



Doctor

VICTOR HUGO SANCHEZ FIGUEROA.

JUEZ SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI

E. S. D.

Referencia: Radicación 2019-055.

Demanda: Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual

Demandantes: Martha Cecilia Guzmán Zemanate, David Guzmán G y Otro.

Demandados: Alexander Murillo S, Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. En Reorganización

Actuación: Contestación a la Demanda

MARTHA LILIANA DIAZ ANGEL, mayor de edad y vecina de la ciudad de Cali, con domicilio profesional en la Calle 6 Nte. No. 2N-36 oficina 202 Edificio Campanario de la ciudad de Cali, teléfonos Nos. 4022948 y 3113406932, correo diazangelabogados@live.com, identificada con la cédula de ciudadanía No. 31.973.271, Abogada titulada en ejercicio con Tarjeta Profesional No. 83.694 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando conforme al poder que legalmente me han conferido el señor **Alexander Murillo Simbaqueba** igualmente mayor de edad y vecino de esta ciudad, y **Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. En Reorganización** sociedad con existencia, representación y domicilio principal en la ciudad de Cali, identificada con el Nit: 900099310-9; representada legalmente por la Dra. **Patricia Cárdenas**, mayor de edad y vecina de esta ciudad, encontrándome dentro del término legal me permito **CONTESTAR** Reforma a la Demanda Declarativa Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual formulada en su contra por los señores **Martha Cecilia Guzmán Zemanate** en nombre propio y en representación del menor hijo **Jhonatan David Guzmán Guzmán** así como a proponer las excepciones de ley, lo cual hago de la siguiente manera:

1

1. A LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

Al Hecho número 1: Frente a la ocurrencia del accidente de tránsito el día 06 de septiembre de 2018, debo de manifestar que no es cierto lo dicho por la parte demandante o al menos no en la forma en que se presenta al Despacho en puntos subsiguientes; siendo que, si bien no podríamos desconocer que en la fecha



señalada, se presentó una colisión entre el vehículo de placas VCX-851 y el peatón, la causa del evento ocurrido, recae de manera exclusiva sobre la víctima el señor Fulvio Guzmán Cruz (Q.E.P.D.).

Al Hecho número 2: No nos consta lo manifestado en el presente hecho, le compete demostrar a los demandantes lo declarado, nos acogeremos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 3: Frente a que el día 06 de septiembre de 2018, el señor Fulvio Guzmán Cruz (se desplazaba como peatón, debo de manifestar que es parcialmente cierto lo dicho por la parte demandante, siendo que, si bien no podríamos desconocer que la persona fallecida se encontraba caminando para el momento de los hechos, se debe reiterar que la causa del evento ocurrido, recae de manera exclusiva sobre la víctima, el señor Guzmán Cruz, quien desconoció el semáforo peatonal que se encontraba sobre la vía, el cual, para el momento de los hechos estaba con señal en rojo.

Al Hecho número 4: No nos consta lo manifestado en el presente hecho, le compete demostrar a los demandantes lo declarado, nos acogeremos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 5: No nos consta lo manifestado en el presente hecho, le compete demostrar a los demandantes lo declarado y nos acogeremos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

No obstante lo anterior, quisiera indicar que estudiado el escrito de demanda y sus anexos, sólo se acredita que el hoy occiso el señor FULVIO GUZMAN CRUZ era el padre de los hijos JHONATAN DAVID GUZMÁN GUZMÁN y HAMILTON ERNEY GUZMÁN GUZMÁN con el correspondiente registro civil de nacimiento de indicativos seriales Nos. 33470927 y 30844855, sin que se encuentre acreditado



idóneamente la existencia de unión marital de hecho con la señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZAMANTE**.

Al Hecho número 6: No es cierto, debiéndose manifestar que no se acredita siquiera sumariamente en el proceso que el occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ**, antes de la ocurrencia del accidente, estuviera vinculado laboralmente; siendo que no se aporta al expediente, contrato de trabajo, certificación laboral de alguna empresa, soportes de cotización a la seguridad social o cualquier documento idóneo que lo refrende.

Adicionalmente quisiera exponer que, el señor **ALEXANDER MURILLON SIMBAQUEBA**, tuvo que ser trasladado a una Estación de Policía Meléndez y brindarle protección, por cuanto una vez ocurrido el accidente de tránsito fue víctima de medidas de intimidación, por personas que manifestaron ser compañeros de trabajo informal, del señor **FULVIO GUZMAN CRUZ**, quienes se dedicaban al transporte de personas de la estación denominada “CALDAS”; cuya operación consiste en ofrecer el denominado servicio a los pasajeros que arriban a la estación en los buses del sistema masivo, las captan y las transportan como pasajeros en sus motocicletas, hacia los barrios de Nápoles, polvorines, como lugares aledaños; esa actividad aunque es ilegal se encuentra fincada en ese sector; donde las motocicletas son parqueadas por sus conductores sobre la carrera 5ª y ellos los denominados “motoratones”, cruzan el carril derecho mixto e ingresan al carril exclusivo y a la estación por la vía peatonal; una vez el cliente acepta sus servicios cruzan nuevamente la calle 5ª con su “cliente” (**CREANDO UN RIESGO ALTO PARA LOS USUARIOS Y LOS MISMOS TRABAJADORES INFORMALES** debido a la alta congestión que se crea en lugar donde abordan la motocicleta.

Es por esto que, mi poderdante, el señor **MURILLO** para proteger su integridad, se vio obligado a ingresar a la estación donde fue perseguido sin atender explicaciones y sin conocimiento de causa, manifestando que lo hacían por solidaridad con su compañero de trabajo el señor **FULVIO GUZMAN CRUZ**, exponiendo abiertamente que este se encontraba trabajando.

Este hecho se encuentra debidamente documentado en video enviado por Metro Cali en remisión No. **91420352020 de septiembre 14 de 2020**, captado por las cámaras de seguridad del interior de la estación Caldas, en septiembre 9



de 2018 minuto 16:00.18 y segundos siguientes, a poco pasos del lugar de ocurrencia el accidente y en cual se evidencia la agresión que fue víctima el conductor el señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** por los llamados “moto-ratones” con sus cascos de las motocicletas en la mano como normalmente se desplazan compañeros del hoy occiso.

Por todo lo anterior, nos atenemos a lo que se pruebe legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 7: No nos consta lo manifestado en el presente hecho, le compete demostrar a los demandantes lo declarado, nos acogeremos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

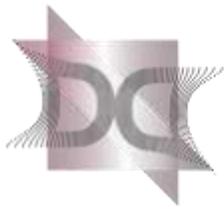
Al Hecho número 8: No es cierto o al menos se presenta de forma tergiversada en hechos subsiguientes. Si bien el señor **FULVIO GUZMAN CRUZ** se desplazaba por la calle 5 carrera 70 de la ciudad de Cali, expongo que quien desconoció abruptamente la señal de tránsito peatonal, esto es el semáforo en rojo ha sido la víctima, ingresando de forma descuidada al carril preferencial o exclusivo del SITM – MIO.

