMÁTICA

con una duración de 8 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en Armenia, a los seis (6) días del mes de septiembre de dos mil trece (2013)

Firmado Digitalmente por
OLGA LUCIA QUINTERO OCAMPO
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

OLGA LUCIA QUINTERO OCAMPO
SUBDIRECTORA CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE LA CONSTRUCCION Y LA INDUSTRIA
REGIONAL QUINDÍO

1899312 - 06/09/2013
FECHA REGISTRO

La autenticidad de este documento puede ser verificada en el registro electrónico que se encuentra en la página web <http://certificados.sena.edu.co>, bajo el número 92310041717CC16507881C.



UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA



Certifica que:

IT. JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

C.C. 16.507.881

Participó y aprobó el
**DIPLOMADO EN RECONSTRUCCION AVANZADA DE ACCIDENTES DE
TRANSITO EN 3D**

Con una intensidad de 120 horas

Expedido el 22 de Noviembre de 2013, en la ciudad de Bogotá, D.C.

P. Carlos Mario Alzate Montes, O.P.
Rector General



Libertad y orden
REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

JOSE ALEXANDER CAICEDO ALOMIA

Con Cedula de Ciudadania No. 16.507.881

Cursó y aprobó la acción de Formación

INMERSION A LA FOTOGRAFIA DIGITAL

con una duración de 40 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en Dosquebradas, a los once (11) días del mes de agosto de dos mil catorce (2014)

Firmado Digitalmente por
ANDRES AURELIO ALARCON TIQUE
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

ANDRES AURELIO ALARCON TIQUE
SUBDIRECTOR
CENTRO DE DISEÑO E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA INDUSTRIAL
REGIONAL RISARALDA

22176093 - 11/08/2014
FECHA REGISTRO

La autenticidad de este documento puede ser verificada en el registro electrónico que se encuentra en la página web <http://certificados.sena.edu.co>, bajo el número 922300790375CC16507881C.

Ministerio de Defensa Nacional

Policia Nacional



Dirección Nacional de Escuelas

Institución Universitaria

Creada mediante Decreto No. 4222 del 23 de Noviembre de 2006

ACTA DE GRADO No. 09

En Bogotá D.C., a los veintiocho (28) días del mes de diciembre de dos mil diecisiete (2017), siendo las 10:00 horas, se reunieron en el auditorio de la Escuela de Seguridad Vial, en solemne ceremonia presidida por el Señor(a) Mayor General Carlos Enrique Rodríguez González, Director Nacional de Escuelas, el Señor(a) Coronel Sandra Patricia Hernández Garzón, Directora Escuela de Seguridad Vial "General Deogracias Fonseca Espinosa", el Señor(a) Capitán Álvaro Andrés Arana Celis, Decano Facultad de Seguridad Vial, el Señor(a) Mayor Lirza Barrera Quitián, Secretaria Académica (E) y demás autoridades académicas de la Escuela con el propósito de conferir el Título de: Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito al señor:

José Alexander Caicedo Alomia

Identificado(a) con Cédula de ciudadanía No. 16507881 de Buenaventura

El señor(a) fue presentado por el Señor(a) Capitán Álvaro Andrés Arana Celis Decano Facultad de Seguridad Vial, quien dio fé que cursó y aprobó a satisfacción los requisitos académicos establecidos en el plan de estudios del programa, Tecnología en Investigación de Accidentes de Tránsito, aprobado mediante Resolución Interna del Plan de Estudios No. 1914 del 4 de junio de 2012. Programa académico con Registro Calificado otorgado mediante Resolución No. 9197 del 22 de octubre de 2010 emanada por el Ministerio de Educación Nacional.

En consecuencia el Señor(a) Mayor General Carlos Enrique Rodríguez González Director Nacional de Escuelas, toma juramento de rigor y por delegación del Estado le confiere el título correspondiente y se procede a la entrega del diploma que le acredita en idoneidad para ejercer la profesión de:

Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito

Para constancia se firma en Bogotá D.C. a los veintiocho (28) días del mes de diciembre de dos mil diecisiete (2017) por el Señor(a) Mayor Lirza Barrera Quitián, Secretaria Académica (E).

Registrado en el libro 1 folio 32 bajo el número 88

[Firma manuscrita]
 Mayor Lirza Barrera Quitián
 Secretaria Académica (E)

A069380



José Alexander Calcedo Alomia
 Experto en Investigación De Accidentes de Tránsito
 Cel. 3146908486
 E-mail: jaca9262@gmail.co

CUENTA DE COBRO	<input checked="" type="checkbox"/>
COTIZACION	<input type="checkbox"/>

DIA	MES	AÑO
13	04	21

CLIENTE:	Señor. JHON FREDY TANGARIFE SANCHEZ. C.C 75'069.277 de Manizales
DIRECCION:	Calle 5 Nro. 20-53 Apto 1 B/ Los Alcázares (Manizales)

CANTIDAD	DESCRIPCION	VR.UNITARIO	VR.TOTAL
1	<p>INFORME TECNICO DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTE DE TRANSITO.</p> <p>CASO: JHON FREDY TANGARIFE SANCHEZ C.C 75'069.277 de Manizales</p> <p>➤ Kilómetro 10+200 vía La Virginia-Risaralda, (jurisdicción de Pereira-Risaralda).</p>	1'400.000	1'400.000
		TOTAL \$	1'400.000

José Alexander Calcedo Alomia
 Experto en Investigación
 de Accidentes de Tránsito
 CEL. 314 690 84 86

66001-31-03-001-2020-00193-00 CONTESTACIÓN DEMANDA Y ANEXOS

daniel alexander ospitia carrillo <danielospitia@hotmail.com>

Lun 15/02/2021 8:51

Para: Juzgado 01 Civil Circuito - Risaralda - Pereira <j01ccper@cendoj.ramajudicial.gov.co>; notificaciones@legalgroup.com.co <notificaciones@legalgroup.com.co>; legalgroupepecialistas <legalgroupepecialistas@gmail.com>; lulu-1730@hotmail.com <lulu-1730@hotmail.com>; TRANSCONTINENTAL DE TRANSPORTES <transcon90@hotmail.com>

 1 archivos adjuntos (2 MB)

2020-00193 CONTESTACIÓN DEMANDA Y ANEXOS.pdf;

Cordial saludo respetados funcionarios del Juzgado 1 Civil del Circuito de Pereira, en uno (01) archivo adjunto formato PDF, constante de cincuenta y nueve (59) folios, me permito enviar contestación de demanda y anexos.

Igualmente informo que en cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3 del Decreto 806 del 4 de junio de 2020, el presente correo es remitido con copia al correo electrónico del apoderado de la actora. Es importante mencionar que en la demanda se registró bajo juramento el desconocimiento de la dirección de correo electrónico de demandado Arley Quintero Fandiño y Serena Cristina Jaramillo de Mesa.

Atentamente,

DANIEL ALEXANDER OSPITIA CARRILLO

Celular 3143895000

Ibagué, 15 de febrero de 2021

Doctora

OLGA CRISTINA GARCÍA AGUDELO.

Juzgado Primero Civil del Circuito de Pereira Risaralda.

E. S. D.

REFERENCIA.	PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
RADICADO.	66001-31-03-001-2020-00193-00
DEMANDANTES.	NATALY FLÓREZ MARÍN, ANA LUCÍA RÍOS FLÓREZ, LUIS ADRIANO RÍOS SOSSA, LUIS ADRIANO RÍOS GIRALDO.
DEMANDADOS.	ARLEY QUINTERO FANDIÑO, JOHN FREDY TANGARIFE SÁNCHEZ, SERENA CRISTINA JARAMILLO MESA Y CONTINENTAL DE TRANSPORTES LIMITADA TRANSCONTINENTAL EN REORGANIZACIÓN.
ASUNTO.	CONTESTACIÓN DEMANDA.

DANIEL ALEXANDER OSPITIA CARRILLO, abogado en ejercicio, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, con domicilio y residencia en Ibagué Tolima, actuando como apoderado judicial del señor **ALONSO HERNÁNDEZ**, identificado con cédula de ciudadanía nro. 17.026.981 de Bogotá D.C., con domicilio y residencia en Ibagué Tolima, quien a su vez actúa en condición de representante legal de Continental de Transportes L.T.D.A. Transcontinental en Reorganización, N.I.T. Nro. 800090323-0 (en adelante Continental) demandada en el presente proceso, en virtud de poder especial a mí conferido para este propósito, por medio del presente escrito y dentro de la oportunidad procesal oportuna me permito contestar la demanda de la referencia, registrando todos los requisitos que exige el artículo 96 de la codificación procesal general, solicitando me sea reconocida personería adjetiva.

1. OPORTUNIDAD DE LA CONTESTACIÓN

De conformidad con lo estipulado en el artículo 369 del Código General del Proceso (en adelante C.G.P.), teniendo en cuenta que mi representada recibió la demanda, anexos y copia de auto del 14 de enero de 2021 proferido por su despacho, mediante el cual se admitió la demanda, a través de la cuenta de correo electrónico



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

legalgroupespecialistas@gmail.com perteneciente al apoderado de la pasiva el 19 de enero de 2021 a las 3:35 P.M., y que la norma en cita concede un término de veinte (20) días para contestarla, además de las disposiciones del inciso 3º del artículo 8º del Decreto Legislativo 806 de 2020 indicativo que la notificación personal se entenderá realizada a los dos (02) días siguientes al envío del mensaje de datos, se entiende que la notificación se realizó el 21 de enero de 2021, fecha en la que empiezan a correr los veinte (20) días, lo que me faculta para interponer el libelo de oposición hasta el 18 de febrero de 2021; en ese orden de ideas y acorde a la siguiente argumentación fáctica, jurídica y jurisprudencial, presento mis disquisiciones, conforme a las reglas del artículo 96 *ibídem*.

2. SOBRE EL PETITUM DE LA DEMANDA

La demanda que respondo solicita se declare civil, extracontractual y solidariamente responsables a los demandados, por los perjuicios materiales e inmateriales ocasionados a los actores, debido a la muerte del señor JHON ALEXANDER RÍOS GIRALDO (Q.E.P.D.), en las circunstancias de un accidente de tránsito ocurrido el 17 de agosto de 2019 en zona rural jurisdicción de Pereira. Incoa igualmente el escrito introductorio que como consecuencia de las declaraciones se condene a las demandadas al pago de perjuicios extrapatrimoniales, lucro cesante consolidado y futuro.

3. A LAS PRETENSIONES, DECLARACIONES Y CONDENAS

Comedidamente manifiesto a su Señoría que **ME OPONGO** a todas y a cada una de las pretensiones deprecadas en la demanda en contra de mi representada, por el hecho de ser carentes de fundamentos tanto fácticos como legales y jurisprudenciales que hagan viable su prosperidad, razón por la que niego toda causa o derecho en que la accionante pretende fundamentar sus impetraciones como declaraciones y condenas.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

De esta manera solicito en consecuencia que se desestimen las pretensiones de la demanda, por cuanto a la luz de los argumentos que se registrarán a lo largo del presente libelo, se demostrará que no le asiste razón o derecho a la actora sobre las pretensiones incoadas en lo que tiene que ver con mi mandante.

Así mismo, Continental no es uno de los factores de la ecuación víctima - responsables que pretende crear la demandante en el proceso judicial que nos ocupa, sencillamente porque el contrato de vinculación suscrito con la propietaria del vehículo placas UYA-380 feneció el 11 de agosto de 2015 y a partir de esa fecha no existe ningún nexo contractual entre las partes, de ahí que no es viable proclamar algún tipo de responsabilidad con respecto de la empresa que aquí represento.

Así las cosas, solicito respetuosamente a la señora Jueza que se nieguen en su totalidad las pretensiones en lo que respecta a mi protegida, habida consideración que existe una evidente falta de legitimación en la causa por pasiva conforme a lo planteado en el acápite de excepciones de mérito, razón por la que solicito se condene en costas a la demandante.

4. EN CUANTO A LAS DETALLADAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

a) A las declaraciones.

A la primera descrita con el numeral 3.1. **ME OPONGO A SU PROSPERIDAD** en lo que respecta a mi prohijada, comoquiera que al momento de los hechos en que perdió la vida el familiar de los accionantes, cualquier relación de tipo contractual de mi representada con los propietarios del vehículo de placas UYA-380 ya había llegado a su fin y legalmente es imposible endilgar alguna responsabilidad, porque no existe ningún ligamen de mi prohijada con ninguna de las partes del proceso, por tanto me opongo a que sea validada. En efecto, no existe nexo de causalidad entre el daño y la conducta de mi representada. Sustento la oposición con las excepciones de mérito que se registrarán en el



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

acápites correspondientes. Ahora bien, si en alguna ocasión antes de la fecha del siniestro hubo algún tipo de afiliación del vehículo atrás identificado con la empresa Continental, para la fecha del accidente ya había orfandad; y en lo pertinente al remolque de placas R-36377, nunca existió algún tipo de atadura contractual, comercial o de ninguna clase que pudiera en el litigio que se adelanta, endosar algún tipo de responsabilidad a mi asistida.

b) A las condenas.

A la segunda descrita con los numerales 3.2. - 3.2.1. Perjuicios extrapatrimoniales, daños morales. - 3.2.2. Perjuicios materiales, lucro cesante consolidado y futuro. - 3.2.3. Actualizaciones al valor. **ME OPONGO A SU PROSPERIDAD** en lo que respecta a mi protegida, comoquiera que al momento de los hechos en que perdió la vida el familiar de los accionantes, cualquier relación de tipo contractual con el vehículo de placas UYA-380 ya había llegado a su fin y legalmente es imposible encajar alguna responsabilidad, porque no existe ningún lazo de mi representada con ninguna de las partes del proceso, por tanto me opongo a que sea validada. En efecto, no existe nexo de causalidad entre el daño y la conducta de mi representada, ya que esta es ajena al actuar de los propietarios del vehículo automotor causante del accidente. Además, no se allegó con la demanda alguna prueba contundente de la relación contractual, pues la misma tarjeta de afiliación que se presentó como prueba, indica textualmente que su vencimiento se dio el **25 de marzo de 2012**, mucho mucho antes de la ocurrencia del accidente (17 de agosto de 2019) y no es culpa de mi mandante que el propietario no haya renovado el contrato de vinculación y continuara exhibiendo un documento caduco para amparar su trabajo. Lo anterior conlleva a aseverar que al momento en que se presentó el desafortunado siniestro la empresa Continental estaba desligada del deber de vigilancia y control del automotor.

Aunado a lo anterior, tampoco existe en el dossier documento alguno con el cual se pudiese inferir el detrimento económico que causó el hecho que se pide reparar, igualmente tampoco existe prueba que



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

acredite la recepción por parte de los demandantes de alguna suma dineraria de forma periódica por parte del occiso y que por la ocurrencia del siniestro hubiese cesado, tan solo se advierte esta situación de una simple afirmación de parte del apoderado de la actora que pretende ser ratificado con los testigos.

Valga la pena recordar lo dispuesto por la Corte Suprema de Justicia, cuando expuso que *“a nadie le es lícito y aceptable preconstituir unilateralmente la probanza que así mismo le favorece, cuando con aquella pretende demostrar unos hechos de los cuales deriva un derecho o beneficio con perjuicio de la otra parte, pues ello sería tanto como admitir que el demandado mutatis mutandi pudiera esculpir su propia prueba, en franca contravía de granados postulados que, de antaño, inspiran el derecho procesal¹.”* Todo porque sobre las partes pende, en palabras de la Corte *“la carga de probar para así evitar que el proceso se convierta en un espacio de encuentro para simples versiones y no como debe ser, el escenario para despejar la incertidumbre con los elementos reestructivos del pasado que sean legalmente admisibles, máxime si estos se encuentran en posibilidad de ser acopiados².”*

Sustento complementariamente la oposición con las excepciones de mérito que se registrarán en el acápite correspondiente.

