

INFORME AUDIENCIA DE PRUEBAS ART. 181 CPACA - SE FIJA NUEVA FECHA // RAD: 2018-00074 // DTES: LUZ ANGELA ALDANA MENESES Y OTROS // DDOS: DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI Y OTROS // LLAMADO: MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Y OTROS // JSBV

Juan Sebastian Bobadilla <jbobadilla@gha.com.co>

Jue 12/09/2024 16:45

Para: Jessie Daniella Quintero Rincón <jquintero@gha.com.co>; CAD GHA <cad@gha.com.co>; Informes GHA <informes@gha.com.co>

CC: Nicolas Loaiza Segura <nloaiza@gha.com.co>

Cordial saludo estimada Área de Informes y CAD

Mediante el presente comedidamente informo que el día de hoy, siendo las 9:00 A.M., me conecté a la audiencia de pruebas de que trata el artículo 181 del CPACA, dentro del proceso que a continuación se identifica:

JUZGADO DIECISIETE ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

RADICADO: 76001-33-33-017-2018-00074-00

DEMANDANTES: LUZ ANGELA ALDANA MENESES Y OTROS

DEMANDADOS: DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI Y OTROS

LLAMADO EN GARANTÍA: MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Y OTROS

1. PRESENTACIÓN DE LAS PARTES
2. RECONOCIMIENTO DE PERSONERÍA
3. PRACTICA DE PRUEBAS

1. **Perito Mauricio Vega Rengifo:** Hizo un estudio reconstructivo de un hecho de tránsito en la ciudad de Cali, el 8 de febrero de 2016. Se dio una colisión entre un campero y un bus del transporte de sistema masivo. Pertenece al sistema de transporte masivo – MIO. Hubo un fallecido y lesionados. Se dio en una intersección vial, sobre la calle 73 en donde se desplazaba el campero. El bus se desplazaba hacia el oriente de la ciudad. El bus hace un giro para incorporarse al carril derecho de la carrera 19, con el propósito de dirigirse hacia el oriente. El accidente compromete la parte frontal del campero, y la parte derecha del bus. La vía se conoce como Ciudad de Cali. Es una vía con dos calzadas principales, una norte-sur y otra sur-norte. Allí hay un caño que divide las calzadas. Hay posibilidades de incorporarse por un viraje en un retorno. Fue al lugar de los hechos, sin embargo, se basó inicialmente con el IPAT. Se debe acudir al lugar de los hechos para constatar las medidas que están en el IPAT. Con base en esto, se hace un dibujo físico – forense. Esto es importante para determinar dónde quedaron los vehículos. Concretamente, en este caso se hizo visita de campo, que se hizo finalizando el año 2017.

- Se proyecta el dictamen pericial y se hace una relación de los documentos utilizados para su realización. Hace una mención al croquis que se encuentra en el IPAT. Se dejan ver imágenes de Google Maps, donde se evidencia el ancho de la calzada. En el folio 7 del informe, son fotos de medios de comunicación, donde se percibe cómo quedó el campero en el accidente de tránsito. **No se puede especificar qué tan alterado pudo estar el vehículo para transporte público.** Usualmente, les refuerzan el chasis, le cambian el motor, por lo tanto no se sabe si tiene las mismas características como fue comprado. El bus estaba atravesando la calle 73 por donde

venía el campero, por lo que podía haber frenado y se evidencia que giró al lado para esquivar. Hace un recuento de la totalidad del informe pericial y explica su contenido. Indica que la prelación era de la calle 73 (donde se encontraba el campero), porque esta era mucho más amplia que la carrera 19. Igualmente, se sustentan las hipótesis sobre las lesiones de Sigifredo Alvarado Ospina. En general, el perito hace una explicación detallada de lo contenido en el respectivo informe pericial.