4

Resalto en adición que, la hora aquí expresada, no corresponde con el momento de la ocurrencia exacta del evento, además que, no existe prueba suficiente, bajo la cual se indique que **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**, se desplazaba a exceso de velocidad, como tampoco que descuidase o desatendiese la distancia lateral con el andén; siendo esto último una apreciación subjetiva de la parte demandante en razón a que se desconoce mediante ella, los alcances y la categorización del carril exclusivo y/o zonas de carril preferencial:

*“Entiéndase por carril preferencial o carril exclusivo, el carril destinado para el tránsito de solo buses del **SITM - MIO**, el cual está delimitado por una línea de carril continua y eventualmente discontinua, en aquellos sitios donde se permite la invasión de vehículos particulares para realizar maniobras de giro, Su ubicación generalmente será en el costado derecho”*

(reglamentado por adición LICITACIÓN PÚBLICA N° MC-5.8.2.01.13ANEXO 07 -SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL CONDICIÓN FUNCIONAL VIAL DE LOS CORREDORES PRETRONCALES YLES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM – MIO).



Por ello reitero que no existe dicha categorización que pretende hacer valer la parte demandante, dado que dicho carril solo pueden transitar los vehículos pertenecientes al sistema masivo SITM-MIO, con unas medidas estrictamente reglamentarias basadas en las características de los vehículos del sistema.

En el lugar donde ocurre el accidente no solo se encuentra demarcado por líneas sobre la vía, si no que, adicionalmente existe una protección especial como lo es la baranda o reja metálica, que también delimita el carril exclusivo para protección a los usuarios; correspondiendo a los transeúntes, observar y adoptar su paso con todas las medidas de seguridad, para no invadir el carril exclusivo y exponer su propia integridad.

Lo anterior encuentra reglamentado por el **Decreto No. 411.0.22000.46 de febrero 12 de 2009: "POR MEDIO DEL CUAL SE TOMAN MEDIDAS PARA EL USO DE LAS CALZADAS EXCLUSIVAS PARA TRANSPORTE MASIVO EN LOS CORREDORES TRONCALES DEL SITM"**, se cita se cita "prohibase a partir de la fecha y teniendo en cuenta la entrada en operación del sistema integrado de transporte masivo - mío, la circulación de peatones, bicicletas, motos, vehículos de servicio público, vehículos de tracción animal y particular".

5

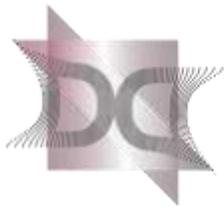
Igualmente se encuentra reglamentado en el **Código Nacional de Tránsito Terrestre, Artículo 68. Utilización de los carril** Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito. En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

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

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha;

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. en concordancia con LA LEY 1811 DE 2016. Artículo 58 numeral 4 paragrafo primero .

En este sentido, quisiera reiterar que, la **causa exclusiva** de la ocurrencia del accidente se produce por el hecho de la víctima y no como lo afirma la parte demandante por el desconocimiento del conductor del vehículo.

Además es claro que de manera imprudente en este caso, el señor **FULVIO GUZMAN CRUZ**, irrespetó el semáforo en rojo para los peatones y que a pesar de la excelente visibilidad, pues no existía ningún obstáculo que le impidiera divisar la presencia del bus padrón, decidió voluntariamente cruzar la vía peatonal sobre el carril exclusivo; al momento que exactamente el vehículo en movimiento transitaba por el frente de él; y es donde recibe e golpea lateralmente con el BUS y cae sobre las gradas de acceso a la vía peatonal.

Refiero que de manera inicial, la autoridad de tránsito el agente Andrés Franco Ramírez conoció el accidente estableció la hipótesis contemplada en el código **142 “SEMAFORO EN ROJO PARA UNO DE LOS DOS”**, por ser la autoridad competente, analizó las pruebas recadadas en el lugar y por su condición de Perito en Accidentes de Tránsito, cuenta con toda la credibilidad para emitir concepto técnico acogido por el señor FISCAL 15 SECCIONAL DE LA UNIDAD DE VIDA, encargado de la investigación Penal bajo el radicado No. 760016099165201884815 quien ordenó el Archivo de la Investigación; de acuerdo al artículo 79 de la Ley 906 de 2004 que a su tenor indica “cuando la Fiscalía tenga conocimiento de un hecho respecto del cuál constante que no existe motivos o circunstancias fácticas que permitan su caracterización como delito. o que indiquen su posible existencia como tal dispondrá el archivo de la caución”. **las normas comportamiento son de estricto cumplimiento para todos los actores en la vía** de acuerdo a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. 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 de texto) *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la*

6



*preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Al igual que en su **“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.”*

Aunado en el **“TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”

7

En este orden de ideas se colige que el peatón hoy occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ**, desatendió las normas de comportamiento en la vía, dado que no observó las medidas de seguridad que se instalaron en este cruce peatonal como lo son las baranda metálicas que bordean los extremos de este cruce peatonal, para protección de las personas cuando se encuentren a la espera para cruzar dicha calzada. (tal como se observa en imagen No. 1 tomada en el lugar, el día de accidente).

Como tampoco atendió las señal de tránsito que para el vehículo se encontraba en verde y para el en rojo; omitiendo cerciorarse por su propia seguridad que no existía ninguna clase de peligro, (que no transitaran vehículos por la vía exclusiva del mío) antes de cruzarlo. Configurándose una culpa exclusiva de la víctima que era insuperable para el conductor del vehículo tipo bus padrón.



IMAGEN 01. TOMADA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE. 6/09/2018.

Por todo lo anterior, nos atenemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 9: No es cierto, que el operador del vehículo bus padrón ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA no respetó las señales de tránsito como el semáforo en rojo, es de resaltar que el agente Andrés Franco Ramírez, quien conoció del accidente estableció la hipótesis contemplada en el código **142 “SEMAFORO EN ROJO PARA UNO DE LOS DOS”** tal como se observa en el acápite No. 11: hipótesis del accidente:



Si bien el señor **FULVIO GUZMAN CRUZ** se desplazaba por la calle 5 carrera 70 de la ciudad de Cali, expongo que quien desconoció abruptamente la señal de tránsito peatonal, esto es el semáforo en rojo ha sido la víctima, ingresando de forma descuidada al carril preferencial o exclusivo del SITM – MIO.

Resalto en adición que, la hora aquí expresada, no corresponde con el momento de la ocurrencia exacta del evento, además que, no existe prueba suficiente, bajo la cual se indique que **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**, se desplazaba a exceso de velocidad, como tampoco que descuidase o desatendiese la distancia lateral con el andén; siendo esto último una apreciación subjetiva de la parte demandante en razón a que se desconoce mediante ella, los alcances y la categorización del carril exclusivo y/o zonas de carril preferencial:

*“Entiéndase por carril preferencial o carril exclusivo, el carril destinado para el tránsito de solo buses del **SITM - MIO**, el cual está delimitado por una línea de carril continua y eventualmente discontinua, en aquellos sitios donde se permite la invasión de vehículos particulares para realizar maniobras de giro, Su ubicación generalmente será en el costado derecho”*



(reglamentado por adición LICITACIÓN PÚBLICA N° MC-5.8.2.01.13ANEXO 07 -SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL CONDICIÓN FUNCIONAL VIAL DE LOS CORREDORES PRETRONCALES YLES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM - MIO).

Por ello reitero que no existe dicha categorización que pretende hacer valer la parte demandante, dado que dicho carril solo pueden transitar los vehículos pertenecientes al sistema masivo SITM-MIO, con unas medidas estrictamente reglamentarias basadas en las características de los vehículos del sistema.