Con respecto de los perjuicios extrapatrimoniales pretendidos en la demanda, registrados en el numeral 3.2.1., en lo concerniente a los daños morales, sin que de ninguna forma se acepte que mi representada haya tenido injerencia en el accidente, habrá de decirse a modo de oposición que la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, señala unas sumas orientadoras que deben aplicar los operadores judiciales, que si bien es cierto no son obligatorias, eso sí son puntos de referencia. Se toma como ejemplo la sentencia del 20 de enero de 2009, expediente 17001-31-03-005-1993-00215-01 que reconoció por daño moral debido a la muerte de una persona la suma de cincuenta y tres millones de pesos m/cte. (\$ 53.000.000), caso similar ocurrió con la sentencia

¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, 04 de abril de 2001, expediente nro. 5502.

² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, 27 de junio de 2007, expediente nro. 0015201.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

del 09 de julio de 2012, expediente 11001-3103-006-2002-00101-01. Con base en la anterior relación jurisprudencial, se denota exagerada la suma pretendida de setenta y dos (72) y treinta y cinco (35) millones de pesos.

Excepto que, la sentencia traída a colación por el apoderado de la activa Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil SC5686 del 19 de diciembre de 2018, magistrada ponente Margarita Cabello Blanco, radicado nro. 05736-31-89-001-2004-00042-01, si bien es cierto condenó a las sumas registradas en la demanda, no lo es menos que el caso allí estudiado no se trató de un accidente de tránsito, sino de una muerte causada por el incendio del derramamiento de petróleo en un río, situación que dista del asunto que nos compete relacionado con un accidente de tránsito, por tanto se debió relacionar alguna jurisprudencia afín para el cometido comparativo de cuantías, y aunque, el apoderado de la demandante muestre los lineamientos del artículo 97 de la Ley 599 de 2000, allí se establece el monto de hasta mil (1.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, pero para daño derivado de una conducta punible, en la cual mi prohijada no se encuentra inmersa.

Algo similar ocurre con la pretensión del daño a la vida en relación en donde solicita ciento cuarenta (140) y setenta (70) millones de pesos, sin explicar de dónde salen dichas sumas, es decir, sin sustento fáctico y jurídico para respaldarlas, pues indica que la jurisprudencia determinada como Corte Suprema de Justicia, sentencia del 12 de diciembre de 2017, expediente 2008-00497-01, magistrado ponente Ariel Salazar Ramírez, determinó un monto de noventa (90) millones de pesos, empero no nombra “*La sentencia posterior*” que condenó a ciento cuarenta (140) salarios mínimos mensuales legales vigentes, situación que convierte en desproporcionada la pretensión, amén igualmente de la orfandad probatoria necesaria jurisprudencialmente para ser declarada.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Aparte de lo anterior, la demanda y sus anexos brillan por la ausencia de prueba alguna sobre el daño a la vida de relación, que si bien es un daño inmaterial sus elementos axiológicos sí requieren estar acreditados, cuestión que no ocurre, siendo este un motivo suficiente para que se deniegue esta pretensión.

Lo atinente a los perjuicios materiales como son lucro cesante consolidado y futuro, manifiesto que presento antagonismo a sus pretensiones razonando que las liquidaciones realizadas por la activa, en primer lugar porque mi mandante nada tiene que ver con las circunstancias del accidente y además porque se realizaron con base en un salario de un millón novecientos treinta y ocho mil doscientos pesos m/cte. (\$ 1.938.200), cuando en el plenario no aparece documento alguno que pruebe que el occiso devengaba esa cantidad, que si bien es cierto se presenta una liquidación salarial, no lo es menos que se debió aportar una certificación laboral, por tanto, **sin aceptar alguna responsabilidad de mi asistida**, debió realizarse con el salario mínimo.

5. EN CUANTO A LOS HECHOS

Al primero. Conforme a las disposiciones del artículo 167 del C.G.P., y en el entendido que dentro de los anexos del traslado de la demanda que nos ocupa no se aportó alguna prueba del mencionado afecto y ayuda económica, máxime que el apoderado activo pretende probar el hecho indicando la prueba documental en pie de página nro. 12: *“Ver prueba 1. Cédulas de ciudadanía.”*, documentos que no prueban lo enunciado, por tanto ha de decirse que **no me consta** lo afirmado.

Ahora bien, en cuanto a la presunta ayuda para subsistencia al señor Luis Adriano Ríos Giraldo, se tiene que esta persona cuenta en la actualidad con más de veintiún (21) años y en el proceso no obra prueba de que esté estudiando o que su hermano fallecido lo ayudara económicamente.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Al segundo. El presente hecho se divide en dos, el primero sobre la conformación del hogar (unión marital) del occiso con la señora Nataly Flórez Marín, mientras que el segundo refiere al nacimiento de la menor A.L.R.F., acerca del primero se dirá que acorde a los lineamientos del artículo 167 del C.G.P., si se asevera que existe una unión marital, se debe acudir a los requisitos que el artículo segundo de la Ley 979 de 2005 exige para ello³, habida cuenta que las declaraciones extra proceso aportadas no hacen parte de los requisitos en comento, por lo que anuncio que **no le consta a mi representada**, sin perjuicio de solicitar la ratificación conforme al artículo 222 de la codificación procesal general. Lo concerniente al segundo, de la lectura del registro civil de nacimiento de la menor precitada se puede determinar que **es cierto**.

Al tercero. A la luz de las pruebas documentales aportadas se puede determinar que **es cierto**. Salvo que se debe aclarar que el desplazamiento que realizaba el accidentado fue en horas de la madrugada, según el informe de accidente de tránsito después de las 2:00 A. M., por una vía recta, pendiente y húmeda.

Al cuarto. Revisando las pruebas documentales aportadas se puede determinar que **es parcialmente cierto** habida consideración que el vehículo automotor no se encontraba afiliado a la empresa Continental, porque no existe documentación alguna en el expediente que pruebe esa vinculación, toda vez que la tarjeta de afiliación aportada en la demanda demuestra que ya estaba caduca, elemento liberador de cualquier tipo de incumbencia con el accidente.

³ ARTÍCULO 2o. El artículo 4o. de la Ley 54 de 1990, quedará así:

Artículo 4o. La existencia de la unión marital de hecho entre compañeros permanentes, se declarará por cualquiera de los siguientes mecanismos:

1. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.
2. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
3. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

De otra parte, en el hecho comentado se dice que el vehículo estacionado estaba ocupando parte del carril derecho de la calzada y que tenía un cono color naranja sin cinta reflectiva; lo que tiene que ver con el cono es cierto, conforme lo dice el informe de accidente de tránsito, documento que en ninguna parte dice que el vehículo tractocamión haya invadido parte de la vía como lo asegura el libelista; revisados también el informe ejecutivo, acta de inspección de cadáver, informe de investigador de campo y actuación del primer responsable, no se encuentra que se diga algo sobre la invasión de la vía (carril derecho) por parte del tractocamión, convirtiéndose esta parte en una apreciación subjetiva del apoderado, quien no ha acreditado los presuntos conocimientos sobre peritaje en temas viales, por tanto, solicito que esta parte se determine que no es un hecho, porque un hecho es algo que determina un suceso, sea desestimada y se dé de baja del listado de hechos.

Al quinto. Acorde a los informes policiales y de la Fiscalía General de la Nación sobre el accidente de tránsito aportado en la demanda, se ha de decir que es parcialmente cierto, habida consideración que el libelista en el hecho asevera que el accidente ocurrió por las condiciones de oscuridad, lo cual no se encuentra acreditado en la documentación aportada, por tanto esta parte se convierte en una apreciación subjetiva del apoderado de la demandante y que además no está probada en el proceso, por tanto, solicito se determine que esa parte no es un hecho, porque un hecho es algo que determina un suceso, sea desestimada y se dé de baja del listado de hechos, además porque en primer lugar los informes indican que la vía era una recta, pendiente y húmeda, en segundo lugar la señora Nataly Flórez Marín declaró en entrevista al Intendente Juan David Valencia Bustamente, que el accidentado venía de una reunión de despedida de un compañero de La Virginia y que tomaba licor ocasionalmente, así que el accidente pudo tener orígenes en algún presunto estado de alicoramiento sobre el que se pedirán pruebas de oficio.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Al sexto. Me permito afirmar que no es un hecho sino que es una apreciación subjetiva del apoderado de la demandante, por tanto, solicito se determine que no es un hecho, sea desestimada y se dé de baja del listado de hechos, en razón a que además es una simple conclusión del togado que no lo convierte en hecho, porque un hecho es algo que determina un suceso, tal como se explicó en precedencia.

Al séptimo. Es parcialmente cierto en lo relacionado a la hipótesis nro. 137 para el vehículo tractocamión, empero el apoderado nada dice que también se estableció la hipótesis nro. 138 para la motocicleta, la cual reza al tenor literal: “FALTA DE PRECAUCIÓN POR NIEBLA, LLUVIA O HUMO”, es decir, conducir en estas circunstancias sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces, conforme a las disposiciones de la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte; luego no únicamente se codificó al vehículo parqueado, sino también a la motocicleta. De allí que es donde se desprende una posible concausa o concurrencia de culpas en la generación del daño.

Al octavo. Lo discurrido no es un hecho sino que es una apreciación subjetiva del apoderado de la demandante, por tanto, solicito se determine que no es un hecho, sea desestimada y se dé de baja del listado de hechos, en razón a que además es una simple conclusión del apodera que no lo convierte en hecho, porque un hecho es algo que determina un suceso.

También se dirá que el libelista pretende probar el hecho con la prueba nro. 9 a la que denomina como “*informe de investigador de Laboratorio FPJ13*”, documento que no se encuentra en el plenario, o por lo menos no fue aportado con la demanda al suscrito defensor, porque buscando la prueba nro. 9 en la demanda reza al tenor literal: “*Prueba 9: Documentos del vehículo de placas UYA380*”.

No obstante, como se mencionó en precedencia, arguye el apoderado que el conductor “*dejó el tractocamión estacionado invadiendo más*



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

de la mitad del carril derecho, lo que denota esta acción como un factor determinante en la ocurrencia del siniestro”, no siendo la persona idónea para aseverar lo dicho, situación que convierte este hecho en una apreciación desde el punto subjetivo del abogado, lo cual dista de ser un hecho, por tanto, solicito que esta parte no sea tenida en cuenta como un hecho y se saque del listado de hechos.

Al noveno. La argumentación no es un hecho sino que es una apreciación subjetiva del apoderado de la demandante, por tanto, solicito se determine que no es un hecho, sea desestimada y se dé de baja del listado de hechos, en razón a que además es una simple conclusión del togado que no lo convierte en hecho, porque un hecho es algo que determina un suceso.

Al décimo. En atención a las disposiciones del artículo 167 del C.G.P., no existe prueba en el plenario de lo aquí afirmado y se sostendrá que no le consta a mi representada, además porque dicha prueba pretende ser acreditada con prueba testimonial, cuando lo correcto es allegar certificaciones laborales y salariales de la empresa donde haya trabajado el occiso, además que la liquidación presentada requiere certificación laboral.

Al décimo primero. En atención a las disposiciones del artículo 167 del C.G.P., no existe prueba en el plenario de lo aquí afirmado y se sostendrá que no le consta a mi representada, en especial lo relacionado con las presuntas ayuda que prodigaba a su padre y hermano.

Al décimo segundo. Atento al formato de entrevista a la señora Nataly Flórez Marín, se puede determinar que es cierto.

6. MEDIOS EXCEPTIVOS

6.1. EXCEPCIONES DE MÉRITO.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Sin que en modo alguno represente aceptación tácita o expresa de los hechos y pretensiones de la demanda, propongo la siguiente excepción previa.

6.1.1. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.

Dado que la legitimación en la causa es un elemento sustancial de la acción que tiene que ver con el interés jurídico que hacen gala las partes dentro de una determinada relación jurídica; a consecuencia de dicha institución, la parte accionante tiene la posibilidad de reclamar un derecho (legitimación por activa) frente a la pasiva, quien a su vez tiene la obligación jurídica de satisfacerlo (legitimación por pasiva).

La doctrina ha expuesto en sobre la legitimación en la causa:

“La legitimación solo existe cuando demanda quien tiene por ley sustancial facultad para ello, precisamente contra la persona frente a la cual la pretensión de que se trata tiene que ser ejercitada. De modo que la cualidad en virtud de la cual una pretensión puede y debe ser ejercitada contra una persona en nombre propio se llama legitimación para obrar, activa para aquel que puede perseguir judicialmente el derecho y pasiva para aquel contra el cual esta se hace valer (...)”⁴

Nuestro órgano de cierre trató sobre la naturaleza y efectos de la legitimación en la causa de la siguiente manera:

“Preciso es notar cómo la legitimación en la causa, ha dicho insistentemente la Corte, es cuestión propia del derecho sustancial y no del procesal, por cuanto alude a la pretensión debatida en el litigio y no a los requisitos indispensables para la integración y desarrollo válido de éste. Por eso, su ausencia no constituye impedimento para resolver de fondo la litis, sino motivo para decidirla adversamente, pues ello es lo que se aviene cuando quien reclama un derecho no es su titular o cuando lo aduce ante quien no es el llamado a contradecirlo, pronunciamiento ese que, por ende, no sólo tiene que ser desestimatorio

⁴ MORALES MOLINA, Hernando. “Curso de Derecho Procesal Civil-Parte General”. Editorial ABC-Bogotá, sexta edición.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

sino con fuerza de cosa juzgada material para que ponga punto final al debate, distinto de un fallo inhibitorio carente de sentido lógico por cuanto tras apartarse de la validez del proceso siendo éste formalmente puro, conduce a la inconveniente práctica de que quien no es titular del derecho insista en reclamarlo o para que siéndolo en la realidad lo aduzca nuevamente frente a quien no es el llamado a responder”⁵. (Subrayadas y negrillas fuera del texto original).

Con base en lo anteriormente expuesto, solamente está legitimado en la causa como demandante la persona que tiene el derecho que reclama y como demandado quien tiene que responder, en otras palabras, por legitimación se entiende la posición que ocupan demandante y demandado dentro de una situación fáctica irradiada por las leyes sustantivas que le atribuye a uno derechos u obligaciones o los exonera de las obligaciones⁶.

Para el caso que nos ocupa, es pertinente evocar la normatividad que conduce las actividades de una empresa de transporte como la que represento judicialmente. Tenemos como primera medida que bajo los parámetros del artículo 983 del Código de Comercio que reza al tenor literal:

ARTÍCULO 983.- EMPRESAS DE TRANSPORTE. – Artículo subrogado por el artículo 3º del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Las empresas de transporte son de servicio público o de servicio particular. El Gobierno fijará las características de las empresas de servicio público y reglamentará las condiciones de su creación y funcionamiento. Las empresas de servicio público someterán sus reglamentos a la aprobación oficial y, si no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte.

⁵ Corte Suprema de Justicia, SC. Sentencia de 14 de agosto de 1995. Exp. 4268.