- Se demora un promedio de 100 horas en la realización del dictamen. Cuál fue la causa? R: El bus, en el proceso de incorporarse a la carrera 19, su carrocería se fue convirtiendo en una barrera a los demás vehículos. Hubo alguna verificación de los frenos? R: No la hubo, solo una referencia a ello en el IPAT sin suficiente fundamentación.
- METROCALI: El conductor del campero debía considerar las dimensiones de su vehículo? R: Todo conductor debe conocer las características de su vehículo, sin embargo, no hay ninguna certeza sobre la falencia en los frenos. No hubo respuesta de la Secretaría de Tránsito. Todos los conductores deben hacer cálculo de dimensiones. El vehículo tipo campero tiene frenos ABS? R: No tiene conocimiento, pero cree que no. Cuál debería ser la distancia de frenado? R: Debe ser del orden de unos 8 metros. Si el conductor hubiera percibido la situación y estimar que el bus iba a hacer esa maniobra, sí. Al bus le correspondía hacer el pare, cuando hay una señal de pare. Sabe si el bus hizo el pare? R: Hay versiones que no hizo el pare. Tiene certeza si hizo el pare? R: No tiene certeza. Eleva su peritaje considerando que el bus no hizo el pare? R: Hay indicios fuertes que el bus no hizo pare. Aparentemente, el bus solo paró al momento de la colisión. Todos los conductores deben tener precaución? R: Entre más grande el vehículo, debe tener más precaución. Sabe si el vehículo Toyota tenía cinturón de seguridad para todos los ocupantes? R: No sabe, pero no usualmente no los tiene. Solo tienen una tabla. Esos vehículos son apropiados para el transporte de pasajeros? R: Nadie ha analizado la viabilidad de estos vehículos para el transporte de pasajeros y tampoco han influido para que tengan mayores elementos de seguridad. El no uso del cinturón de seguridad puede producir mayores lesiones? R: Sí, si no tienen cinturón de seguridad, están a una velocidad como la del vehículo antes de la colisión, se pueden mover dentro del vehículo.
- BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.: Explique si el golpe que se le da al bus es en la parte centro trasera o centro delantera? R: La parte frontal empieza a contrastar en la parte media hacia la parte delantera del bus. Como el bus continúa, el Toyota se empieza a recostar, por lo que empieza a afectar más partes del bus. La foto del MIO por qué no evidencia golpes en la parte centro – delantera, y tampoco mayor daños en la puerta, si la colisión comenzó en la parte delantera hacia atrás? R: Los marcos de las puertas del bus son fuertes, cuando se observa la foto del campero, en la parte media hay un hundimiento hasta el banco o bómper. Eso línea que se ve en la foto, fue uno de los marcos de la puerta del bus. Si el punto de impacto fue en la región central – delantera del bus, por qué los daños más relevantes se presentan en la parte central trasera, cuando la velocidad había sido detenida? R: Los daños son faldones. Esto no podría generar la rotura de los vidrios? R: Los vidrios arrancan unos centímetros a la izquierda y la derecha del marco. Cuál era la velocidad prudente para cruzar una intersección sin semáforo? R: Para todos es de 30KM/H, pero los que tienen prelación pueden mantener esa velocidad. Es la de 15 o 30 KM/H la velocidad máxima para la intersección? R: Para el campero, con semáforo o sin semáforo, la velocidad límite es de 30KM/H. Pudo constatar si había alguna señal tipo pare por donde pasó el bus? R: Hasta donde recuerda no, habían elementos de mampostería que ayudaban. En esa intersección, no la había. Pudo verificar si el bus apareció en el

campo visual del campero de manera intempestiva? R: Pudo haberlo percibido en el retorno, pero continuó transcurriendo la calle 73. Si apareció de manera repentina, por qué razón el impacto es en la región central, teniendo en cuenta el largo del vehículo? R: Toda el área de la intersección es plana, ve vehículos hasta la otra calzada. Uno lo que esperaría es que se detengan al momento de incorporarse a la Carrera 19. El vehículo continuó, en vez de detenerse. Fue por esto que se generó el accidente. De acuerdo a su experiencia, cuánto considera que influyó el mal estado de los semáforos? R: Influyó en el sentido de que así hubieran prelacones viales, los vehículos debían tomar decisiones sin semáforos o con semáforos. Si ningún semáforo funciona, los vehículos toman sus decisiones de cómo desplazarse.