En el lugar donde ocurre el accidente no solo se encuentra demarcado por líneas sobre la vía, si no que, adicionalmente existe una protección especial como lo es la baranda o reja metálica, que también delimita el carril exclusivo para protección a los usuarios; correspondiendo a los transeúntes, observar y adoptar su paso con todas las medidas de seguridad, para no invadir el carril exclusivo y exponer su propia integridad.

Lo anterior encuentra reglamentado por el **Decreto No. 411.0.22000.46 de febrero 12 de 2009: "POR MEDIO DEL CUAL SE TOMAN MEDIDAS PARA EL USO DE LAS CALZADAS EXCLUSIVAS PARA TRANSPORTE MASIVO EN LOS CORREDORES TRONCALES DEL SITM"**, se cita se cita "prohibase a partir de la fecha y teniendo en cuenta la entrada en operación del sistema integrado de transporte masivo - mío, la circulación de peatones, bicicletas, motos, vehículos de servicio público, vehículos de tracción animal y particular".

10

Igualmente se encuentra reglamentado en el **Código Nacional de Tránsito Terrestre, Artículo 68. Utilización de los carril** Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito. En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

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

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha;

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. en concordancia con LA LEY 1811 DE 2016. Artículo 58 numeral 4 paragrafo primero .

En este sentido, quisiera reiterar que, la **causa exclusiva** de la ocurrencia del accidente se produce por el hecho de la víctima y no como lo afirma la parte demandante por el desconocimiento del conductor del vehículo.

Además es claro que de manera imprudente en este caso, el señor **FULVIO GUZMAN CRUZ**, irrespetó el semáforo en rojo para los peatones y que a pesar de la excelente visibilidad, pues no existía ningún obstáculo que le impidiera divisar la presencia del bus padrón, decidió voluntariamente cruzar la vía peatonal sobre el carril exclusivo; al momento que exactamente el vehículo en movimiento transitaba por el frente de él; y es donde recibe e golpea lateralmente con el BUS y cae sobre las gradas de acceso a la vía peatonal.

11

Refiero que de manera inicial, la autoridad de tránsito el agente Andrés Franco Ramírez conoció el accidente estableció la hipótesis contemplada en el código **142 “SEMAFORO EN ROJO PARA UNO DE LOS DOS”**, por ser la autoridad competente, analizó las pruebas recadadas en el lugar y por su condición de Perito en Accidentes de Tránsito, cuenta con toda la credibilidad para emitir concepto técnico acogido por el señor FISCAL 15 SECCIONAL DE LA UNIDAD DE VIDA, encargado de la investigación Penal bajo el radicado No. 760016099165201884815 quien ordenó el Archivo de la Investigación; de acuerdo al artículo 79 de la Ley 906 de 2004 que a su tenor indica “cuando la Fiscalía tenga conocimiento de un hecho respecto del cuál constante que no existe motivos o circunstancias fácticas que permitan su caracterización como delito. o que indiquen su posible existencia como tal dispondrá el archivo de la caución”. **las normas comportamiento son de estricto cumplimiento para todos los actores en la vía** de acuerdo a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. 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 de texto) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el



territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Al igual que en su **“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.”

Aunado en el **“TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”

12

En este orden de ideas se colige que el peatón hoy occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ**, desatendió las normas de comportamiento en la vía, dado que no observó las medidas de seguridad que se instalaron en este cruce peatonal como lo son las baranda metálicas que bordean los extremos de este cruce peatonal, para protección de las personas cuando se encuentren a la espera para cruzar dicha calzada. (tal como se observa en imagen No. 1 tomada en el lugar, el día de accidente).

Como tampoco atendió las señal de tránsito que para el vehículo se encontraba en verde y para el en rojo; omitiendo cerciorarse por su propia seguridad que no existía ninguna clase de peligro, (que no transitaran vehículos por la vía exclusiva del mío) antes de cruzarlo. Configurándose una culpa exclusiva de la víctima que era insuperable para el conductor del vehículo tipo bus padrón.

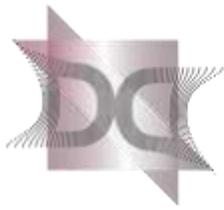


IMAGEN 01. TOMADA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE. 6/09/2018.

Por todo lo anterior, nos atenemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Así las cosas, nos acogemos a lo que resulte probado dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 10: No es cierto la afirmación que realiza la parte demandante, pues desconoce totalmente el funcionamiento de flujograma de semaforización en el lugar de ocurrencia del accidente, como primera medida hay que establecer que en la de la calle 5 con carrera 70 sentido norte – sur se trata de una vía de dos carriles: un carril exclusivo para los buses del sistema masivo y otro para vehículos particulares denominado mixto, tal como se observa en la imagen



No 7. Extraída del documento aportado al expediente suscrito por el agente ALFREDÒ PAYA GARCIA Subsecretario de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial. la secretaria de Movilidad de Cali, radicación No. 20041520200011341 de fecha 2020-07-16. equipo controlador de la calle 5ª con carrera 70 fuente motorola one-zoom,

Imagen 7. Equipo Controlador de la calle 5 con carrera 70
Fuente: Motorola One - Zoom



Imagen 8. Intersección semaforizada en la calle 5 con carrera 70 – sentido Norte – Sur
Fuente: Motorola One - Zoom

Tal como se observa en la gráfica los semáforos ubicados sobre el carril exclusivo que le indican a los buses del sistema masivo la luz correspondiente para dar vía o circulación, se encuentran ubicados uno metros más adelante de los semáforos del segundo carril denominado mixto, funcionan con las misma frecuencia, es decir los semáforos del carril exclusivo y el carril mixto cuando la luz del semáforo cambia a verde cambia para ambos carriles y cuando cambian a rojo, el semáforo para la vía peatonal cambia a verde.



En las siguientes Cuadros se muestra movimientos, nomenclaturas y tiempos de los semáforos de la calle 5 con carrera 70.

Cuadro :1 Movimientos y nomenclatura.

Movimiento	Nomenclatura	Via
Norte - Sur	1A	Calle 5
Norte - Sur	1B	Calle 5
Sur - Norte	2A	Calle 5
Sur - Norte	2B	Calle 5
Peatonal	21, 22	Calle 5

La intersección está programada para permitir el paso vehicular en 2 fases, tal y como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro :2 Fases Vehiculares y Peatonales.

Movimiento Fase 1	Movimiento Fase 2
1A, 1B, 2A, 2B	21, 22

Carrera 3 # 56 - 90, barrio Salomía, teléfono: 4184200
www.cali.gov.co

CS Escaneado con CamScanner

El señor Fiscal 15 seccional de Cali, el Dr. JOSE CADENA (jose.cadenac@fiscalia.gov.co), en respuesta a solicitud de entrega de archivo y material probatorio del expediente 76001609916584815 en investigación penal del homicidio culposo del señor FULVIO GUZMAN CRUZ. quien ordenó el Archivo de la Investigación; de acuerdo al artículo 79 de la Ley 906 de 2004 el día 12 de diciembre 2018, en el material probatorio de un registro filmico recopilado y aportado por policía judicial adscrita a la fiscalía seccional de Vida en establecimiento "PANADERIA HARINOTAS" el cual se anexa ubicada en la calle 5ª. Con carrea 70, donde se registra los momentos previos a la ocurrencia del



accidente y se observa la circulación o flujo vehicular de los vehículos de la calle 5ª los cuales tenían libre circulación; es decir se encontraba en verde el semáforo y por consiguiente también le era la luz verde para el carril exclusivo por donde transitaba el señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** conducía el vehículo de placa **VCX-851**.