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 6 de julio de 1968.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

PARÁGRAFO. Para la constitución de personas jurídicas que tengan por objeto el servicio público de transporte automotor, sujeto a rutas y horarios, además del lleno de los requisitos legales, será necesaria la autorización previa del Instituto Nacional del Transporte y Tránsito o de la entidad que haga sus veces, autorización que se protocolizará en copia auténtica con la respectiva escritura.

En armonía con la norma precitada, huelga traer a colación lo reglamentado en el Decreto 1079 de 2015 en sus artículos 2.2.1.7.4.3. Y 2.2.1.7.4.4., que textualmente dicen:

“Artículo 2.2.1.7.4.3. Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio.

Artículo 2.2.1.7.4.4. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes”.

Se tiene entonces que el vehículo de placas UYA- 380 no fue ni es de propiedad de la empresa que aquí defiende y con base en contratos de vinculación se tiene el siguiente historial interno:

1. Cuando el automotor era de propiedad de la señora Serena Cristina Jaramillo de Mesa, identificada con la cédula de ciudadanía nro. 24.939.886, se expidieron las tarjetas de afiliación respectiva de la siguiente manera: (véase la documentación registrada en el numeral 1 del acápite de pruebas documentales aportadas).

Inicio	Terminación	Tarjeta afiliación
07 de octubre de 2005	25 de marzo de 2007	5529 número interno 2.294



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

13 de agosto de 2008	25 de marzo de 2009	1741 número interno 2.294
19 de abril de 2010	25 de marzo de 2012	4526 número interno 2.294

2. La propietaria Serena Cristina Jaramillo de Mesa vendió el vehículo a la señora Ana María Mesa Jaramillo, identificada con la cédula de ciudadanía nro. 42.121.799, y entre las partes se generó un contrato de cesión de derechos realizado en el mes de agosto de 2014, donde la primera cede a la segunda los derechos y obligaciones de afiliación y vinculación del vehículo ante la empresa. (Véase la documentación registrada en el numeral 2 del acápite de pruebas documentales aportadas).

3. Entre el representante legal de Continental de Transportes L.T.D.A. Transcontinental en Reorganización y la señora Ana María Mesa Jaramillo, bajo las normas del derecho privado se firmó un contrato de vinculación del vehículo placas UYA-380, así: (véase la documentación registrada en el numeral 3 del acápite de pruebas documentales aportadas).

Tipo contrato	Duración	Inicio	Terminación
Vinculación	12 meses	12/08/2014	11/07/2015

El contrato generó la expedición de la tarjeta de afiliación con las siguientes características: (véase la documentación registrada en el numeral 1 del acápite de pruebas documentales aportadas).

Inicio	Terminación	Tarjeta afiliación
07 de octubre de 2005	25 de marzo de 2007	5529 número interno 2.294

4. A partir del día siguiente al fenecimiento del contrato, es decir, el 12 de julio de 2015, el vehículo quedó desvinculado de la empresa transportadora que defiendo, por incumplimiento a las cláusulas (falta de pago), y no se volvieron a suscribir contratos con la propietaria de esa época.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

5. A continuación me permito resumir las cláusulas suscritas por las partes en el contrato de vinculación de fecha 12 de agosto de 2014:

Primera. La vinculada como propietaria del vehículo placas UYA-380, se obliga con la empresa vinculadora a dar cumplimiento a las exigencias legales del Decreto 173 de 2001, sin que exista subordinación jurídica de ninguna índole y bajo esas condiciones se vincula a la empresa el tractocamión.

Segunda. Se acordó con base en el parágrafo del artículo 22 de la norma precitada, que cuando el vehículo multicitado transporte carga despachada por empresa diferente a la que defiende en el proceso actual, la responsabilidad de la movilización de dicha carga la asume la empresa que celebró junto con el propietario o conductor el contrato de traslado de la carga. Consensuaron que el propietario del vehículo ya citado asumirá los costos jurídicos y de desplazamiento a la Superintendencia de Transportes cuando haya de notificarse de investigaciones y sanciones por sobrepeso en la carga transportada y por no presentar manifiesto de carga.

Tercera. **La vinculada se comprometió a pagar la suma de ciento cincuenta mil pesos m/cte. (\$ 150.000), por derechos de vinculación del automotor por el periodo de duración del contrato.** Igualmente se compromete a suscribir las pólizas de seguros que exige la ley, como es el SOAT y el de responsabilidad civil extracontractual, a efectos de garantizar daños y perjuicios que en desarrollo de la actividad pueda causar el vehículo vinculado.

Cuarta. El propietario del automotor vinculado se hace responsable de que toda la mercancía transportada en el vehículo, deba estar amparada por los respectivos seguros contra todo riesgo y todos los documentos que se requieran para el traslado de carga y movilización del automotor. Se acordó que cuando la vinculada incumpla esta cláusula y la mercancía transportada sufra cualquier siniestro, serán el propietario o conductor o quien haya



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

autorizado el despacho de carga, quienes de manera solidaria responderán por las indemnizaciones.

Quinta. Duración del contrato. La duración del contrato de vinculación se pactó al término de doce (12) meses, contados a partir de la firma del mismo, se acordó que vencido este periodo se dará por terminado y podrá ser prorrogado por otro periodo igual, si ninguna de las partes determina lo contrario; es decir que los extremos temporales del contrato de vinculación fueron 12 de agosto de 2014 al 11 de julio de 2015.

Sexta. Hubo acuerdo entre las partes que la terminación del contrato por parte de la empresa vinculante se daría por todas las causales determinadas en la ley, y por violación por parte de la vinculada de las obligaciones para con la empresa establecidas en el contrato.

Séptima. Armonizaron las partes que era el propietario del vehículo quien ostentaba la tenencia y administración directa del mismo, y que su operación será de estricta responsabilidad y se compromete a mantenerlo en perfectas condiciones mecánicas.

Octava. Sobre las obligaciones de la empresa se determinaron las de ley y prohibición de ceder el contrato parcial o totalmente y proporcionar el transporte de carga cuando las condiciones del mercado lo permitan.

Novena. Se trató del domicilio contractual que quedó establecido en Ibagué en las instalaciones del lugar donde funciona la empresa.

Décima. Acerca de las obligaciones del vinculado se tienen que debe ser este quien ejerza la administración directa y total del automotor, que cuando contrate conductor debe afiliarlo al Sistema General de Seguridad Social Integral y cumplir con el pago de salarios, entregando copia a la empresa vinculante de los formularios de afiliación.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Décima primera. Se pactó una sanción de dos millones de pesos m/cte. (\$ 2.000.000) para la propietaria del vehículo, para garantizar el fiel cumplimiento a las cláusulas del contrato. *

6. El gerente de la empresa Continental en el año 2017 expidió certificación de no vinculación del automotor. (Véase la documentación registrada en el numeral 1 del acápite de pruebas documentales aportadas).

Como se puede observar de la lectura del contrato en cuestión, la finalización del mismo llegó el día 11 de julio de 2015 y a partir de esa fecha no se volvió a realizar otro contrato, por tanto, el vehículo de placas UYA-380 el día del accidente 17 de agosto de 2019 **no estaba vinculado a la empresa**, pues no existía ningún tipo de nexo contractual o negocial entre estas partes; la empresa desconocía la venta del vehículo a persona diferente a la suscriptora del último contrato, teniendo que el actual propietario jamás se acercó o contactó a la empresa y no se entiende la razón de que el conducto portara la tarjeta de afiliación nro. 4526, número interno 2.294 con fecha de vencimiento del 25 de marzo de 2012, habiéndose expedido una posterior, que obviamente también estaba caduca.

Bajo el anterior hilo conductor y a efectos de reforzar la argumentación de la presente excepción manifiesto que mi defendida no es la llamada a satisfacer las pretensiones de la actora, pues si bien es cierto hubo en alguna ocasión un contrato de vinculación entre el automotor y la empresa que represento judicialmente, no lo es menos que al momento del accidente el automotor no se encontraba afiliado a la empresa, lo que trae de suyo que mi patrocinada no tiene la calidad que le pretende endosar la actora.

Sin duda alguna, el querer de las partes que firmaron el contrato de vinculación era que este tuviera una duración de doce (12) meses y que una vez finalizado ese lapso se daría por terminado, además que podían, si las partes lo convenían, prorrogarlo por



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

otro periodo igual, situación que no aconteció en razón a que ese fue el querer de las partes al igual que cuando realizaron el contrato que es ley para ellas; entonces no es cierto que a la fecha del insuceso el vehículo estuviese afiliado a la empresa que dirige mi mandante.

En definitiva, todo lo argumentado y probado por el suscrito apoderado hace notorio el hecho que no existió al momento del evento aciago algún tipo de vínculo comercial o contractual entre mi prohijada y el vehículo inmerso en el accidente, de ahí que, quienes están obligados a concurrir al proceso en calidad de demandados son aquellos que participaron realmente en los hechos que dieron origen a la demanda; en otras palabras, no existe derecho alguno que reclamar a mi defendida y debe ser la operadora judicial quien determine en cabeza de quien (si existe el derecho) deban ser canceladas las pretensiones de la actora.

Para terminar, quiero registrar parte de la *ratio decidendi* de sentencia de la Corte Suprema de Justicia:

“las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte. (...) En consecuencia, por principio la prueba por cualquier medio probatorio idóneo de la afiliación o vinculación del vehículo destinado al transporte, ¿legítima suficientemente a la empresa afiliadora para responder por los perjuicios? (...)”

Según lo determinado en jurisprudencia precedente, una cosa es que el vehículo causante del daño haya estado afiliado legal y actualmente a una empresa de transporte, en donde habría algún tipo de responsabilidad por parte de esta, pero una situación muy distinta es que el vehículo no tenga afiliación, situación que repele cualquier pretensión a la empresa, es decir deslegítima la posición pasiva que se le pretende achacar en el proceso.

⁷ Corte Suprema de Justicia Sala Civil, sentencia de 17 de mayo de 2011, radicación nro. 2005-00345-01, ver igualmente sentencia SC 12994 del 15 de septiembre de 2016, radicación nro. 25290.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

6.1.2. INEXISTENCIA DE CONTRATO DE AFILIACIÓN.

Para fundar la presente excepción en primer lugar solicito a la señora Jueza que tenga en cuenta las mismas argumentaciones de la totalidad de las excepciones del presente acápite acápite.

Paralelamente, insisto en que no existe afiliación del rodante de placas UYA- 380 con la empresa que protejo judicialmente, es por ello que, viene al caso recordar las guías jurisprudenciales de la Corte Suprema de Justicia:

“(...) en el caso puesto a consideración de la Corte, el vínculo que liga a la empresa demandada con el causante del accidente, emerge del contrato de afiliación suscrito entre el propietario del vehículo con el que se ocasionó el accidente, y la empresa transportadora, por lo cual cabe afirmar que esa relación jurídica es suficiente para exigir con base en ella la reparación de los perjuicios que se derivan del hecho causante del daño, lo que evidencia, entonces, que el artículo 2347 del Código Civil, aplicado al caso por el Tribunal, corresponde en fiel forma a la norma que en efecto gobierna el supuesto fáctico planteado por la parte demandante⁸.”

Como se puede observar, es requisito *sine quanon* que exista un contrato vigente de afiliación de un vehículo a una empresa de transporte para que se pueda predicar cualquier responsabilidad en un proceso de responsabilidad civil extracontractual y como no es el caso, toda vez que no existe contrato de afiliación vigente, mi representada no tiene por qué responder sobre algún daño causado al familiar de la parte demandante.

6.1.3. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA.

Acerca de la responsabilidad solidaria directa de quien ejecuta una actividad riesgosa, para el *sub judice* la empresa transportadora como afiliadora, la jurisprudencia de nuestro órgano de cierre ha expuesto:

⁸ Corte Suprema de Justicia Sala de Casación sentencia de 15 de marzo de 1996, radicación nro. 4637.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

“(...) las empresas transportadoras son responsables solidarias por la vinculación del automotor, como lo prevén los artículos 983, modificado por el 3º del Decreto 01 de 1990⁹ y 991, modificado por el 9º ídem¹⁰, del Código de Comercio, en consonancia con otras disposiciones especiales, no sólo porque obtienen aprovechamiento financiero como consecuencia del servicio que prestan con los automotores afiliados, sino debido a que, por la misma autorización conferida por el Estado para operar la actividad, la cual es pública, son quienes generalmente ejercen un poder efectivo de dirección y control sobre el automotor (...)

(...) Ese criterio la jurisprudencia lo ha reiterado al señalar que “(...) las sociedades transportadoras, en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales ejecutan las actividades propias de su objeto social, no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado”¹¹.

⁹ *Las empresas son de servicio público o de servicio particular. El Gobierno fijará las características de las empresas de servicio público y reglamentará las condiciones de su creación y funcionamiento. Las empresas de servicio público someterán sus reglamentos a la aprobación oficial y, si no prestan el servicio en vehículos de su propiedad celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte.*

¹⁰ *Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo del dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte.*

¹¹ *Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, sentencia de 20 de junio de 2005, expediente 7627.*



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

La preceptiva anterior es coherente con el Decreto 172 de 2001 y las Leyes 105 de 1993, 769 de 2002 y el Decreto 1079 de 2015, disposiciones que hacen responsable solidarios a las empresas transportadoras, junto a propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de servicio público, por tratarse de una actividad de interés general; además, se tornan en garantes del servicio y de la prestación legal del mismo. En ese sentido, de acuerdo al literal e) del artículo 2º de la Ley 105 de 1993, por virtud de los principios rectores del transporte “La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte”¹².

Refiere también la Corte Suprema de Justicia:

*(...) si a determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto - **que desde luego admite prueba en contrario** - pues aún cuando la guarda no es inherente al dominio, si hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario. (CXLII, pg. 188).*

*Distinta es la cuestión atañedora a la precisión de la responsabilidad de quien ejerce la actividad peligrosa cuando usa cosas de esa naturaleza, o sea, la definición de cuándo el titular de la actividad peligrosa es o no responsable según el daño acontezca en la ejecución de su actividad o por fuera de ésta, esto es, **si las cosas empleadas o utilizadas están o no bajo su gobierno, dirección, administración, control o poder** y, por ende, dentro o fuera del ejercicio de la actividad peligrosa, ad exemplum, por la pérdida o sustracción de dichas cosas o la transferencia de su dominio, posesión o tenencia. (...)*

Con estos lineamientos, en cada caso concreto el juzgador determinará según su discreta apreciación de los elementos de convicción y el marco de circunstancias fáctico, cuándo el daño se produce dentro del ejercicio de la actividad peligrosa del tránsito automotriz y conducción de vehículos, y cuándo no, es decir, si está en el ámbito o esfera de ejercicio de su titular o de quien la organiza y ejecuta

¹² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia SC-5885 del 06 de mayo de 2016, radicado 54001-31-03-004-2004-00032-01, magistrado ponente LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

bajo su gobierno, dirección, control o poder, sea por sí, ora valiéndose de otros.¹³
(Subrayados y negrillas fuera del contexto original).

Analizando las circunstancias del caso que nos ocupa bajo la guía de los anteriores preceptos jurisprudenciales, se determina que la intervención de mi prohijada en las circunstancias que generaron la demanda no se encuentra acreditada en la misma, pues el único documento donde aparece registrada Continental es en la copia del informe policial de accidente de tránsito basado en la tarjeta de afiliación nro. 4526 e interno 2294 ya caduca, no existe algún contrato de vinculación vigente a la época de los hechos, *contrario sensu* la documentación aportada por el suscrito apoderado, acredita fehacientemente que el vehículo infractor no estaba afiliado a la empresa y que mi asistida no tuvo participación alguna en el siniestro, que no existe alguna ligadura contractual o comercial con el propietario o conductor del vehículo y que se puede avizorar que está desvirtuada la presunción de guardián o responsable del vehículo de placas UYA-380 y que no ostentaba al momento del accidente ningún tipo de dirección o control sobre el mismo, indicando que existe prueba del desprendimiento de mi mandante con el vehículo y así cualquier presunción que admite prueba en contrario, queda totalmente descartada.