- Allianz: No está mencionado en el dictamen pericial que hizo una visita de campo. Si toda la estructura del bus estaba en la carrera 19, qué de súbito tiene eso para el campero? R: No se detuvo, sino que se fue introduciendo. En el instante de la interacción, el campero estaba ocupando la calzada. A qué distancia estaba el campero, desde que visualizó el bus al MIO? R: A 8 metros. Usted indicó hace poco que esa era la distancia prudente para frenar? R: No, ahí ya hubiera colisionado. De dónde saca los cálculos de 6 metros, contenido en el folio 53 del dictamen? R: La distancia de 6 ms la obtiene con cálculos aritméticos.
- AXA: Qué factores se deben tener en cuenta para estudiar la velocidad de un vehículo? R: Si hubo alguna huella de frenado, podría dar idea de una velocidad. Si hubo un desplazamiento de otro vehículo, también. Hay formas indiciarias. No hay un criterio único para determinar velocidades. Cómo determinó la velocidad del campero? R: Según versiones de los ocupantes, 25 km/h o más. Por las características del campero, se puede suponer que el campero iba a una velocidad mayor de 25 km/h, que es consecuente con que hubo sobrevivientes del accidente. Lo que se deduce, es que el señor que falleció no fuera tan adelante, sino mucho más atrás, por eso fue proyectado. Para el bus, se precisa que el bus sigue o que no se detuvo, según las versiones. En conclusión, la velocidad del campero la calcula con base en las lesiones de la persona fallecida? R: Sí. Es probable que desde antes percibió al bus e instantes antes del accidente, fue que percibió que el bus continuó y no se detuvo. Como es la vía? R: Es una de las vías principales de Cali, tiene un tránsito fluido, tanto en el sentido sur – norte, como en sentido norte – sur. Ese lugar donde está la incorporación a la carrera 19, es angosta y es donde hacen incorporación los buses del MIO. Era recurrente que los buses y otros vehículos hicieran ese trayecto. Son tramos de vía rectos. No sabe si hay algún elemento que impida la visibilidad. En el lugar, hay alguna vegetación. Por qué no indicó que en los costados o en la vía hubiera obstáculos como arborización? R: En ese momento no la consideró. Si la vía es recta, por qué dice que el campero vio el bus a los 8 m? R: Porque fue lo que preguntaron. **El campero pudo haber visto el bus mucho antes de los 8m.** En el caso, pudo ver huella de frenado? R: No había huella de frenado. Esto no significa siempre que no frenó. Aquí no hubo nada de eso. Si fue súbita, no es lógico pensar que cualquiera hubiera frenado? R: Hay dos opciones. Otra es re-direccionar o accionar el sistema de frenos. Puede que haya intentado frenar pero no alcanzó o que no haya alcanzado a frenar. Era muy probable que colisionara. Pudo evidenciar que el campero cambiara de carril, previo a la colisión? R: El campero estuvo en la región central de la calzada central. Es cierto que no se puede aseverar que el bus haya tenido un desplazamiento? R: El bus se alcanzó a desplazar y se detuvo. Si no se hubiera detenido, el campero se hubiera encontrado más hacia adelante. La interacción fue leve o fuerte? R: No fue leve, pero tampoco extremadamente fuerte. Cómo se explica que el impacto fue fuerte, si el campero se desplazaba a 30KM/H, qué pasó con el proceso de desaceleración? R: El potencial se relaciona con la velocidad y la masa. El vehículo Toyota es mucho más pequeño que el bus. Si

concluye que el vehículo iba a 30KM/H, qué hizo el conductor para aminorar el impacto y las consecuencias dañinas? R: No hay certeza. **Puede que el campero fuera por una velocidad mayor al 30KM/H? R: Es una posibilidad.** Ud conoce la prelación de hecho, que es que cuando un vehículo ya está ingresado en la vía, tiene prelación, siendo así, el bus tendría prelación? R: **Puede que el bus tuviera la prelación de hecho, porque ya estaba ingresado en la vía,** pero debió tener más precaución y calcular bien las dimensiones del bus al momento de ingresar. Un conductor puede introducir rápido a una intersección así, o debe hacerlo despacio? R: Debe hacerlo despacio. Debe calcular cuando se demora la totalidad del bus en pasar. **El accidente se produjo por la velocidad del campero.**

- ZURICH: Indique si la forma de calcular de la velocidad, hay margen de error? R: Tiene precisión. Hay un margen de error del 10%.