Para efectos que el Despacho, proceda a reconocer la ubicación de la panadería harinotas, lugar desde donde se tomó el video bajo el cual quedó registrado las condiciones de tiempo, modo y lugar, procedo a remitir bajo captura de pantalla de Google maps, el registro de dicho establecimiento de comercio:





Bajo este registro, se posibilitará denotar que el lugar desde donde se toma la captura del registro videográfico es frontal con respecto al punto de colisión.

Así las cosas, nos acogemos a lo que resulte probado dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 11: No constituye un hecho es una apreciación subjetiva de la parte demandante, por que el señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**, transitaba por su carril exclusivo, cumpliendo con el deber de cuidado, cumpliendo con las medidas de seguridad en la conducción del vehículo de proporciones de un vehículo padrón aproximadamente 12 metros con 40 centímetros(12.40) de largo, de alto tres metros con cincuenta centímetros (3.50) , ancho 2 metros con 90 centímetros y con un peso aproximado de 11.000 kilogramos equivalente a 11 toneladas, asociado eso hay que precisar que la empresa GIT MASIVO S.A., hace parte del sistema de servicio público masivo que presta un servicio esencial, donde debe cumplir con una serie de exigencias para el funcionamiento, entre ellas, cuenta con un sistema de GPS controlado y supervisado por un ente gestor denominado UTRI que audita la operación, y para el día de los hechos el vehículo había salido de la empresa ubicada en el kilómetro 1º. vía Comfenalco valle del Lili y tomado la carrera 100 sentido sur- norte, calle 16 hasta la carrera 66 realiza el semáforo (en esta maniobra debió detenerse la vía, esperar el cambio de semáforo para iniciar y retomado la calle 5ª sentido sur- norte); en conclusión la última parada la había realizado en la carrera 66, cumpliendo con todas las exigencias de calidad en la prestación del servicio del ente gestor, pues la operación se encuentra monitoreado permanentemente de forma satelital.

17

Así las cosas, nos acogemos a lo que resulte probado dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al Hecho número 12: Parcialmente cierto, correspondiendo a la verdad únicamente la fecha de ocurrencia del evento y que el peatón se trataba del occiso FULVIO GUZMAN CRUZ. En cuanto a la hora de ocurrencia, no es cierto, toda



vez que, el accidente ocurrió a las **15** horas **43** minutos y **36** segundos, según registro filmico recopilado y aportado por policía judicial, adscrita a la fiscalía seccional de Vida en el establecimiento “PANADERIA HARINOTAS” el cual se anexa. Como tampoco es cierto que que arrollado por el bus padrón de placas VCX-851.

De acuerdo a las características del vehículo padrón, posiciones finales de los involucrados, registros fotográficos y el material probatorio filmico aportado por la fiscalía, se observa a minuto 15:43:36 el bus padrón que transitaba por su carril exclusivo sentido norte -sur en verde al igual que los vehículos que transitaban por el carril mixto, cuando el peatón se encontraba en el separador central de la calzada entre los dos carriles (solo bus-mixto) y realiza una maniobra de cruce transversal de derecha a izquierda respecto del sentido del movimiento del bus, ingresando a la calzada solo bus, teniendo contacto con el costado lateral derecho tercio anterior al bus. Tal como se observa en la siguiente imagen.

18



Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.

Claramente se observa al peatón occiso FULVIO GUZMAN CRUZ quien realiza la maniobra peligrosa para su propia integridad de cruce de la vía vehicular



por fuera de las barandas de seguridad; sin percatarse del paso del vehículo bus padrón que ya se encontraba frente de El, y es el momento en que hace contacto con el bus y producto del impacto el peatón es proyectado al costado y cae en el separador central de la zona de tránsito peatonal.



Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:37. En esta imagen se observa cuando el peatón cae sobre el separador central de las calzadas.



Imagen No. 10. De Informe investigador de campo FPJ-11 de fecha octubre de 2018 realizado por el agente de tránsito ANDRES FRANCO RAMIREZ. En el cual se observa “PRIMER PLANO SE OBSERVA LAGO HEMATICO QUE SEGUN INFORMACION DEL PRIMER CORREPONDIENTE, CORREPONDE A LA POSICION FINAL DONDE CAE EL LESIONADO POSTERIORMENTE ES TRASLADADO AL CENTRO CLINICO”.

20

Es menester indicar que, las normas comportamiento son de estricto cumplimiento para todos los actores en la vía de acuerdo a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** *Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010.* **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 de texto) *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito*



*definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Al igual que en su **“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.”*

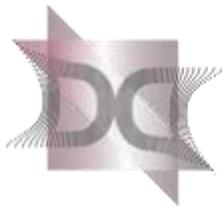
Aunado en el **“TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”

21

En este orden de ideas se colige que el peatón hoy occiso FULVIO GUZMAN CRUZ, desatendió las normas de comportamiento en la vía, dado que no observo las medidas de seguridad que se instalaron en este cruce peatonal como lo son las baranda metálicas que bordean los extremos de este cruce peatonal, para protección de las personas cuando se encuentren a la espera para cruzar dicha calzada. (tal como se observa en imagen No. 1 tomada en el lugar, el día de accidente).

Como tampoco observo las señal de tránsito que para el vehículo se encontraba en verde; si no que tampoco se cercioró por su propia seguridad que no existía ninguna clase de peligro, (que no transitaran vehículos por la vía exclusiva del mio) antes de cruzarlo. **CONFIGURÁNDOSE UNA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.**

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso



Al Hecho número 13: NO ES CIERTO que el vehículo tipo padrón impactó con el bómper delantero a el peatón **FULVIO GUZMAN CRUZ**, se trata de una apreciación subjetiva de la parte demandante. **NO ES POSIBLE QUE SE HAYA PRODUCIDO UN ATROPELLAMIENTO FRONTAL** como lo manifiesta la parte demandante en razón a varios aspectos a saber:

- **Inspección Padrón e IPAT No. A000804179 -daños del vehículo:**

En el formato Informe investigador de campo FPJ-11 de policía judicial fecha octubre 4 de 2018, realizado por el agente de tránsito **ANDRES FRANCO RAMIREZ**. Y el IPAT No. A000804179 elaborado por el grupo de criminalística de tránsito se encuentra registrada la información concerniente a los daños del vehículo en los siguientes cuadros: |