6.1.4. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN.

Para fundamentar la presente excepción en primer lugar solicito al operador judicial que tenga en cuenta las mismas argumentaciones de la totalidad de las excepciones del presente acápite.

Complementariamente, para que un negocio jurídico exista y produzca efectos jurídicos propios de su naturaleza se necesita que en el acto se encuentren consolidados sus elementos esenciales, sin los cuales el acto no existiría. A voces del

¹³ Corte suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 17 de mayo de 2011, radicado 25290-31-03-001-2005-00345-01, magistrado ponente WILLIAM NAMÉN VARGAS.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

artículo 1501 del Código Civil¹⁴, para que un contrato sea válido debe contar con elementos que generan efectos diferentes como son: esenciales como el consentimiento, de naturaleza es decir, que se prevean antes de firmar y accidentales que se agregan mediante cláusulas especiales conforme al principio de autonomía de la voluntad.

Para el caso bajo estudio, no existía contrato firmado entre mi asistida y la propietaria del vehículo de placas UYA-380 a la fecha de ocurrencia del accidente génesis del proceso judicial, luego entonces se puede predicar que la inexistencia es el no ser en el mundo jurídico y puede considerarse como el jamás haberse celebrado un contrato, y este no se celebró sencillamente porque no hubo consentimiento, situación que armonizada con lo normado en el inciso 2º del artículo 898 del Código de Comercio cuando refiere: *“Será inexistente el negocio jurídico cuando se haya celebrado sin las solemnidades sustanciales que la ley exija para su formación, en razón del acto o contrato y cuando falte alguno de sus elementos esenciales.”*

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, si no hubo negocio jurídico, es decir, si no se firmó un contrato al tiempo de la ocurrencia del accidente fatal, no tiene mi protegida que responder por alguna obligación que hayan generado otras personas naturales o jurídicas.

6.1.5. INEXIGIBILIDAD A CONTINENTAL POR LA INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS.

Para argumentar la presente excepción solicito a la señora Jueza que tenga en cuenta las mismas argumentaciones de las excepciones de todos los numerales del presente acápite.

¹⁴ ARTÍCULO 1501. <COSAS ESENCIALES, ACCIDENTALES Y DE LA NATURALEZA DE LOS CONTRATOS>. Se distinguen en cada contrato las cosas que son de su esencia, las que son de su naturaleza, y las puramente accidentales. Son de la esencia de un contrato aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degeneran en otro contrato diferente; son de la naturaleza de un contrato las que no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial; y son accidentales a un contrato aquellas que ni esencial ni naturalmente le pertenecen, y que se le agregan por medio de cláusulas especiales.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

6.1.6. INEXISTENCIA DE PRESUPUESTOS SUSTANCIALES PARA LA ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD.

Para arguir la presente excepción habrá de decirse que para que se configure la responsabilidad civil extracontractual o aquiliana, a la parte demandante le corresponde demostrar la existencia del hecho dañoso y la relación de causalidad entre la actividad peligrosa y el detrimento sufrido; aunque a la parte activa se le otorga la presunción de culpa en contra de la pasiva, por tanto, para que la parte demandada se exonere deberá acreditar el rompimiento del nexo causal como consecuencia del actuar culposo exclusivo de la víctima, la culpa exclusiva de un tercero o la ocurrencia de un caso fortuito o fuerza mayor, a la luz de las disposiciones del artículo 2356 del Código Civil.

En armonía a las premisas que anteceden, la parte activa del proceso logró probar la existencia del daño, pero no la relación de causalidad entre el accidente y el daño en lo que respecta a mi protegida, si bien es cierto se tuvo en cuenta el informe policial de accidente de tránsito en donde se aludía a la empresa que defiende y la multicitada tarjeta de afiliación, no lo es menos que no se adentró en buscar pruebas de la vinculación con el vehículo.

Ahora bien, si en gracia de discusión la parte activa hubiese logrado acreditar lo que le correspondía jurídicamente, no lo es menos que con la documentación aportada por el suscrito apoderado, se logra resquebrajar el supuesto nexo causal que une a mi representada con el vehículo infractor, sencillamente y porque como se ha dicho con insistencia, no existe relación de ninguna clase entre estos dos.

Debe señalarse que para el caso que ocupa nuestra atención, el nexo de causalidad es un elemento necesario para declarar la responsabilidad civil en cabeza de algún demandado, el cual debe observarse bajo los lineamientos del artículo 167 del C.G.P., es decir, debe probarse el hecho alegado, deber huérfano en el



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

expediente, toda vez que no existe ni existía para la época de los hechos ningún vínculo entre la empresa y el vehículo inmerso en el accidente; de ahí que no se ha probado el hecho alegado en la demanda que pretende hacerse acreedor a la consecuencia jurídica consagrada en la norma.

Por consiguiente tenemos que los elementos de la responsabilidad civil extracontractual son: 1) la existencia de una conducta o actividad por parte del sujeto dañoso, 2) existencia de un menoscabo o detrimento de un interés jurídico, esto es, el daño, 3) la configuración del nexo causal como aquella conexión entre la conducta o actividad con el daño.

Se explica en la presente excepción lo concerniente al nexo causal para desestimar las pretensiones de la demanda, en los siguientes términos: el nexo causal entendido como la *“necesaria conexión fáctica que debe existir entre la acción humana y el resultado dañoso producido”*¹⁵ es un elementos común a todo tipo de responsabilidad civil, en cuanto es necesario que exista una conexión causal entre el evento dañoso que lesiona a quien exige ser reparado.¹⁶

El nexo causal permite establecer una relación de causa y efecto entre la conducta o actividad y el daño causado, dando lugar al establecimiento de una relación fáctica entre el agente dañador y la víctima. La Corte Suprema de Justicia en sentencia del 14 de diciembre de 2012 consideró que *“en materia de responsabilidad civil, la causa o nexo de causalidad es el concepto que permite atribuir a una persona la responsabilidad del daño por haber sido ella quien lo cometió, de manera que deba repararlo mediante el pago de una indemnización”*¹⁷.

¹⁵ 35 PIZARRO, Ramón Daniel. *Responsabilidad civil por riesgo creado y de empresa. Contractual y extracontractual*, tomo I. Editorial Buenos Áries. 2006. p. 87.

¹⁶ 36 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, Sentencia 23 de noviembre de 1990. M.P. Esteban Jaramillo Scholss. Publicada en Gaceta Judicial: Tomo CCIV No. 2442, Pag. 64-77.

¹⁷ 37 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, Sentencia 14 de diciembre de 2012. M.P. Ariel Salazar Ramírez. Exp. 11001-31-03-028-2002-00188-01



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

En ese sentido se comprende que el nexo causal también es una herramienta para restringir la responsabilidad del agente dañador respecto del daño causado, puesto que resulta completamente necesario que el daño sea producto del actuar del agente dañador para que pueda predicarse la responsabilidad del mismo. Así lo reitera la doctrina cuando dispuso: *“para fijar el montate del daño que debe reprimirse jurídicamente, se requiere, en primer lugar, establecer los límites dentro de los que el daño pueda considerarse causado por un hecho humano provisto de los atributos exigidos por la ley con fines de responsabilidad¹⁸”*.

El doctrinante Jorge Peirano ha expuesto: *“el sentido común se niega a admitir la existencia de un daño que deba ser soportado por quien no ha contribuido a su realización; debe darse, necesariamente, cierta relación entre el daño causado y la conducta del que está llamado a responder por el mismo¹⁹”*.

Dentro del anterior marco doctrinario y jurisprudencial, asociado a la fundamentación fáctica relacionada con la inexistencia de alguna atadura contractual o negocial entre el vehículo causante del accidente y mi asistida, se derrumba cualquier nexo de causalidad que la demandante pretende construir sobre endeble bases huérfanas de pruebas.

6.1.7. INEXISTENCIA DE SUBORDINACIÓN O DEPENDENCIA DEL VEHÍCULO, PROPIETARIO Y CONDUCTOR CAUSANTES DEL DAÑO.

Para apoyar la presente excepción solicito a su señoría que tenga en cuenta las argumentaciones de la totalidad de las excepciones planteadas en el presente acápite y en forma adicional que se tenga en cuenta el hecho ya ampliamente explicado y probado, de que mi asistida no tenía ninguna clase de vínculo con la persona o personas generadoras del daño al momento en que ocurrió el hecho dañino, por ello es necesario que se determine cuando sucedió el siniestro, quién tenía la obligación, el poder de dirección y

¹⁸ DE CUPIS, Adriano. *El daño, Teoría general de la responsabilidad civil*. Editorial Bosch, D.L. Barcelona, 1975. p. 246

¹⁹ 39 PEIRANO. *Op. Cit.*, P 405.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

mando sobre la actividad peligrosa del manejo de vehículos, indistintamente si era el propietario o no del mismo, porque como lo ha reiterado la Corte Suprema de Justicia *“la imputación recae sobre la persona que en el momento en que se verifica el hecho dañino (...) tiene la dirección, manejo y control sobre la actividad, se o no su dueño²⁰.”*

6.1.8. HECHO DE UN TERCERO.

Para basar la presente excepción solicito a la señora Jueza que tenga en cuenta las argumentaciones de la totalidad de las excepciones planteadas en el presente acápite. La culpa presunta puede ser desvirtuada por el demandado con la existencia de una causa extraña constitutiva de fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero.

Además huelga decir que nuestro órgano de cierre en sentencia SC665-2019²¹, trajo a colación los presupuestos de la sentencia SC-3446 del 08 de octubre de 1992 refiriendo la inexistencia del hecho de un un tercero en casos donde el daño se produce por obra de una actividad peligrosa, en donde parte de la *ratio decidendi* expone:

“(...) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios (...) son los siguientes: a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último; b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado (...)”

Ajustando la jurisprudencia en cita al caso en estudio con el literal “a” se tiene que el hecho generador del daño que la demandante solicita indemnizar estuvo fuera de la esfera jurídica

²⁰ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia nro. 035 del 13 de mayo del 2008, expediente nro. 09327.

²¹ Sentencia SC665 07 de marzo de 2019, radicación nro. 05001 31 03 016 2009-00005-01 (Aprobado en sesión de veintiocho de noviembre de dos mil dieciocho), magistrado ponente OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

de dominio de mi representada, habida consideración simplemente de que no existe ningún vínculo con el vehículo infractor. Con respecto al literal “b”, es diáfano que el hecho generador del perjuicio reclamado no podía ser previsto por mi asistida, habida cuenta de no tener control, dominio, vigilancia o administración del vehículo, de ahí que, cualquier daño irrogado a la víctima tuvo su causa en un agente externo a mi mandante, es decir a un tercero.

6.1.9. BUENA FE.

La buena fe indica que cada cual debe celebrar sus negocios, cumplir sus obligaciones en general, ejercer sus derechos, mediante el empleo de una conducta de fidelidad, o sea por medio de lealtad y sinceridad que imperan en una comunidad de hombres dotados de criterio honesto y razonable. La buena fe se desdobra en dos aspectos: en primer lugar, cada persona debe usar para con aquel con quien establece una relación jurídica, una conducta sincera, vale decir, ajustada a las exigencias del decoro social; en segundo término, cada persona tiene derecho a esperar de la otra esa misma lealtad o fidelidad. En el primer caso se trata de la buena fe activa, y en el segundo, de buena fe pasiva (confianza).

La buena fe hace relación con una conciencia recta, sincera, es decir, con un sentimiento de honradez, sin embargo, es un sentimiento que tiene la virtud de objetivarse, de darse a conocer mediante ciertos comportamientos preestablecidos en una agrupación de hombres.

Obrar de buena fe indica que la persona se conforma con la manera corriente de las acciones de quienes obran honestamente, esto es, con un determinado estándar de usos sociales y buenas costumbres. Por lo tanto, los usos sociales y las buenas costumbres que imperan en la sociedad, son las piedras de toque que sirven para apreciar en cada caso la buena fe, su alcance y la ausencia de ella. La buena fe se refiere a la ausencia de obras fraudulentas,



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

de engaño, reserva mental, astucia o viveza, en fin, de una conducta lesiva de aquel obrar de las personas que actúan con sus negocios “con espíritu de justicia y equidad” o del proceder razonable del “comerciante honesto y cumplidor”.²²

Conducta - buena fe - que ha sido recogida y está consagrada en nuestra Constitución Política al señalar que: “Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquéllos adelanten ante éstas”.²³

Por su parte la Corte Constitucional ha manifestado respecto de este principio constitucional:

“En relación con el principio de buena fe cabe recordar que es uno de los principios generales del derecho, consagrado en el artículo 83 de la Constitución, el cual gobierna las relaciones entre la Administración Pública y los ciudadanos, y que sirve de fundamento al ordenamiento jurídico, informa la labor del intérprete y constituye un decisivo instrumento de integración del sistema de fuentes colombiano”. En apartes posteriores añadió la Corporación: “La buena fe incorpora el valor ético de la confianza y significa que el hombre cree y confía que una declaración de voluntad surtirá, en un caso concreto, sus efectos usuales, es decir, los mismos que ordinaria y normalmente ha producido en casos análogos”.²⁴

Adicionalmente la misma Corporación en sentencia T-850 de 2010 ha reiterado:

“De la misma forma, ha dicho la Corte que por respeto a la actuación propia, se entiende la imposibilidad para quien actúa y genera con ello una situación particular y concreta en la que el afectado de buena fe confía, de desconocer su

²² Derecho Civil Parte General y Personas. Arturo Valencia Zea – Álvaro Ortiz M. Décimo Tercera Edición Página 170.

²³ Artículo 83 Constitución Política.

²⁴ Sentencia C-131 de 2004.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

*propio acto y vulnerar con ello los principios de buena fe y de confianza legítima.*²⁵

En la Sentencia T-089 de 2007, esta Corporación se refirió al principio del respeto al acto propio en los siguientes términos:

*"Un tema jurídico que tiene como sustento el principio de la buena fe es el del respeto al acto propio, en virtud del cual, las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe. Principio Constitucional, que sanciona como inadmisibles toda pretensión lícita, pero objetivamente contradictoria, con respecto al propio comportamiento efectuado por el sujeto. Se trata de una limitación del ejercicio de derechos que, en otras circunstancias podrían ser ejercidos lícitamente; en cambio, en las circunstancias concretas del caso, dichos derechos no pueden ejercerse por ser contradictorias respecto de una anterior conducta, esto es lo que el ordenamiento jurídico no puede tolerar, porque el ejercicio contradictorio del derecho se traduce en una extralimitación del propio derecho"*²⁶

*"De ello se desprende que el respeto del acto propio comprende una limitación del ejercicio de los derechos consistente en la fidelidad de los individuos a las decisiones que toman, sin que puedan revocarlas por sí mismos, más aún cuando el acto posterior se funde en criterios irrazonables, desproporcionados o extemporáneos."*²⁷

Evidentemente y de conformidad a la doctrina y jurisprudencia esbozada, no se puede declarar algún tipo de responsabilidad a mi representada, habida cuenta de la inexistencia de cualquier relación de mi mandante con los propietarios del vehículo placas UYA-380, que estuvo inmerso en el accidente de tránsito que dio inicio al presente proceso.