2. **Lorena de Pilar Vera Cárdenas:** Sustenta el dictamen psicológico del demandante. El método que utiliza fue un método conductual. No hubo algún familiar que lo acompañara en las consultas.

Se acaba a la 1:45 P.M. la primera sesión

Se da inicio nuevamente a las 2:51 P.M.

3. **Martha Ligia Orozco Zarate:** (quien expidió certificado laboral en DISPAPPELES de Sigifredo (falleció)): Se ratifica en la certificación laboral aportada.

- ALLIANZ: Ingresó en el año 2019. La certificación se expidió en el 2016. Conoció al demandante y ya no está laborando con ellos. Trabajó hasta el **28 de febrero de 2023** (hubo una discordancia

4. **Diana Marcela Urrea Duque:** (contadora que expidió certificado de ingresos de Olmedo): Se ratifica en la certificación contable. Le realizó una entrevista, por lo que no tiene cómo comprobar los ingresos, hizo una comparación con su padre. Validó sus gastos: arriendo, pago del colegio de sus hijos, facturas de mercado y los gastos que tenía actualmente). Validó la información con la visita, pero no vio ningún contrato de arrendamiento. Para validar los ingresos, vio una hoja de registro donde registraba la totalidad de los viajes. Los viajes eran del 2017. Tenían distintos valores, pero no sabe su registro. No tiene constancia de los recorridos. No hizo consulta del pago de seguridad social.

5. **Jenny Paola Sepúlveda:** Su declaración se centra en los perjuicios morales del demandante Jhon Faber.

6. **Cesar Manchola:** Era vecino de Sigifredo. Adujo que hubo aflicción de Jhon Faber.

7. **Mayerlin Ortiz:** También es testigo de perjuicios morales.

8. **SE DESISTE DE LOS INTERROGATORIOS DE PARTE**

9. **Leicy:** También fue testigo de perjuicios morales.

10. **Se desiste del testimonio del sr. LUIS AURELIO HUERTAS**

Se solicita la comparecencia de los peritos (Alejandro Rico León y Diego López) a audiencia del **4 DE FEBRERO DE 2025, 10:30 A.M.**

A las 2:30 P.M. del mismo 4 DE FEBRERO DE 2025 se practicarán los testimonios de Víctor Javier, Marlene Otaño y María Alejandra Tique. También se recepcionará el testimonio de Vladimir, conductor del MIO.

Se da por terminada a las 4:43 P.M.

[@Jessie Daniella Quintero Rincón](#): Por favor tu ayuda con el acta.

[@CAD GHA](#): Favor cargar al expediente respectivo.

Gracias!



gha.com.co

Juan Sebastian Bobadilla Vera

Coordinador Regional Sur Occidente Área de Derecho Público

Email: jbobadilla@gha.com.co | 318 404 2095

Cali - AV 6A Bis # 35N - 100 Of 212 | +57 315 577 6200

Bogotá - Carrera 11A # 94A-23 Of 201 | +57 317 379 5688



Aviso de Confidencialidad: La reproducción, copia, publicación, revelación y/o distribución, así como cualquier uso comercial o no comercial de la información contenida en este Correo Electrónico y sus adjuntos se encuentra proscrito por la Ley. Al ser destinatario del presente correo y no devolverlo acepta que el manejo de la información aquí contenida debe manejarse de manera confidencial y reservada. Si usted no es destinatario por favor contacte al remitente y elimine copia del correo, así como de sus adjuntos.

Confidentiality Notice: The reproduction, copying, publication, disclosure and/or distribution, as well as any commercial or non-commercial use of the information contained in this Email and its attached files are prohibited by law. If you are the intended recipient you agree that the information contained herein must be used and managed in both, confidential and reserved manner. If you are not the intended recipient please contact the sender and delete a copy of the mail as well as its attachments.