SI		NO		IDENTIFICACION No.											
CLASE VEHICULO		EXCLUSE/SERVICIO		PASAJEROS											
AUTOMÓVIL	<input type="checkbox"/>	M. AGRÍCOLA	<input type="checkbox"/>	OFICIAL	<input type="checkbox"/>	*COLECTIVO	<input type="checkbox"/>								
BUS	<input type="checkbox"/>	M. INDUSTRIAL	<input type="checkbox"/>	PUBLICO	<input type="checkbox"/>	*INDIVIDUAL	<input type="checkbox"/>								
BUSETA	<input type="checkbox"/>	BICICLETA	<input type="checkbox"/>	PARTICULAR	<input type="checkbox"/>	*MASIVO	<input type="checkbox"/>								
CAMIÓN	<input type="checkbox"/>	MOTOCARRO	<input type="checkbox"/>	DIPLOMÁTICO	<input type="checkbox"/>	*ESPECIAL TURISMO	<input type="checkbox"/>								
CAMIONETA	<input type="checkbox"/>	MOTOCICLO	<input type="checkbox"/>	RESERVA DEL MARSCO	<input type="checkbox"/>	*ESPECIAL ESCOLAR	<input type="checkbox"/>								
CAMPERO	<input type="checkbox"/>	TRACCIÓN ANIMAL	<input type="checkbox"/>	MIXTO	<input type="checkbox"/>	*ESPECIAL ASALARIADO	<input type="checkbox"/>								
MICROBUS	<input type="checkbox"/>	MOTOCICLO	<input type="checkbox"/>	CARGA	<input type="checkbox"/>	*ESPECIAL OCASIONAL	<input type="checkbox"/>								
TRACTOCAMION	<input type="checkbox"/>	CUATRIMOTO	<input type="checkbox"/>	*EXTRADIMENSIONADA	<input type="checkbox"/>	*ESPECIAL OCASIONAL	<input type="checkbox"/>								
VOLQUETA	<input type="checkbox"/>	REMOLQUE	<input type="checkbox"/>	*EXTRAPESADA	<input type="checkbox"/>	RESERVA OCASIONAL	<input type="checkbox"/>								
MOTOCICLETA	<input type="checkbox"/>	OTRO PERMISOS	<input type="checkbox"/>	*MERCANCIA PELIGROSA	<input type="checkbox"/>	NACIONAL	<input type="checkbox"/>								
				CLASE DE ACTIVIDAD		MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>								
6.7 FALLAS EN		FRENOS	<input type="checkbox"/>	DIRECCIÓN	<input type="checkbox"/>	LUJES	<input type="checkbox"/>	BOCINA	<input type="checkbox"/>	LLANTAS	<input type="checkbox"/>	SUSPENSION	<input type="checkbox"/>	OTRA	<input type="checkbox"/>
		FRONTAL	<input type="checkbox"/>	LATERAL	<input type="checkbox"/>	POSTERIOR	<input type="checkbox"/>	Circ							

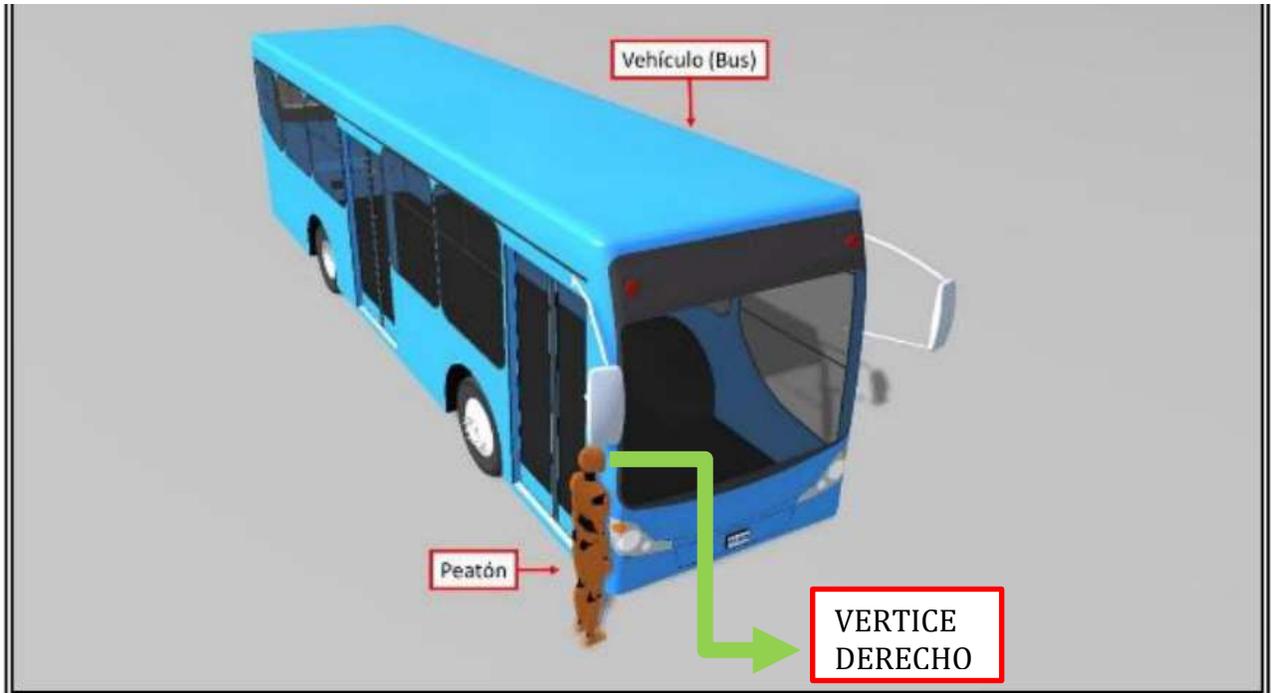
SIN DAÑOS EL VEHICULO BUS PADRON.



Entiéndase como vértice según definición en geometría “Punto en que concurren los dos lados de un ángulo”. (FUENTE RAE).

23

En el caso del vértice derecho del vehículo bus padrón se entiende la unión de la parte lateral derecha delantera con la parte delantera frontal derecha tal como se aprecia en la siguientes imágenes: la primera una recreación del momento del impacto y la segunda la imagen del video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.





25

Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.

En los sendos informes no se visualiza:

- Sin daños en la zona del bómper en toda su extensión.
- Sin daños en la exploradora y borde de la misma.
- Sin daños en la placa (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en el frontal (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en persiana (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en el panorámico derecho e izquierdo (fractura y estallado).
- Sin daños en la farola derecha, direccionales se encontraron estado normal.

Teniendo en cuenta el análisis de daños que se muestra en las imágenes, no es posible que haya existido una colisión frontal delantera, tampoco es factible que el bus padrón haya impactado con la zona anterior al peatón, desde el punto de vista de la comparación de fuerzas y en especial el intercambio de energía, el intercambio y traspaso de energía y velocidad sobre la victima



hubiese sido de consideración; si se relaciona con los patrones lesionales que se generan por atropello frontal que lo conforman tres elementos: **impacto, elevación y arrastre del cuerpo**; presupuestos que no se dieron en el presente asunto en caso de darse la fase de contacto entre el peatón y vehículo en su parte frontal, necesariamente se hubiese generado daños en la parte delantera del bus y posiblemente otro tipo de patrones lesionales tipo fracturas a la altura extremidades superiores e inferiores; pero el occiso no presentó las lesiones consistentes con atropello frontal.

Se describe en el informe policial de accidente de tránsito IPAT0007-0548 en la casilla No. 5 clase de accidente ATROPELLO. Pero para poderse clasificar como **atropello frontal** tenemos que, debería cumplir los siguientes presupuestos: enunciarse en el IPAT y la posición del peatón previo al impacto mas las fases del atropello (frontal)



FASES DEL ATROPELLO FRONTAL:

1. Impacto primario:

Es el contacto que se presenta entre la parte más saliente del vehículo, bómper, persiana, con la mitad inferior del peatón.