Ahora bien, mi representada ha obrado con total buena fe, porque el desconocimiento de los hechos que informa el demandante, son

²⁵ Sentencias T-544 de 2003 y T-079 de 2004.

²⁶ Sentencia T-295 de 1999.

²⁷ Sentencia T-475 de 1992.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

totalmente ajenos a sus alcances y control, situación inversa si hubiese tenido el deber legal de proceder con algún control.

6.1.10. EXCEPCIÓN ECUMÉNICA O GENÉRICA CONSAGRADA EN EL ARTÍCULO 282 DEL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO.

Solicito a su Señoría que declaren probados los hechos que constituyen excepción de conformidad al artículo 282 del Código General del Proceso y demás normas afines, es decir las excepciones genéricas que enerven las pretensiones de la parte actora y que constituyan alguna excepción, diferente a la de prescripción, compensación y nulidad relativa, se declare en forma oficiosa en la sentencia.

7. OTROS MEDIOS DE DEFENSA

Dentro del marco de la relación fáctica del hecho accidental en que perdió la vida el familiar de los demandantes, aunado a la prueba documental aportada por su representante judicial, se tienen dos (02) circunstancias en las que procederé a adentrar, repitiendo que, las disquisiciones y peticiones del presente medio de defensa, bajo ninguna circunstancia aceptan cualquier tipo de responsabilidad en el hecho fatídico por parte de mi representada.

La primera refiere a lo planteado en el hecho nro. 7 del libelo introductorio en armonía con el pronunciamiento que realicé del mismo, en donde de acuerdo al norte de la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, aterrizada en el informe de accidente de tránsito aportado como prueba 4 de la demanda, en el numeral 11 del documento denominado *“hipótesis del accidente de tránsito”*, trata el tema de los conductores involucrados en el siniestro, indicando que el conductor de la motocicleta de placas ZPQ-30E, discriminado como vehículo 2, le correspondió la hipótesis nro. 138 la cual dice: **“FALTA DE PRECAUCIÓN POR NIEBLA, LLUVIA O HUMO”**, es decir, conducir en estas circunstancias sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces, el mismo documento advierte las condiciones de la vía como geométrica: recta,



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

pendiente, con berma, utilización: doble sentido, número de calzadas: una calzada, carriles: dos carriles, superficie de rodadura: asfalto, estado: bueno, condiciones: húmeda, iluminación artificial: sin, línea central amarilla: continuada, línea de carril blanca: línea de borde blanca, delineador de piso: tacha y visibilidad: disminuida por vehículo estacionado, situación que llevó a los servidores de la Policía Nacional Intendente Rafael Adrián Duque Herrera y Patrullero Eddier Taborda Saldarriaga a concluir que el motociclista tuvo falta de precaución, por las condiciones de lluviosidad en la vía, es decir, su actuar contrarió las normas de tránsito.

La segunda circunstancia deviene del documento identificado con la demanda como prueba nro. 11, denominado ENTREVISTA FPJ - 14 Número Único de Noticia Criminal NUNC 66001600035201901848, mediante el cual el 17 de agosto de 2019, el Intendente Juan David Valencia Bustamante le tomó una entrevista a la señora Nataly Flórez Marín, en donde en la página 1 le realiza la siguiente pregunta y se produce la respuesta:

“(...) ENTREVISTADOR: ¿sabe usted, para donde se dirigía su esposo el día en que ocurrieron los hechos?”

ENTREVISTADO: estaba en la despedida de un compañero en La Virgina e iba para Cartago. (...)

ENTREVISTADOR: ¿sabe usted, si su esposo consumía alcohol o sustancias estupefacientes?”

ENTREVISTADO: tomaba ocasionalmente. (...)”

Se plantea entonces que si el occiso estaba en una reunión de compañeros y tomaba ocasionalmente, se puede presumir que pudo haber consumido alguna bebida alcohólica. En esta perspectiva y revisando el informe pericial de necropsia nro. 201901016600100395, aportado en la demanda como prueba 12, documento que en la página seis (06) reza al tenor literal:



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

“(...) Muestras de fluidos biológicos tomadas como posibles elementos materiales de prueba se envían para análisis de alcoholemia y psicofármacos al Laboratorio de Toxicología del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (...)”

Importa por las razones ya expuestas que se allegue al proceso que nos ocupa el resultado de las pruebas precitadas, a efectos de determinar una presunta concurrencia de culpas, porque además, en un proceso judicial le corresponde al demandado dentro de su derecho fundamental de defensa y contradicción, probar algún supuesto que estructure una fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero que hubiere sido la causa del accidente, situación que haría naufragar cualquier responsabilidad ante una causa extraña.

Por lo tanto, si existiese una concurrencia de culpas, en aplicación a las disposiciones del artículo 2357 del Código Civil se abriría paso a una reducción de condena: *“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*, siendo acogida igualmente por la doctrina:

“Tomemos el caso del peatón que es atropellado por un automotor; con base en el acervo probatorio, el juez puede encontrarse con los siguiente: 1. Adicional a la actividad peligrosa del demandado, se halló una culpa exclusiva de este: la víctima deberá ser indemnizada en su totalidad. 2. Solo existía la prueba de que el daño se causó por medio de una actividad peligrosa, sin que hubiese culpa adicional del demandado, ni culpa del peatón: también habrá indemnización total, ya que la peligrosidad de la actividad es lo que crea la culpabilidad. 3. Se prueba culpa de la víctima: habrá reducción, haya o no culpa adicional del demandado; en este caso, habrá culpa de parte y parte y, en consecuencia, el artículo 2357 del Código Civil será aplicable. 4. Si la actividad de la víctima es causa exclusiva del daño, la exoneración del demandado será total, sin importar lo culposo de este hecho de la víctima; ese hecho, culposo o no, es una causa extraña que libera al demandado²⁸”.

²⁸ Tamayo Jaramillo Javier. *Ibidem*. Págs. 386 y 387



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

Sobre la concurrencia de culpas la Corte Suprema de Justicia ha dicho:

“1.3 También es factible que suceda, cual aconteció en el escenario debatido, que ambos extremos de la relación procesal estuvieran ejercitando concomitantemente actividades de peligro, evento en el cual surge para el fallador la obligación de establecer mediante un cuidadoso estudio de las pruebas la incidencia del comportamiento desplegado por aquellos, respecto del acontecer fáctico que motivó la reclamación pecuniaria. Al demandarse a quien causó una lesión como resultado de desarrollar una actividad calificada como peligrosa y, al tiempo, el opositor aduce culpa de la víctima, es menester estudiar cuál se excluye, acontecimiento en el que, ha precisado la Corporación:

“en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir ‘que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso”.

Lo anterior es así por cuanto, en tratándose de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro²⁹.”

En relación con este tema, se hace necesario conocer los resultados de las pruebas toxicológicas tomadas al cadáver del occiso, para que sirvan como prueba dentro del proceso.

²⁹ (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...) Reiterado en CSJ CS Jul. 25 de 2014, radicación nro. 2006-00315).”



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

8. PETICIÓN ESPECIAL DE SENTENCIA ANTICIPADA

De manera respetuosa ruego a la señora Jueza que una vez se haya trabado la *litis* dicte sentencia anticipada sin agotar la totalidad de las etapas procesales, con base en la siguiente argumentación:

ARTÍCULO 278. CLASES DE PROVIDENCIAS. Las providencias del juez pueden ser autos o sentencias.

Son sentencias las que deciden sobre las pretensiones de la demanda, las excepciones de mérito, cualquiera que fuere la instancia en que se pronuncien, las que deciden el incidente de liquidación de perjuicios, y las que resuelven los recursos de casación y revisión. Son autos todas las demás providencias.

En cualquier estado del proceso, el juez deberá dictar sentencia anticipada, total o parcial, en los siguientes eventos:

- 1. Cuando las partes o sus apoderados de común acuerdo lo soliciten, sea por iniciativa propia o por sugerencia del juez.*
- 2. Cuando no hubiere pruebas por practicar.*
- 3. Cuando se encuentre probada la cosa juzgada, la transacción, la caducidad, la prescripción extintiva y la carencia de legitimación en la causa. (Resaltado ajeno al texto original).*

Como se puede observar en el numeral 3º de la norma en cita, la falta de legitimación en la causa es un presupuesto por el cual el operador judicial debe dictar sentencia en cualquier etapa del proceso, si se cumple cualquiera de los tres requisitos enunciados.

Es así que, del estudio minucioso de la argumentación expuesta en la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva del presente documento y de los documentos allegados que prueban la



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

tesis, es evidente que se tipifica esta excepción, por ello debe ser probada y producir el efecto de la sentencia anticipada para evitar el desgaste de las demás etapas procesales y la congestión judicial.

Sustento igualmente la solicitud basado en las siguientes normas: artículo 4º de la Ley 270 de 1996, artículos 2º al 14, numerales 1º, 8º y 15 del artículo 42 del Código General del Proceso.

Registro a continuación jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia *in extenso* sobre el tema:

“Ahora bien, el artículo 278 ibídem discrimina las providencias judiciales en autos y sentencias, precisando que éstas últimas son «las que deciden sobre las pretensiones de la demanda, las excepciones de mérito, cualquiera que fuere la instancia en que se pronuncien, las que deciden el incidente de liquidación de perjuicios, y las que resuelven los recursos de casación y revisión», por lo que los demás pronunciamientos encajan en la otra denominación.

*Sin embargo, a renglón seguido la norma añade que «en cualquier estado del proceso, el juez deberá dictar **sentencia anticipada**», entre otros eventos cuando «se encuentre probada la cosa juzgada, la transacción, la caducidad, la prescripción extintiva y la carencia de legitimación en la causa».*

Esa denominación no es caprichosa ni mucho menos consagra una tercera clase para los proveídos donde se definen con prontitud tales eventos, sino que simplemente le confiere la categoría de «sentencia» a una determinación trascendental que acorta el camino del pleito poniéndole fin con premura, ante la presencia de una situación jurídica que hace innecesario agotar otras etapas e incluso analizar el fondo de la litis, evitando así el desgaste de la administración de justicia en aras de hacer efectivos los principios de eficiencia y celeridad que se espera de ella.

El hecho de que se produzca la decisión con mayor prontitud de la prevista y sin profundizar en los aspectos sustanciales propuestos, no les resta importancia puesto que su relevancia es innegable, tan es así que se sustrae de la órbita de los



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

autos interlocutorios, cerrándole el camino a las impugnaciones horizontales³⁰.”
 (Negrillas son del suscrito apoderado).

9. RATIFICACIÓN DE DECLARACIÓN EXTRA PROCESO

Bajo las formalidades del artículo 222 del Código General del Proceso, me permito solicitar la ratificación del testimonio de las personas que declararon extra procesalmente en la Notaría Primera del Círculo de Cartago Valle del Cauca, ellos son John Henry Yepes Escobar, Luis Adriano Ríos Giraldo, Diana María Rojas Giraldo.

10. IMPRECISIÓN EN LA SOLICITUD DE PRUEBAS TESTIMONIALES DE LAS DEMANDANTES

El apoderado de las demandantes solicita se tenga como prueba la declaración extra proceso rendida en notaría por parte de uno de los demandantes, el señor Luis Adriano Ríos Giraldo, es decir, lo califica como demandante y como testigo al mismo tiempo. Considero que ello es impreciso y que lo correcto sería solicitar la declaración de parte que trata el artículo 191 del C.G.P., para lo cual el operador judicial deberá tener en cuenta lo señalado por la Corte Suprema de Justicia:

“(...) la declaración de parte solo adquiere relevancia probatoria en la medida en que el declarante admita hechos que le perjudiquen, o simplemente favorezcan al contrario, o lo que es lo mismo, si el declarante meramente narra hechos que le favorecen, no existe prueba, por una obvia aplicación del principio conforme al cual a nadie le es lícito crearse su propia prueba³¹.”

10.1. TACHA DE SOSPECHA. De cualquier manera, en caso que se decretara la anterior prueba, solicito tener en cuenta las

³⁰ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 12 de febrero de 2018, radicado nro. 76001-31-10-011-2015-00397-01, magistrado ponente OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE.

³¹ Corte Suprema de Justicia, sentencia SC14426-2016, magistrado ponente ARIEL SALAZAR RAMÍREZ.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

disposiciones del artículo 211 del C.G.P., y procedo a plantear desde este momento la tacha de sospecha.

11. PRETENSIÓN OPOSITORA

Colofón de la totalidad de la argumentación fáctica, jurídica y jurisprudencial plasmada en el presente libelo, ruego a su señoría se profiera sentencia anticipada, declarando probada la excepción de mérito falta de legitimación en la causa por pasiva y/o cualquiera de las demás planteadas, se absuelva a mi poderdante declarando que no tiene ningún tipo de responsabilidad con los hechos expuestos en el escrito genitor, bien sea en sentencia anticipada o la que ponga fin al proceso.

12. MEDIOS DE PRUEBA

Solicito al Despacho se tengan como tales las aportadas con la demanda y las que se aporten por cualquiera de las partes y que sirvan para probar las objeciones y excepciones de la presente constestación de demanda.

12.1. Documentales aportadas.

Como se manifestó a lo largo del presente escrito, el vehículo de placas UYA-308 en la actualidad no se encuentra afiliado a la sociedad que represento, empero y en cumplimiento al último inciso del artículo 96 del C.G.P., allego la siguiente documentación que reposa en la respectiva carpeta y que se solicita sea tenida en cuenta como prueba documental aportada.

12.1.1. En uno (01) folio, fotocopias simples de las tarjetas de afiliación nro. 5529, 1741, 4526 y 5529, todas con número interno 2.294

12.1.2. En uno (01) folio, fotocopia simple de contrato de cesión suscrito el 12 de agosto de 2014.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

12.1.3. En dos (02) folios, fotocopia simple de contrato de vinculación suscrito el 12 de agosto de 2014.

12.1.4. En uno (01) folio, fotocopia simple de licencia de tránsito nro. 20011-05-0108088.

12.1.5. En uno (01) folio, fotocopia simple de certificación de desvinculación del 22 de marzo de 2017.

12.2. De oficio.

Con base en el razonamiento esbozado en el acápite nro. 7 denominado otros medios de defensa, me permito solicitar al Despacho que oficie al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses para que allegue al proceso copia del resultado de las pruebas toxicológicas tomadas en el procedimiento registrado en el informe pericial de necropsia nro. 201901016600100395.

En su defecto o concomitantemente se oficie a la Fiscalía Primera Seccional de Pereira Risaralda, solicitando la documentación precitada, esto dentro de la investigación penal radicado 66001600035201901848.

12.2.1. Justificación jurídica de la petición de la prueba de oficio. Evidentemente desde las perspectivas del numeral 10 artículo 78 del C.G.P., que prohíbe solicitar al juez la consecución de documentos que directamente o por medio del ejercicio del derecho de petición se hubiere podido conseguir, empero bajo la reserva legal que tiene el protocolo de necropsia, mi representada y el suscrito no tienen la legitimación de familiares del fallecido, quienes deben cumplir con cuatro (04) requisitos³² mínimos, conforme lo ha estipulado la sentencia de la Corte Constitucional T-889 de 2009.