Por lo general aquí las lesiones se encuentran en las extremidades inferiores y pelvis, y consisten en hematomas, heridas, así como fracturas en huesos largos a la altura del bómper del vehículo, las cuales dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

2. Impacto secundario:

Es el contacto que se presenta entre otras partes del vehículo (capó, panorámico, etc.) con la mitad superior del peatón.

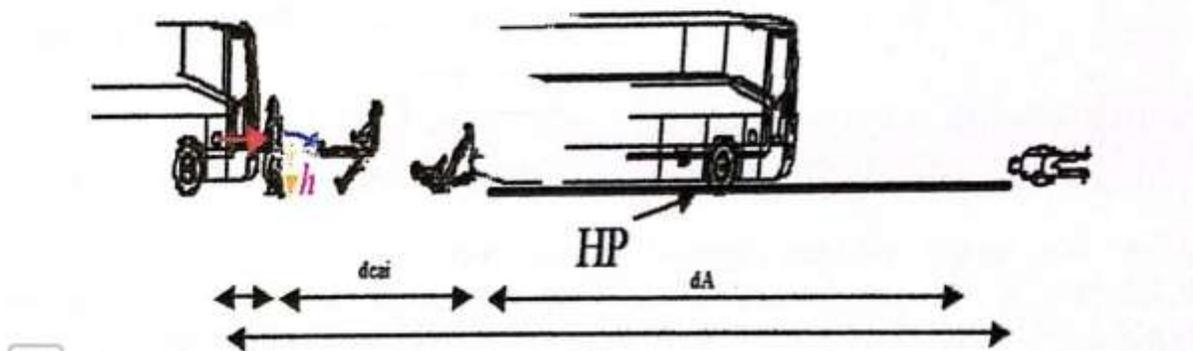
Las lesiones consisten principalmente traumas cráneos encefálicos y traumatismos cervicales, torácicos y abdominales, fracturas en reja costal y huesos de las extremidades superiores, la gravedad y ubicación de las lesiones dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

3. Caída y Arrastre:

Es la Proyección del cuerpo del peatón sobre la vía, produciéndose un, contacto con el piso y su posterior arrastre, con la posibilidad de que se presente el aplastamiento.

Las lesiones consisten en excoriaciones producidas por el arrastre del cuerpo sobre la vía, diversa heridas con fracturas de la parte del cuerpo que cae inicialmente al suelo, por lo general trauma cráneo encefálico, y si se presenta el aplastamiento es posible encontrar graves lesiones con exposición de material orgánico en la parte del cuerpo que ha sido aplastada, la gravedad de las lesiones dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

Las fases de impacto primario y secundario constituyen la llamada zona de contacto entre el peatón y el vehículo, la fase de caída constituye la llamada zona de vuelo, y finalmente la de arrastre, estas zonas son planteadas en el modelo físico del análisis de un atropello. (1). Ver imagen:



Aquí se muestra la posible secuencia del atropello para un vehículo tipo Caja (Bus Buseta - Camión) con peatón adulto, se indican las diferentes etapas con su respectiva distancia recorrida; don distancia de contacto, d distancia de caída, da distancia de arrastre y d distancia total. (2).

- **EN CUANTO A FACTORES DE RIESGO:**

1, **Factor de riesgo en el vehículo.** Se considera que existe factor de riesgo en el vehículo cuando los factores de riesgo en los rodantes se generan por fallas mecánicas en alguno de los elementos y componente de seguridad del vehículo, conforme al reporte descrito en la revisión y diagnóstico realizado al vehículo se identifica que en el accidente de tránsito no intervinieron factores de riesgo mecánicos asociados a fallas mecánicas en el rodante como consecuencia del accidente.

2. **Factores de riesgo generados por la vía, entorno y medio ambiente:**

En el análisis Informe de policía judicial investigador de campo FPJ-11 fecha octubre 4 de 2018 realizado por el agente de tránsito ANDRES FRANCO RAMIREZ. Y el IPAT No. A000804179 elaborado por el grupo de criminalística de tránsito no se hallan reportes de circunstancias que afectaran la movilidad en la zona de influencia del hecho. Dado que el accidente ocurrió en horas del día (43:43:36) P.M acorde al video), que la condición climática acorde al video de la “panaderia



harinotas” y el registro fotográfico del día del accidente era normal, que la vía es recta, se concluye que al momento del hecho era posible que el peatón viera a los vehículos que se desplazaban en sentido Norte – Sur, previo a iniciar su maniobra de cruce transversal. Por lo tanto, no se tuvo en cuenta la influencia de estos factores como consecuencia del accidente.

3. Factores de riesgo humanos; Se identifica claramente que la maniobra principal asociada al factor humano, se encuentra vinculada al peatón y pese a que tenía buena visibilidad del carril solo bus, por encontrarse caminando al lado por el acceso peatonal previos momentos a su cruce fatal, de acuerdo al análisis de los documentos allegados, como el video de la “panaderia harinotas” **DAN CUENTA DE UN IMPACTO LATERAL Y LA CAUSA EFECTIVA Y DETERMINANTE** del accidente la registrada en la Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” en el minuto 15:43:36. El cruce imprudente y temerario que realizó el peatón occiso FULVIO GUZMAN CRUZ al arrojarse a rebasar el carril exclusivo sin observar las medidas de seguridad al paso del Bus padrón, como tampoco respetar la luz roja del semáforo peatonal, pues en el mismo video en el mismo instante de ocurrencia del accidente, en el carril mixto se observa flujo vehicular de los vehículos que transitaban en ese carril por tanto al tener la misma frecuencia de tiempo en los semáforos, en el carril exclusivo también le correspondía semáforo en verde.

29

(Información Extraída del documento aportado al expediente suscrito por el

(1). (2) Técnica de *distancia de Lanzamiento empleada en la reconstrucción de colisiones vehículo - Peatón. Diego M. López M., M.S., Se presenta la metodología utilizada en el laboratorio de Física Forense del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses para realizar la reconstrucción de accidentes de tránsito, donde se encuentra involucrado un vehículo y un peatón, en particular determinar la velocidad del vehículo al momento de los hechos, a partir de la distancia de lanzamiento, Se identifican los parámetros, se muestran los fundamentos físicos, las fórmulas y al final se da un procedimiento general sobre la metodología utilizada,

El agente ALFREDÒ PAYA GARCIA Subsecretario de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial. la secretaria de Movilidad de Cali, radicación No. 20041520200011341 de fecha 2020-07-16).