³² **a)** La persona que eleva la solicitud deberá demostrar que el paciente ha fallecido.

b) El interesado deberá acreditar la condición de padre, madre, hijo o hija, cónyuge o compañero o compañera permanente en relación con el titular de la historia clínica, ya que la regla aquí establecida sólo



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

En este sentido se comprende que hay que acudir al auxilio del Juez consagrado en el artículo 42 del C.G.P., especialmente el numeral 4º, a efectos de hacer efectiva la igualdad de las partes en el proceso, tal y como lo prevé el numeral 2º *ibídem*.

Cabe resaltar que respetuosamente también se solicita al Despacho decretar las pruebas de oficio que considere pertinentes de conformidad al artículo 169 del Código General del Proceso, al mismo tiempo me permito manifestar que coadyuvo a todas y cada una de las pruebas que soliciten y aporten los apoderados judiciales de los otros demandados.

12.2.2. Derecho a contrainterrogar. Ruego a la señora Jueza que se me conceda el derecho a contrainterrogar a los testigos y a los llamados en interrogatorio de parte, tanto por la demandante como por los demandados, ello en armonía de las disposiciones contenidas en el artículo 29 de la Constitución Política.

13. ANEXOS

13.1. Los documentos registrados en el acápite de pruebas documentales del presente libelo.

13.2. En siete (07) folios, fotocopia simple de certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Ibagué.

es predicable de los familiares más próximos del paciente. Para el efecto, el familiar deberá allegar la documentación que demuestre la relación de parentesco con el difunto, por ejemplo, a través de la copia del registro civil de nacimiento o de matrimonio según sea el caso.

c) El peticionario deberá expresar las razones por las cuales demanda el conocimiento de dicho documento, sin que, en todo caso, la entidad de salud o la autorizada para expedir el documento pueda negar la solicitud por no encontrarse conforme con dichas razones. A través de esta exigencia se busca que el interesado asuma algún grado de responsabilidad en la información que solicita, no frente a la institución de salud sino, principalmente, frente al resto de los miembros del núcleo familiar, ya que debe recordarse que la información contenida en la historia clínica de un paciente que fallece está reservada debido a la necesidad de proteger la intimidad de una familia y no de uno sólo de los miembros de ella.

d) Finalmente y por lo expuesto en el literal anterior, debe recalcar que quien acceda a la información de la historia clínica del paciente por esta vía no podrá hacerla pública, ya que el respeto por el derecho a la intimidad familiar de sus parientes exige que esa información se mantenga reservada y alejada del conocimiento general de la sociedad. Lo anterior, implica que no es posible hacer circular los datos obtenidos y que éstos solamente podrán ser utilizados para satisfacer las razones que motivaron la solicitud.



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

13.3. Fotocopia simple de la cédula de ciudadanía del señor Alonso Hernández.

13.4. Poder conferido para actuar autenticado en notaría.

14. NOTIFICACIONES

12.1. La Sociedad Continental de Transportes L.T.D.A. Transcontinental en Reorganización y el señor Alonso Hernández, en la calle 22 nro. 4 A - 24 piso barrio El Carmen de Ibagué Tolima, teléfono (8) 2611128, celulares 3158935260 y 3158953861, correo electrónico transcon90@hotmail.com

12.2. El suscrito apoderado en la carrera 4 nro. 11 - 40 oficina 704 edificio Floro Saavedra de Ibagué Tolima, teléfono (8) 2737564, celular 3143895000, correo electrónico danielospitia@hotmail.com

De la señora Jueza,

DANIEL ALEXANDER OSPITIA CARRILLO
C.C. Nro. 13.015.534 de Ipiales
T.P. Nro. 186.237 del C.S.J.

T.C. Ltda.
TransContinental
 NIT. 800.090.323 - 0

CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
 Calle 22 No. 4A - 24 Piso 2o. Tel. 2616014 - 2611128
 Fax. 2616014 Ibagué

TARJETA DE AFILIACION No. Int. 2.294 No 4526

FECHA 19 ABRIL 2010 VENCIMIENTO 25 MARZO 2012

PROPIETARIO SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA C.C. 24.939.886

PLACAS UYA-380 MARCA INTERNATIONAL MODELO 2006

MOTOR 79111868 CHASIS 3HSCNAPT36N219420

CLASE T. CAMION LINEA 9.400 CARR. S.R.S No. EJES 3 LLANTAS 10

ANCHO 2.60 ALTO 3.90 VIA 0.90 V.P. 2.40 LT. 7.00

PBV 52.000 RADIO DE ACCION NACIONAL COMBUSTIBLE A.C.P.M

FIRMA AUTORIZADA *[Firma]*

T.C. Ltda.
TransContinental
 NIT. 800.090.323-0

CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
 Calle 22 No. 4A - 24 Piso 2o. Tel.: 2616014 - 2611128
 Fax: 261 60 12 - Ibagué

TARJETA DE AFILIACION No. Int. 2.294 No 1741

FECHA 13 AGOSTO 2008 VENCIMIENTO 25 MARZO 2009

PROPIETARIO SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA

PLACAS UYA-380 MARCA INTERNATIONAL MODELO 2.006

MOTOR 79111868 CHASIS 3HSCNAPT36N219420

CLASE T. CAMION LINEA 9.400 CARR. S.R.S No. EJES 3 LLANTAS 10

ANCHO 2.60 ALTO 3.90 VIA 0.90 V.P. 2.40 LT. 7.00

PBV 52.000 RADIO DE ACCION NACIONAL COMBUSTIBLE A.C.P.M

FIRMA AUTORIZADA *[Firma]*

T.C. Ltda.
TransContinental
 NIT. 800.090.323-0

CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
 Calle 22 No. 4A-24 Piso 2o. Tel.: 2616014 - 2611128
 Fax: 261 60 12 - Ibagué

TARJETA DE AFILIACION No. Int. 2.294 No 5529

FECHA OCTUBRE-7-2005 VENCIMIENTO MARZO-25-2007

PROPIETARIO JARAMILLO DE MESA SERENA CRISTINA

PLACAS UYA-380 MARCA INTERNATIONAL MODELO 2006

MOTOR 79111868 CHASIS 3HSCNAPT36N219420

CLASE T. CAMION LINEA 9400 CARR. S.R.S No. EJES 3 LLANTAS 10

ANCHO 2.60 ALTO 3.90 VIA 0.90 V.P. 2.40 LT. 7.00

PBV 2.000 RADIO DE ACCION NACIONAL COMBUSTIBLE A.C.P.M

FIRMA AUTORIZADA *[Firma]*

T.C. Ltda.
TransContinental
 NIT. 800.090.323 - 0

CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
 Calle 22 No. 4A - 24 Piso 2o. Tel. 2616014 - 2611128
 Fax. 2616014 Ibagué

TARJETA DE AFILIACION No. Int. 2.294 No 3725

FECHA MARZO-25-2010 VENCIMIENTO MARZO-25-2010

PROPIETARIO SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA

PLACAS UYA-380 MARCA INTERNATIONAL MODELO 2006

MOTOR 79111868 CHASIS 3HSCNAPT36N219420

CLASE T. CAMION LINEA 9400 CARR. S.R.S No. EJES 3 LLANTAS 10

ANCHO 2.60 ALTO 3.90 VIA 0.90 V.P. 2.40 LT. 7.00

PBV 52.000 RADIO DE ACCION NACIONAL COMBUSTIBLE A.C.P.M

FIRMA AUTORIZADA *[Firma]*

T.C. Ltda.
TransContinental
 NIT. 800.090.323-0

TRANSCONTINENTAL LTDA.
 CALLE 22 No. 4A - 24 PISO 2o. Tel. 2616014 - 2611128 - Fax 2624839
 IBAGUE

TARJETA DE AFILIACION No Int 2.294

FECHA (Dia/Mes/Año): 12/08/2014 VENCIMIENTO (Dia/Mes/Año) 22/03/2015

PLACA UYA-380 MARCA INTERNATIONAL LINEA 9400 MODELO 2006

CLASE DE VEHICULO TRACTOCAMION TIPO CARROTERIA SRS COMBUSTIBLE ACPM COLOR NARANJA

No. EJES 3 No. LLANTAS 10 ALTO 3.90 ANCHO 2.50 RADIO DE ACCION NACIONAL

NUMERO MOTOR 79111868 NUMERO CHASIS 3HSCNAPT36N219420 VIA 1.00 V.P. 2.40 LT. 7.80 PBV 52.000

PROPIETARIO : APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) ANA MARIA MESA JARAMILLO IDENTIFICACION 42.121.799

ESTA TARJETA NO IMPLICA RESPONSABILIDAD A LA EMPRESA EN ACCIDENTES DE TRANSITO. DEBE PORTAR POLIZA DE R.C.E.

FIRMA AUTORIZADA



**CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
NIT. 800.090.323-0**

CONTRATO DE CESION DE DERECHOS

Conste por medio del presente documento que entre los suscritos a saber de una PARTE **SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA** Identificada con **C.C N° 24.939.886** Y ACTUANDO COMO VENDEDOR para todos los efectos se denominara a los **CEDENTES ANA MARIA MESA JARAMILLO** Identificada con **C.C N° 42.121.799** obrando en calidad de **COMPRADOR** según contrato y quien en adelante se llamaran el **CESIONARIO** mayor de edad, vecino de esta ciudad, hemos celebrado el presente contrato estipulando en las siguientes cláusulas PRIMER: El primero de los nombrados cede y transfiere a favor de **ANA MARIA MESA JARAMILLO** los derechos y obligaciones de afiliación y vinculación del vehículo de Servicio Público distinguido con las siguientes características:

PLACA:	UYA-380
CLASE:	TRACTOCAMION
MARCA:	INTERNATIONAL
MODELO:	2006
MOTOR:	79111868
CHASIS:	3HSCNAPT36N219420
COLOR:	NARANJA
SERVICIO:	PUBLICO
EMPRESA:	CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA TRANSCONTINENTAL.

SEGUNDA: EL CESIONARIO a partir de la fecha se entenderá con la empresa lo referente a la afiliación del vehículo, **TERCERA** EL CEDENTE transfiere todos los derechos y obligaciones derivados del contrato de afiliación. **CUARTA:** EL CESIONARIO acepta todos los derechos y obligaciones derivados del contrato de obligación. **QUINTA:** se anexa a este contrato CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LA EMPRESA para traspasar la propiedad a **ANA MARIA MESA JARAMILLO**.

Se firma en Ibagué, a los 12 días del mes de Agosto de 2014.

SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA
C.C.24.939.886
CEDENTE

ANA MARIA MESA JARAMILLO
C.C 42.121.799
CESIONARIO


MARTHA LUCIA QUIROGA VILLANUEVA.
JEFE DE TRANSPORTE

Oficina Principal – IBAGUE Calle 22 No.4 A -24 Piso 2º - Tels. 261 11 28-2639077 Fax: 2616014

Cel. 3158953861. – www.transcontinental.com.co

E-MAIL: transcon90@hotmail.com – info@transcontinental.com.co

VIGILADO





CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
“TRANSCONTINENTAL”
CONTRATO DE VINCULACION

Entre los suscritos a saber: la empresa **CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA. “TRANSCONTINENTAL”**, con domicilio principal en la ciudad de Ibagué Departamento del Tolima, debidamente Habilitada para operar como empresa de transporte terrestre automotor en la modalidad de carga mediante la Resolución No. 000416 de 30 de Noviembre de 2001, distinguida con el número de identificación tributaria 800-090-323-0, debidamente registrada en la Cámara de Comercio, quien obra representada por el Señor Gerente **ALONSO HERNÁNDEZ LOZANO** mayor de edad, residente en la ciudad de Ibagué, identificado con la cédula de ciudadanía No. 17.026.981 de Bogotá, que para los efectos de este contrato se denomina la **EMPRESA VINCULADORA**, de una parte, y de la otra, por el Señores (a) **ANA MARIA MESA JARAMILLO** Identificado(a) con la C.C No **42.121.799** quien obra en nombre propio y que para los efectos de este contrato se denomina **EL VINCULADOR**, en calidad de propietario (a) inscrito del vehículo clase **T.CAMION** Marca **INTERNATIONAL** Carrocería **S.R.S** de placas **UYA-380** matriculado en la oficina de tránsito de **AGUACHICA/CESAR** como consta en la licencia de tránsito del automotor anexa al presente contrato y que hace parte del mismo, en la cual figuran las características del mismo, hemos celebrado el presente contrato denominado de **VINCULACIÓN** el cual se rige por las siguientes cláusulas: **PRIMERA.** El vinculado, en su calidad de propietario inscrito del vehículo antes descrito, se obliga con la empresa **VINCULADORA** a dar cumplimiento a las exigencias legales especialmente las establecidas en el Decreto No.173 de Febrero 5 de 2001, de manera independiente, es decir sin que exista subordinación jurídica de ninguna índole, y bajo estas condiciones, vincula a **TRANSCONTINENTAL LTDA**, el vehículo de placas antes indicadas. **SEGUNDA:** Cuando el referido automotor en uso del Parágrafo único del Artículo 22 del Decreto 173 de Febrero 5 de 2001, transporte carga despachada por otra empresa diferente a la empresa **VINCULADORA**, toda la responsabilidad de la movilización de la misma la asume la empresa que celebró junto con su propietario o conductor, el contrato transitorio de traslado de la respectiva carga. **PARÁGRAFO:** El propietario del vehículo vinculado mediante este contrato asumirá todos los costos jurídicos y de desplazamiento a la Superintendencia de Puertos y Transporte a diligencias de notificación de investigaciones y sanciones por sobrepeso en la carga transportada y por falta de manifiesto de carga por parte de este automotor. **TERCERA:** Valor vinculación: El propietario vinculado se compromete a pagar a la empresa **VINCULADORA** la suma de **CIENTO CINCUENTA MIL PESOS MCTE (\$150.000)** por concepto de derechos de vinculación del referido automotor por el periodo de duración del presente contrato. Igualmente a suscribir las pólizas de seguros que exige la ley como son el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y el de responsabilidad civil extracontractual, para garantizar daños y perjuicios que en desarrollo de la actividad transportadora pueda causar este vehículo.

CUARTA: El propietario o el conductor del automotor vinculado mediante este contrato, se hacen responsables de que toda mercancía transportada por el señalado vehículo debe estar amparada por los respectivos seguros contra todo riesgo y los demás documentos de ley que soportan el traslado de la carga y la movilidad del automotor. Cuando exista violación a lo estipulado en esta cláusula y las mercancías

transportadas por este vehículo sufran cualquier clase de siniestro, será el propietario, el conductor o quién haya autorizado el despacho de la carga en el mismo, quienes de manera solidaria responderán por las respectivas indemnizaciones. **QUINTA: Duración del Contrato:** La duración del presente contrato será de 12 meses contados a partir de la firma del mismo, vencido este periodo se dará por terminado, salvo la determinación por mutuo acuerdo de las partes de prorrogarlo por otro término de igual duración, efectuando el pago correspondiente al nuevo periodo. **SEXTA: Terminación Unilateral por parte de la Empresa:** La empresa podrá dar por terminado el presente contrato, por todas las causales determinadas en la ley y por violación por parte del vinculado de las obligaciones para con la empresa establecidas en este contrato. **SÉPTIMA: Estado Mecánico del Vehículo:** Como el propietario es quién tiene la tenencia y administración directa del vehículo, este, operará bajo su propia responsabilidad, por lo tanto se compromete a mantenerlo en perfectas condiciones mecánicas a fin de garantizar una segura movilidad del automotor. **OCTAVA: Obligaciones de la Empresa:** Serán obligaciones de la empresa todas las que le señale la ley en materia de transporte de carga, y las siguientes: a) Abstenerse de ceder el presente contrato parcial o totalmente. b) Proporcionarle el transporte de carga cuando las condiciones del mercado así lo permitan. **NOVENA: Domicilio Contractual:** Para todos los efectos el domicilio contractual será la Ciudad de Ibagué y la residencia será el sitio donde funcionen las oficinas de la empresa dentro del perímetro de esta ciudad. **DECIMA: Obligaciones del Vinculado:** Como el vinculado es quién ejerce la administración directa y total de este automotor, cuando contrate conductor para el mismo, debe afiliarlo a una E. P. S , a una A . R . P , a un Fondo de Pensiones, pagarle las cesantías de ley y a cancelar cumplidamente los salarios devengados, entregando a la empresa fotocopias de tales afiliaciones al momento de suscribir este contrato. **DECIMA PRIMERA: El Propietario del Vehículo** con el fin de garantizar a la empresa el fiel cumplimiento de las cláusulas del presente contrato se pacta una sanción de \$ 2.000.000 mcte. La cual se hará efectiva sin necesidad de requerimiento judicial.

En señal de conformidad de lo pactado en el presente contrato, las partes lo firman en dos ejemplares del mismo tenor en la Ciudad de Ibagué a los 12 Días del mes de Agosto del año 2014.

EL VINCULADO

 ANA MARIA MESA JARAMILLO
 C.C 42.121.799
 TRANSV. 93 N° 64-57 ALAMOS
 CEL:3107886622
 BOGOTA D.C

LA EMPRESA

TRANSOMINENTAL
 NIT. 800.090.323-0
 GERENTE

No. 4,467

PAZ Y SALVOEl suscrito Gerente de la Empresa *CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.**Transcontinental***HACE CONSTAR:**

Que el vehículo cuyas características se anotan a continuación se encuentra a PAZ Y SALVO por todo concepto :

Clase : TRACTOCAMION
 Placas : UYA-380
 Marca : INTERNATIONAL
 Modelo : 2006
 Color : NARANJA
 Motor : 79111868
 Chasis : 3HSCNAPT36N219420
 Propietario : SERENA CRISTINA JARAMILLO DE MESA

VALIDO PARA TRASPASO.-

a nombre de :

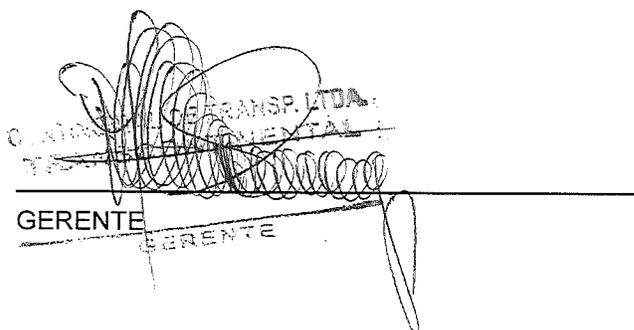
Este documento en cuanto se refiere a desvinculación y Paz y Salvo de vehículos solamente opera cuando se realice el trámite ante Tránsito y Transportes.

Nombre : ANA MARIA MESA JARAMILLO
 C.C. Ó Nit : 42.121.799
 Dirección y Tel : TRANV. 93 N° 64-57 ALAMOS CEL:3107886622
 Ciudad : BOGOTA D.C

ESTE PAZ Y SALVO TIENE UNA VALIDEZ DE 60 DIAS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA

Ibagué, Martes, 12 de Agosto de 2014

Atentamente,



~~CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.~~
~~TRANSCONTINENTAL~~
 GERENTE
 GERENTE

LICENCIA DE TRANSITO No. 20011-05-010808			
PROPIETARIO, APELLIDOS Y NOMBRES: JARAMILLO DE MESA SERENA CRISTINA.			
TIPO DE DOCUMENTO	C.C.	NIT	OTRO
No. DE IDENTIFICACION: 24.939.886		DE PEREIRA.	
DIRECCION: Cra 18 Nr. 11-84			
CIUDAD: PEREIRA.		TELÉFONO: 3243485	
ULTIMO TRAMITE: REGISTRO INICIAL		ORGANISMO DE TRANSITO: AGUACHICO	
LIMITACION A LA PROPIEDAD:			
FECHA DE EXPEDICION: 27 05 05			
FIRMA Y SELLO DE AUTORIDAD QUE EXPIDIO: 			

REPUBLICA DE COLOMBIA: MINISTERIO DE TRANSPORTE, DIRECCION GENERAL TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE AUTOMOTOR			05-010808 LICENCIA DE TRANSITO No.		
PLACA UNICA UYA-380	MARCA INTERNATIONAL	LINEA Y CILINDRAJE 9400	MODELO 2006		
CLASE DE VEHICULO TRACTOCAMION		COLOR(ES) NARANJA			
SERVICIO PUBLICO	CARROCERIA O TIPO		No. PUERTAS 02		
NUMERO DE MOTOR 79111868	R.	No. DE SERIE		R.	
NUMERO DE CNASIS 3HSCNAPT36N219420	R.	CAP. TON/PAS 35	PESO BRUTO VEHICULAR		
VOLADIZO ANTERIOR	DISTANCIA ENTRE EJES	VOLADIZO POSTERIOR	No. EJES 03		
ANCHO (m.m.)	ALTO (m.m.)	CARGO (m.m.)	AVALUO COMERCIAL		
ACTA	DEC. DE VOX	NUMERO 650233	CIUDAD CARTAGENA	DIA-MES-AÑO 19-08-05	
EL PESO BRUTO VEHICULAR PARA VEHICULOS ARTICULADOS SERA EL ESTIPULADO EN EL REGISTRO NACIONAL DE REMOLQUES, SEMIREMOLQUES Y SIMILARES					

Es fiel copia tomada de su original
el cual tuve a la vista **07 OCT. 2005**
Anserma Cde



RADICADO
T.A. fecha.

foto a pagar. Contacto
por favor.



**CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA.
TRANSCONTINENTAL
800.090.323-0**



**EL SUSCRITO GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA
CONTINENTAL DE TRANSPORTES LTDA
"TRANSCONTINENTAL"**

CERTIFICA:

Que el vehículo de placas: **UYA-380**, clase: **TRACTOCAMION**, marca: **INTERNATIONAL**, modelo: **2.006**, color: **NARANJA**, motor #: **79111868**, con tarjeta de afiliación #: **2294**, se encuentra actualmente **DESVINCULADO** de la empresa.

El motivo de la **DESVINCULACION**, obedece a que sus propietarios, titulares, tenedores y/o poseedores actuales, no renovaron ni mucho menos cancelaron los derechos en la continuidad de la vinculación del automotor anteriormente descrito por los siguientes dos (2) años consecutivos posteriores a la fecha de la presente certificación; razón por la cual la empresa desvincula AUTOMATICAMENTE el parque automotor que no cumpla con la cancelación de los derechos estipulados en sus procedimientos de vinculación y permanencia.

Se expide la presente en la ciudad de Ibagué - (Tolima), a los veintidos (22) días del mes de marzo de 2.017.

Atentamente,

**ALONSO HERNANDEZ
GERENTE GENERAL - REPRESENTANTE LEGAL**

Oficina Principal - IBAGUE Calle 22 No.4 A -24 Piso 2º - Tels. 261 11 28-2616014 Fax: 2624839
Cel. 3158953861. E-MAIL: transcon90@hotmail.com



VIGILADO
SuperTransporte



Superintendencia
de Sociedades



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL O DE INSCRIPCIÓN DE DOCUMENTOS.

Con fundamento en las matrículas e inscripciones del Registro Mercantil,

CERTIFICA

NOMBRE, SIGLA, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

NOMBRE o RAZÓN SOCIAL: CONTINENTAL DE TRANSPORTES LIMITADA TRANSCONTINENTAL EN REORGANIZACION
ORGANIZACIÓN JURÍDICA: SOCIEDAD LIMITADA
CATEGORÍA : PERSONA JURÍDICA PRINCIPAL
NIT : 800090323-0
ADMINISTRACIÓN DIAN : IBAGUE
DOMICILIO : IBAGUE

MATRICULA - INSCRIPCIÓN

MATRÍCULA NO : 49321
FECHA DE MATRÍCULA : FEBRERO 09 DE 1990
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2020
FECHA DE RENOVACION DE LA MATRÍCULA : JULIO 06 DE 2020
ACTIVO TOTAL : 1,597,161,783.00
GRUPO NIIF : GRUPO II

UBICACIÓN Y DATOS GENERALES

DIRECCIÓN DEL DOMICILIO PRINCIPAL : CL 22 N 4A- 24 P 2
BARRIO : BRR EL CARMEN
MUNICIPIO / DOMICILIO: 73001 - IBAGUE
TELÉFONO COMERCIAL 1 : 2611128
TELÉFONO COMERCIAL 2 : 3158935260
TELÉFONO COMERCIAL 3 : 3158953861
CORREO ELECTRÓNICO No. 1 : transcon90@hotmail.com

DIRECCIÓN PARA NOTIFICACIÓN JUDICIAL : CL 22 N 4A- 24 P 2
MUNICIPIO : 73001 - IBAGUE
BARRIO : BRR EL CARMEN
TELÉFONO 1 : 2611128
TELÉFONO 2 : 3158935260
TELÉFONO 3 : 3158953861
CORREO ELECTRÓNICO : transcon90@hotmail.com

NOTIFICACIONES A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO

De acuerdo con lo establecido en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, **SI AUTORIZO** para que me notifiquen personalmente a través del correo electrónico de notificación : transcon90@hotmail.com



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

CERTIFICA - ACTIVIDAD ECONÓMICA

ACTIVIDAD PRINCIPAL : H4923 - TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

ACTIVIDAD SECUNDARIA : H4921 - TRANSPORTE DE PASAJEROS

CERTIFICA - CONSTITUCIÓN

POR ESCRITURA PUBLICA NÚMERO 19 DEL 29 DE ENERO DE 1990 DE LA Notaria de Cajamarca DE CAJAMARCA, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 12667 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 12 DE FEBRERO DE 1990, SE INSCRIBE : LA CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURIDICA DENOMINADA CONTINENTAL DE TRANSPORTES LIMITADA TRANSCONTINENTAL.

CERTIFICA - REORGANIZACION, ADJUDICACION O LIQUIDACION JUDICIAL

POR AUTO NÚMERO 13693 DEL 11 DE AGOSTO DE 2010 DE LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 17 DEL LIBRO XIX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 31 DE AGOSTO DE 2010, SE INSCRIBE : PROVIDENCIA QUE ADMITE EL PROCESO DE REORGANIZACION EMPRESARIAL Y DESI GNA COMO PROMOTORES A JOSE ALIRIO VELOZA ARANGO Y RODRIGO ANTONIO URRE A BELTRAN, PROMOTOR PRINCIPAL Y SUPLENTE DE LA SOCIEDAD RESPECTIVAMENT E

CERTIFICA - REFORMAS

DOCUMENTO	FECHA	PROCEDENCIA	DOCUMENTO	INSCRIPCION	FECHA
EP-82	19900309	NOTARIA DE CAJAMARCA	IBAGUE	RM09-12817	19900316
EP-4051	19901113	NOTARIA 2A. DE IBAGUE		RM09-13750	19910115
EP-3478	19950929	NOTARIA 2A. DE IBAGUE		RM09-19994	19951011
AC-13	19970331	JUNTA DE SOCIOS		RM09-22986	19970911
EP-1963	20010814	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-28693	20011025
EP-2438	20011005	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-28694	20011025
EP-2588	20011024	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-28734	20011109
EP-2028	20020809	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-29709	20020822
AC-36	20020331	JUNTA DE SOCIOS	IBAGUE	RM09-30044	20021129
EP-878	20040419	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-31913	20040423
EP-2496	20051025	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-34106	20051117
EP-94	20100126	NOTARIA SEGUNDA	IBAGUE	RM09-40837	20100128
EP-1956	20111109	JUNTA DE SOCIOS	IBAGUE	RM09-44479	20111207
DP-1	20150714	REPRESENTACION LEGAL	IBAGUE	RM09-57161	20150722
RS-18293	20170512	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DE BOGOTA	RM09-64704	20170712

CERTIFICA - VIGENCIA

QUE LA DURACIÓN DE LA PERSONA JURÍDICA (VIGENCIA) ES HASTA EL 29 DE ENERO DE 2030

CERTIFICA - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD DE CARGA

MEDIANTE INSCRIPCION NO. 56072 DE FECHA 22 DE JUNIO DE 2015 SE REGISTRO EL ACTO ADMINISTRATIVO NO. 416 DE FECHA 30 DE NOVIEMBRE DE 2001, EXPEDIDO POR MINISTERIO DE TRANSPORTE EN BOGOTA, QUE LO HABILITA PARA PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN LA MODALIDAD DE CARGA.

CERTIFICA - OBJETO SOCIAL

OBJETO SOCIAL



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

LA PRESTACION DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTES AUTOMOTOR A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCIAS Y DE PASAJEROS POR CARRETERA EN TODAS LAS MODALIDADES Y LA PRESTACION DEL SERVICIO ESPECIAL DE PASAJEROS PARA EL SECTOR DE HIDROCARBUROS, LO CUAL PODRA REALIZAR CON VEHICULO PROPIOS O VINCULADOS A LA EMPRESA POR CUALQUIER FORMA CONTRACTUAL. EN DESARROLLO DE ESTE OBJETO SOCIAL LA EMPRESA TAMBIEN PODRA ESTABLECER EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y ESTABLECERA ALMACENES PARA LA COMPRA Y VENTA DE ARTICULOS DE CONSUMO AUTOMOTOR, ADQUIRIR TERRENOS PARA TALLERES, BODEGAS, ESTACIONES DE SERVICIO, EXPLOTACION DEL SERVICIO DE TALLERES, COMPRA Y VENTA DE VEHICULOS Y CELEBRAR CONTRATOS COMERCIALES CON ENTIDADES OFICIALES Y PRIVADAS.

CERTIFICA - CAPITAL

TIPO DE CAPITAL	VALOR	CUOTAS	VALOR NOMINAL
CAPITAL SOCIAL	183.000.000,00	183.000,00	1.000,00

CERTIFICA - SOCIOS

SOCIOS CAPITALISTAS

NOMBRE	IDENTIFICACION	CUOTAS	VALOR
HERNANDEZ HERNANDEZ ALONSO DE JESUS	CC-10,264,646	7500	\$7.500.000,00
BARREIRO MORENO ARNORALDO	CC-12,093,548	15000	\$15.000.000,00
HERNANDEZ ALONSO	CC-17,026,981	88875	\$88.875.000,00
MAYORQUIN PEDRO JULIO	CC-269,697	4125	\$4.125.000,00
HERNANDEZ PALACIO ADRIANA LUCIA	CC-28,948,462	7500	\$7.500.000,00
MARILUZ SANCHEZ MORA	CC-29,914,803	15000	\$15.000.000,00
ROMO EDMUNDO ALIRIO	CC-5,197,916	30000	\$30.000.000,00
QUIROGA VILLANUEVA MARTHA LUCIA	CC-65,753,231	7500	\$7.500.000,00
HERNANDEZ PALACIO DANIEL GUILLERMO	CC-79,688,331	7500	\$7.500.000,00

CERTIFICA - REPRESENTACIÓN LEGAL

EL REPRESENTANTE LEGAL ES EL GERENTE Y UN SUBGERENTE, EL SUBGERENTE REEMPLAZARA AL GERENTE EN SUS FALTAS ABSOLUTAS, TEMPORALES O ACCIDENTALES.