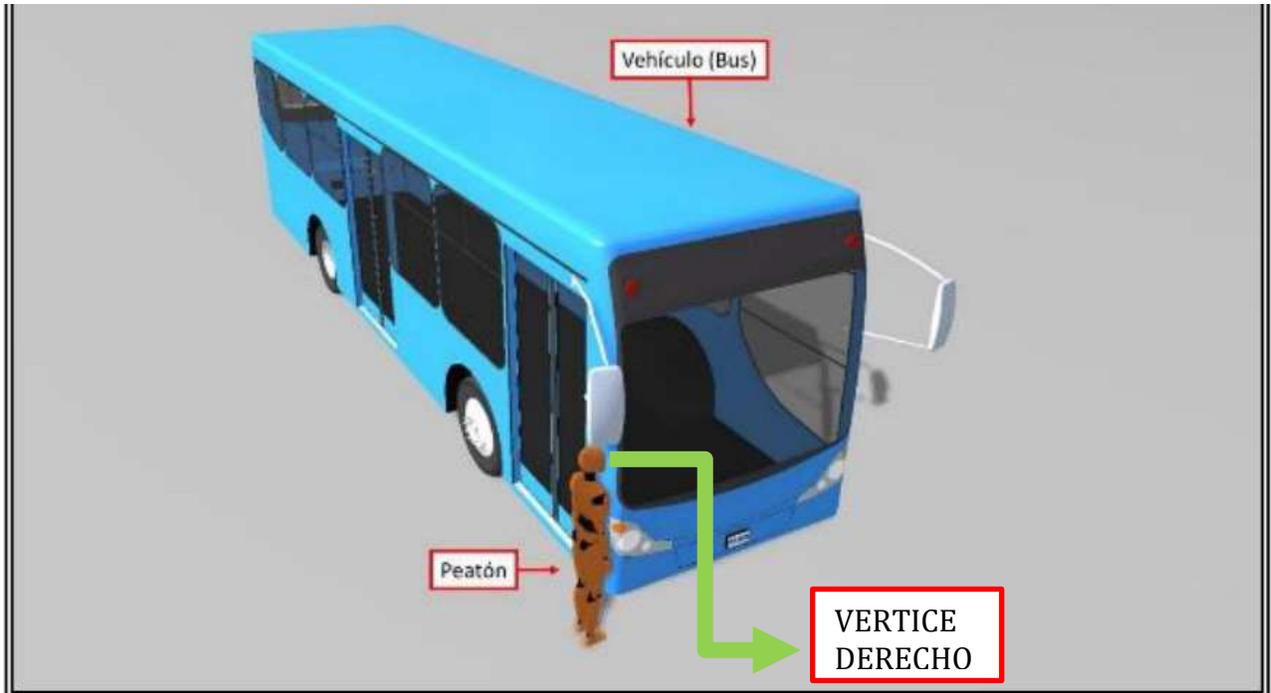
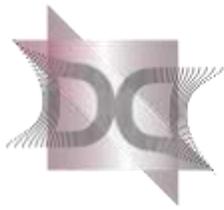
Teniendo en cuenta el análisis anterior no es posible que el tipo de accidente corresponda a un accidente de tránsito tipo **ATROPELLO FRONTAL** o como lo denominó en este hecho la parte demandante “impactó con el bómper delantero ...” constituyéndose en **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA.** por tanto nos



Entiéndase como vértice según definición en geometría “Punto en que concurren los dos lados de un ángulo”. (FUENTE RAE).

31

En el caso del vértice derecho del vehículo bus padrón se entiende la unión de la parte lateral derecha delantera con la parte delantera frontal derecha tal como se aprecia en la siguientes imágenes: la primera una recreación del momento del impacto y la segunda la imagen del video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.





33

Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.

En los sendos informes no se visualiza:

- Sin daños en la zona del bómper en toda su extensión.
- Sin daños en la exploradora y borde de la misma.
- Sin daños en la placa (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en el frontal (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en persiana (abolladuras, fracturas o desplazamiento).
- Sin daños en el panorámico derecho e izquierdo (fractura y estallado).
- Sin daños en la farola derecha, direccionales se encontraron estado normal.

Teniendo en cuenta el análisis de daños que se muestra en las imágenes, no es posible que haya existido una colisión frontal delantera, tampoco es factible que el bus padrón haya impactado con la zona anterior al peatón, desde el punto de vista de la comparación de fuerzas y en especial el intercambio de energía, el intercambio y traspaso de energía y velocidad sobre la victima



hubiese sido de consideración; si se relaciona con los patrones lesionales que se generan por atropello frontal que lo conforman tres elementos: **impacto, elevación y arrastre del cuerpo**; presupuestos que no se dieron en el presente asunto en caso de darse la fase de contacto entre el peatón y vehículo en su parte frontal, necesariamente se hubiese generado daños en la parte delantera del bus y posiblemente otro tipo de patrones lesionales tipo fracturas a la altura extremidades superiores e inferiores; pero el occiso no presentó las lesiones consistentes con atropello frontal.

Se describe en el informe policial de accidente de tránsito IPAT0007-0548 en la casilla No. 5 clase de accidente ATROPELLO. Pero para poderse clasificar como **atropello frontal** tenemos que, debería cumplir los siguientes presupuestos: enunciarse en el IPAT y la posición del peatón previo al impacto mas las fases del atropello (frontal)



34

FASES DEL ATROPELLO FRONTAL:

4. Impacto primario:

Es el contacto que se presenta entre la parte más saliente del vehículo, bómper, persiana, con la mitad inferior del peatón.



Por lo general aquí las lesiones se encuentran en las extremidades inferiores y pelvis, y consisten en hematomas, heridas, así como fracturas en huesos largos a la altura del bómper del vehículo, las cuales dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

5. Impacto secundario:

Es el contacto que se presenta entre otras partes del vehículo (capó, panorámico, etc.) con la mitad superior del peatón.

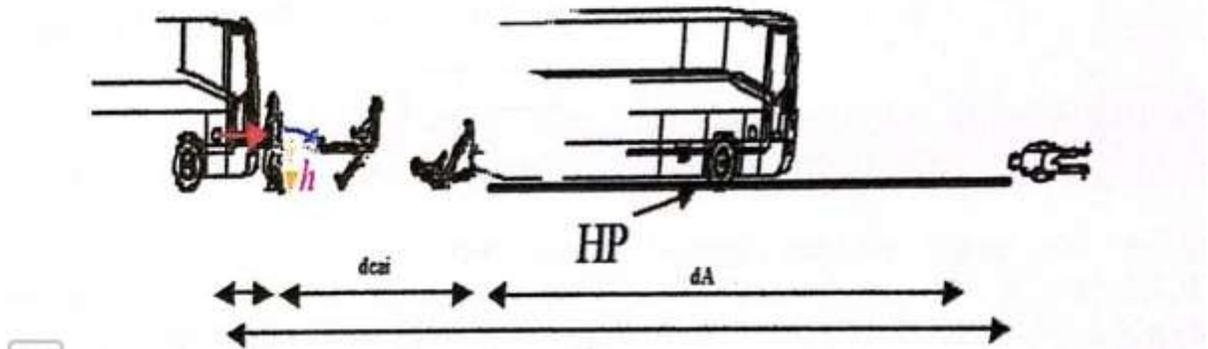
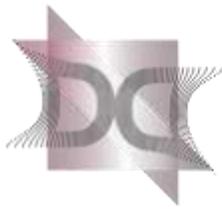
Las lesiones consisten principalmente traumas cráneos encefálicos y traumatismos cervicales, torácicos y abdominales, fracturas en reja costal y huesos de las extremidades superiores, la gravedad y ubicación de las lesiones dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

6. Caída y Arrastre:

Es la Proyección del cuerpo del peatón sobre la vía, produciéndose un, contacto con el piso y su posterior arrastre, con la posibilidad de que se presente el aplastamiento.