CERTIFICA

REPRESENTANTES LEGALES - PRINCIPALES

POR ACTA NÚMERO 13 DEL 31 DE MARZO DE 1997 DE Junta de Socios, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 22986 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1997, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE	HERNANDEZ ALONSO	CC 17,026,981



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

POR AUTO NÚMERO 13693 DEL 11 DE AGOSTO DE 2010 DE SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 17 DEL LIBRO XIX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 31 DE AGOSTO DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PROMOTOR PRINCIPAL	VELOZA ARANGO JOSE ALIRIO	CC 14,214,386

CERTIFICA

REPRESENTANTES LEGALES SUPLENTE

POR ACTA NÚMERO 113 DEL 31 DE MARZO DE 2017 DE LA JUNTA DE SOCIOS, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 64250 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 10 DE MAYO DE 2017, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
SUBGERENTE	QUIROGA VILLANUEVA MARTHA LUCIA	CC 65,753,231

POR AUTO NÚMERO 13693 DEL 11 DE AGOSTO DE 2010 DE SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 17 DEL LIBRO XIX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 31 DE AGOSTO DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PROMOTOR SUPLENTE	URREA BELTRAN RODRIGO ANTONIO	CC 12,127,386

CERTIFICA - FACULTADES Y LIMITACIONES

FACULTADES DEL REPRESENTANTE LEGAL

EL GERENTE ES EL REPRESENTANTE LEGAL DE LA SOCIEDAD CON FACULTADES POR LO TANTO PARA EJECUTAR TODOS LOS ACTOS Y CONTRATOS ACORDES CON LA NATURALEZA DE SU CARGO Y QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON EL GIRO ORDINARIO DE LOS NEGOCIOS SOCIALES. EN ESPECIAL EL GERENTE TENDRA LAS SIGUIENTES FUNCIONES: USAR DE LA FIRMA O RAZON SOCIAL; DESIGNAR AL SECRETARIO DE LA COMPANIA, QUE LO SERA TAMBIEN DE LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS; DESIGNAR LOS EMPLEADOS QUE REQUIERA EL NORMAL FUNCIONAMIENTO DE LA COMPANIA Y SENALARLES SU REMUNERACION EXCEPTO CUANDO SE TRATE DE AQUELLOS QUE POR LEY O POR ESTATUTOS DEBAN SER DESIGNADOS POR LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS; PRESENTAR UN INFORME DE SU GESTION A LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS, EN SUS REUNIONES ORDINARIAS Y EL BALANCE GENERAL DE FIN DE EJERCICIO CON UN PROYECTO DE DISTRIBUCION DE UTILIDADES; CONVOCARA LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS A REUNIONES ORDINARIAS Y EXTRAORDINARIAS; NOMBRAR LOS ARBITROS QUE CORRESPONDEN A LA SOCIEDAD EN VIRTUD DE COMPROMISOS. CUANDO ASI LO AUTORICE LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS; CONSTITUIR LOS APODERADOS JUDICIALES NECESARIOS PARA LA DEFENSA DE LOS INTERESES SOCIALES. LIMITACIONES: EL GERENTE REQUERIRA AUTORIZACION PREVIA DE LA JUNTA GENERAL DE SOCIOS EN EJECUCIONES DE CONTRATOS QUE TENGAN QUE VER CON EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA A NIVEL NACIONAL Y COMPRA DE BIENES DE CONSUMO, MAYORES DE SEISCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$600.000.000.00) MCTE, Y PARA COMPROMISOS CON ENTIDADES FINANCIERAS Y PERSONAS NATURALES MAYORES DE DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$200.000.000.00) MCTE.



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

CERTIFICA

REVISOR FISCAL - PRINCIPALES

POR ACTA NÚMERO 113 DEL 31 DE MARZO DE 2017 DE LA JUNTA DE SOCIOS, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 64251 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 10 DE MAYO DE 2017, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL PRINCIPAL	QUINTERO ORTIZ GUSTAVO ELIAS	CC 14,319,635	55147-t

CERTIFICA

REVISOR FISCAL - PRIMEROS SUPLENTES

POR ACTA NÚMERO 113 DEL 31 DE MARZO DE 2017 DE LA JUNTA DE SOCIOS, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 64251 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 10 DE MAYO DE 2017, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL SUPLENTE	ALBA QUIROGA LILIANA MARITZA	CC 28,558,047	172602-T

CERTIFICA - PROVIDENCIAS

POR RESOLUCION NÚMERO 34352 DEL 25 DE JULIO DE 2017 DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 65018 DEL LIBRO IX DEL REGISTRO MERCANTIL EL 25 DE AGOSTO DE 2017, SE DECRETÓ : RESOLUCION POR MEDIO DE LA CUAL SE RECHAZA UN RECURSO DE REPOSICION EN CONTRA DEL CONTENIDO DE LA RESOLUCION NO. 18293 DEL 12 DE MAYO DE 2017.

CERTIFICA - EMBARGOS, DEMANDAS Y MEDIDAS CAUTELARES

POR OFICIO NÚMERO 182 DEL 06 DE FEBRERO DE 2015 SUSCRITO POR EL(LA) JUZGADO PROMISCOUO DEL CIRCUITO, DE GUADUAS, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 15834 DEL LIBRO VIII DEL REGISTRO MERCANTIL EL 13 DE FEBRERO DE 2015, INSCRIPCION DEMANDA.

CERTIFICA - EMBARGOS, DEMANDAS Y MEDIDAS CAUTELARES

POR OFICIO NÚMERO 779 DEL 11 DE AGOSTO DE 2017 SUSCRITO POR EL(LA) JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE G, DE GIRARDOT, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 18997 DEL LIBRO VIII DEL REGISTRO MERCANTIL EL 22 DE AGOSTO DE 2017, INSCRIPCION DE DEMANDA.

CERTIFICA - ESTABLECIMIENTOS

QUE ES PROPIETARIO DE LOS SIGUIENTES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO EN LA JURISDICCION DE ESTA CÁMARA DE COMERCIO:



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

***** NOMBRE ESTABLECIMIENTO :** CONTINENTAL DE TRANSPORTES
MATRICULA : 49322
FECHA DE MATRICULA : 19900209
FECHA DE RENOVACION : 20200706
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2020
DIRECCION : CL 22 N 4A- 24 P 2
BARRIO : BRR EL CARMEN
MUNICIPIO : 73001 - IBAGUE
TELEFONO 1 : 2611128
TELEFONO 2 : 3158935260
TELEFONO 3 : 3158953861
CORREO ELECTRONICO : transcon90@hotmail.com
ACTIVIDAD PRINCIPAL : H4923 - TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA
ACTIVIDAD SECUNDARIA : H4921 - TRANSPORTE DE PASAJEROS
VALOR DEL ESTABLECIMIENTO : 1,597,161,783
EMBARGOS, DEMANDAS Y MEDIDAS CAUTELARES
**** LIBRO :** RM08, **INSCRIPCION:** 22573, **FECHA:** 20200304, **ORIGEN:** DIAN, **NOTICIA:** EMBARGO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO

INFORMA - TAMAÑO DE EMPRESA

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

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

Ingresos por actividad ordinaria : \$5,546,929,521

Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el periodo - CIU : H4923

CERTIFICA

MEDIANTE AUTO NRO. 13693 DE LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES DEL 11 DE AGOSTO DE 2.010, INSCRITO EN ESTA CAMARA DE COMERCIO EL 31 DE AGOSTO DE 2.010 BAJO EL NUMERO 17 DEL LIBRO XIX., SE ADMITE EL PROCESO DE REORGANIZACION EMPRESARIAL DE LA SOCIEDAD CONTINENTAL DE TRANSPORTES LIMITADA " TRANSCONTINENTAL ", CON DOMICILIO EN LA CIUDAD DE IBAGUE, EN LOS TERMINOS Y FORMALIDADES DE LA LEY 1116 DE 2.006

CERTIFICA

LA INFORMACIÓN ANTERIOR HA SIDO TOMADA DIRECTAMENTE DEL FORMULARIO DE MATRÍCULA Y RENOVACIÓN DILIGENCIADO POR EL COMERCIANTE

CERTIFICA

DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO Y DE LA LEY 962 DE 2005, LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE REGISTRO AQUÍ CERTIFICADOS QUEDAN EN FIRME DIEZ (10) DÍAS HÁBILES DESPUES DE LA FECHA DE INSCRIPCIÓN, SIEMPRE QUE NO SEAN OBJETO DE RECURSOS. EL DÍA SÁBADO NO SE DEBE CONTAR COMO DÍA HÁBIL.

VALOR DEL CERTIFICADO : \$6,100



CODIGO DE VERIFICACIÓN Zut59H7rer

CERTIFICADO EXPEDIDO A TRAVES DEL PORTAL DE SERVICIOS VIRTUALES (SII)

IMPORTANTE: La firma digital del secretario de la CAMARA DE COMERCIO DE IBAGUE contenida en este certificado electrónico se encuentra emitida por una entidad de certificación abierta autorizada y vigilada por la Superintendencia de Industria y Comercio, de conformidad con las exigencias establecidas en la Ley 527 de 1999 para validez jurídica y probatoria de los documentos electrónicos.

La firma digital no es una firma digitalizada o escaneada, por lo tanto, la firma digital que acompaña este documento la podrá verificar a través de su aplicativo visor de documentos pdf.

No obstante, si usted va a imprimir este certificado, lo puede hacer desde su computador, con la certeza de que el mismo fue expedido a través del canal virtual de la cámara de comercio y que la persona o entidad a la que usted le va a entregar el certificado impreso, puede verificar por una sola vez el contenido del mismo, ingresando al enlace <https://siiiibague.confecamaras.co/cv.php> seleccionando la cámara de comercio e indicando el código de verificación Zut59H7rer

Al realizar la verificación podrá visualizar (y descargar) una imagen exacta del certificado que fue entregado al usuario en el momento que se realizó la transacción.

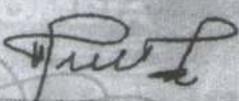
La firma mecánica que se muestra a continuación es la representación gráfica de la firma del secretario jurídico (o de quien haga sus veces) de la Cámara de Comercio quien avala este certificado. La firma mecánica no reemplaza la firma digital en los documentos electrónicos.

*** FINAL DEL CERTIFICADO ***

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **17.026.981**
HERNANDEZ

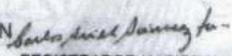
APELLIDOS
ALONSO

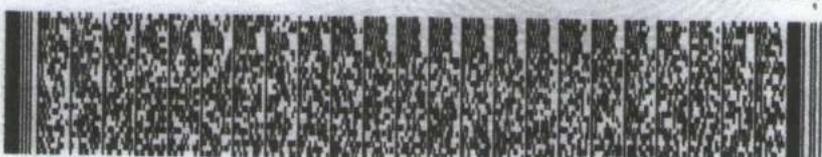
NOMBRES

 FIRMA




INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **09-DIC-1939**
ORTEGA
(TOLIMA)
 LUGAR DE NACIMIENTO
1.60 **A+** **M**
 ESTATURA G.S. RH SEXO
18-DIC-1961 BOGOTA D.C
 FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION


 REGISTRADOR NACIONAL
 CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES



A-2900100-00339640-M-0017026981-20111012 0028240764A 1 6371537702



Daniel Alexander Ospitia Carrillo
Especialista en Derecho Administrativo

58

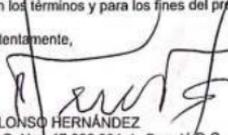
Señores
JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE PEREIRA RISARALDA,
E. S. D.

REFERENCIA:	Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual.
RADICADO:	66001-31-03-001-2020-00193-00
DEMANDANTES:	Nataly Flórez Marín y otros.
DEMANDADOS:	Arley Quintero Fandiño y otros.
ASUNTO:	Memorial poder para actuar.

ALONSO HERNÁNDEZ, identificado con cédula de ciudadanía nro. 17.026.981 de Bogotá D.C., con domicilio y residencia en Ibagué, en mi condición de representante legal de sociedad que domiciliada en Ibagué, actúa bajo la razón social de Continental de Transportes L.T.D.A. Transcontinental en Reorganización, N.I.T. Nro. 800090323-0, conforme se acredita con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Ibagué, documento que se acompaña al presente escrito, correo electrónico transcon90@hotmail.com me permito manifestar que confiero poder especial, amplio y suficiente a **DANIEL ALEXANDER OSPITIA CARRILLO**, abogado en ejercicio, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de su correspondiente firma, con domicilio y residencia en Ibagué, titular del correo electrónico danielospitia@hotmail.com mismo que aparece en la página web del Registro Nacional de Abogados SIRNA del Consejo Superior de la Judicatura, conforme a anexo del presente memorial, para que en nombre de la sociedad que represento en la calidad arriba mencionada, asuma la defensa jurídica dentro del proceso de la referencia. El apoderado queda facultado para contestar la demanda, presentar excepciones, demanda de reconvencción, solicitar y pedir pruebas, solicitar amparo de pobreza, interponer y sustentar recursos de ley, y todas las acciones jurídicas pertinentes en defensa de los intereses legales de la sociedad que represento, hasta la terminación del proceso en primera, segunda instancia y casación.

Otorgo a mi apoderado además de las facultades del artículo 77 y subsiguientes del C.G.P., las de notificarse de la demanda, contestarla, presentar excepciones y solicitar pruebas, interponer demanda de reconvencción, recursos de ley, presentar alegatos de conclusión, conciliar, corregir, firmar a mi nombre, desistir, recibir, renunciar, sustituir, reasumir, transigir, contestar, adicionar y corregir la contestación de la demanda si a ello hubiese lugar, asistir a mi nombre a las audiencias que programe el Despacho y ejercer todas las acciones jurídicas que considere necesarias para la defensa de los intereses legales de la empresa que represento y que en ningún momento se diga que carece de suficiente representación para llevar cabo la gestión encomendada. De igual forma faculto amplia y expresamente a mi apoderado para enmendar, corregir y/o complementar el presente poder para el ejercicio del mandato aquí conferido con facultades necesarias y pretensiones adicionales que no estén consignadas en este memorial sin restricciones de ningún tipo. Solicito señora Jueza reconocer personería adjetiva a mi apoderado judicial, en los términos y para los fines del presente mandato.

Antes de,


ALONSO HERNÁNDEZ
C.C. Nro. 17.026.981 de Bogotá D.C.

Acepto,


DANIEL ALEXANDER OSPITIA CARRILLO
C.C. Nro. 13.015.514 de Ipiales.
T.P. Nro. 186.237 del C.S.J.

Carrera 4 nro. 11 - 40 oficina 704 oficina Flor Saevedra Ibagué
Teléfono (8) 2737584. Celular 3143895000 danielospitia@hotmail.com

1

N8
NOTARIA

DILIGENCIA DE PRESENTACION
PERSONAL

la Notaria Octava del círculo de Ibagué
certifica que este escrito dirigido a:

JUZGADO 1 CIVIL CTO. IBAGUÉ
Fue presentado personalmente por:
HERNANDEZ ALONSO

Quien exhibió C.C. 17026981
y T.P. C.S.J.

HOY 12/02/2021 h8ymkhhnrynyh

www.notarioenlinea.com
TSATU1H8F9SEDY77



SLM

ESPERANZA RODRIGUEZ ACOSTA NOTARIA