Las lesiones consisten en excoriaciones producidas por el arrastre del cuerpo sobre la vía, diversa heridas con fracturas de la parte del cuerpo que cae inicialmente al suelo, por lo general trauma cráneo encefálico, y si se presenta el aplastamiento es posible encontrar graves lesiones con exposición de material orgánico en la parte del cuerpo que ha sido aplastada, la gravedad de las lesiones dependen de la clase de vehículo involucrado y de la velocidad.

Las fases de impacto primario y secundario constituyen la llamada zona de contacto entre el peatón y el vehículo, la fase de caída constituye la llamada zona de vuelo, y finalmente la de arrastre, estas zonas son planteadas en el modelo físico del análisis de un atropello. (1). Ver imagen:



Aquí se muestra la posible secuencia del atropello para un vehículo tipo Caja (Bus Buseta - Camión) con peatón adulto, se indican las diferentes etapas con su respectiva distancia recorrida; don distancia de contacto, d distancia de caída, da distancia de arrastre y d distancia total. (2).

- **EN CUANTO A FACTORES DE RIESGO:**

1, **Factor de riesgo en el vehículo.** Se considera que existe factor de riesgo en el vehículo cuando los factores de riesgo en los rodantes se generan por fallas mecánicas en alguno de los elementos y componente de seguridad del vehículo, conforme al reporte descrito en la revisión y diagnóstico realizado al vehículo se identifica que en el accidente de tránsito no intervinieron factores de riesgo mecánicos asociados a fallas mecánicas en el rodante como consecuencia del accidente.

3. **Factores de riesgo generados por la vía, entorno y medio ambiente:**

En el análisis Informe de policía judicial investigador de campo FPJ-11 fecha octubre 4 de 2018 realizado por el agente de tránsito ANDRES FRANCO RAMIREZ. Y el IPAT No. A000804179 elaborado por el grupo de criminalística de tránsito no se hallan reportes de circunstancias que afectaran la movilidad en la zona de influencia del hecho. Dado que el accidente ocurrió en horas del día (43:43:36) P.M acorde al video), que la condición climática acorde al video de la “panaderia



harinotas” y el registro fotográfico del día del accidente era normal, que la vía es recta, se concluye que al momento del hecho era posible que el peatón viera a los vehículos que se desplazaban en sentido Norte – Sur, previo a iniciar su maniobra de cruce transversal. Por lo tanto, no se tuvo en cuenta la influencia de estos factores como consecuencia del accidente.

3. Factores de riesgo humanos; Se identifica claramente que la maniobra principal asociada al factor humano, se encuentra vinculada al peatón y pese a que tenía buena visibilidad del carril solo bus, por encontrarse caminando al lado por el acceso peatonal previos momentos a su cruce fatal, de acuerdo al análisis de los documentos allegados, como el video de la “panaderia harinotas” **DAN CUENTA DE UN IMPACTO LATERAL Y LA CAUSA EFECTIVA Y DETERMINANTE** del accidente la registrada en la Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” en el minuto 15:43:36. El cruce imprudente y temerario que realizo el peatón occiso FULVIO GUZMAN CRUZ al arrojarse a rebasar el carril exclusivo sin observar las medidas de seguridad al paso del Bus padrón, como tampoco respetar la luz roja del semáforo peatonal, pues en el mismo video en el mismo instante de ocurrencia del accidente, en el carril mixto se observa flujo vehicular de los vehículos que transitaban en ese carril por tanto al tener la misma frecuencia de tiempo en los semáforos, en el carril exclusivo también le correspondía semáforo en verde.

37

(Información Extraída del documento aportado al expediente suscrito por el

(1). (2) Técnica de *distancia de Lanzamiento empleada en la reconstrucción de colisiones vehículo - Peatón. Diego M. López M., M.S., Se presenta la metodología utilizada en el laboratorio de Física Forense del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses para realizar la reconstrucción de accidentes de tránsito, donde se encuentra involucrado un vehículo y un peatón, en particular determinar la velocidad del vehículo al momento de los hechos, a partir de la distancia de lanzamiento, Se identifican los parámetros, se muestran los fundamentos físicos, las fórmulas y al final se da un procedimiento general sobre la metodología utilizada,

El agente ALFREDO PAYA GARCIA Subsecretario de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial. la secretaria de Movilidad de Cali, radicación No. 20041520200011341 de fecha 2020-07-16).

Teniendo en cuenta el análisis anterior no es posible que el tipo de accidente corresponda a un accidente de tránsito tipo **ATROPELLO FRONTAL** o como lo denominó en este hecho la parte demandante “impactó con el bómper delantero ...” constituyéndose en **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA.** por tanto nos



atenemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

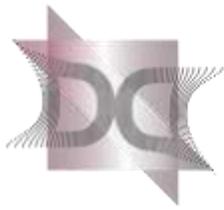
Al hecho número 15: No es cierto, por cuanto las características del vehículo padrón, posiciones finales de los involucrados, registros fotográficos y el material probatorio filmico aportado por la fiscalía, se observa a minuto 15:43:36 el bus padrón que transitaba por su carril exclusivo sentido norte-sur en verde al igual que los vehículos que transitaban por el carril mixto, cuando el peatón se encontraba en el separador central de la calzada entre los dos carriles (solo bus-mixto) y realiza una maniobra de cruce transversal de derecha a izquierda respecto del sentido del movimiento del bus, ingresando a la calzada solo bus, teniendo contacto con el costado lateral derecho tercio anterior al bus. Tal como se observa en la siguiente imagen.



38

Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.

Claramente se observa al peatón occiso FULVIO GUZMAN CRUZ quien realiza la maniobra peligrosa para su propia integridad de cruce de la vía vehicular por fuera de las barandas de seguridad; sin percatarse del paso del vehículo bus padrón que ya se encontraba frente de El, y es el momento en que hace contacto



DIAZ ANGEL ABOGADOS

con el bus y producto del impacto el peatón es proyectado al costado y cae en el separador central de la zona de tránsito peatonal.



Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:37. En esta imagen se muestra cuando el peatón cae sobre el separador central de las calzadas.



Imagen No. 10. De Informe investigador de campo FPJ-11 de fecha octubre de 2018 realizado por el agente de tránsito ANDRES FRANCO RAMIREZ. En el cual se observa “PRIMER PLANO SE OBSERVA LAGO HEMATICO QUE SEGUN INFORMACION DEL PRIMER CORREPONDIENTE, CORREPONDE A LA POSICION FINAL DONDE CAE EL LESIONADO POSTERIORMENTE ES TRASLADADO AL CENTRO CLINICO”.

40

Es menester indicar que, las normas comportamiento son de estricto cumplimiento para todos los actores en la vía de acuerdo a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** *Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010.* **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 de texto) *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito*



*definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Al igual que en su “**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.”*

Aunado en el “**TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”

41

En este orden de ideas se colige que el peatón hoy occiso FULVIO GUZMAN CRUZ, desatendió las normas de comportamiento en la vía, dado que no observo las medidas de seguridad que se instalaron en este cruce peatonal como lo son las barandas metálicas que bordean los extremos de este cruce peatonal, para protección de las personas cuando se encuentren a la espera para cruzar dicha calzada. (tal como se observa en imagen No. 1 tomada en el lugar, el día de accidente).

Como tampoco observó la señal de tránsito que para el vehículo se encontraba en verde; si no que tampoco se cercioró por su propia seguridad que no existía ninguna clase de peligro, (que no transitaran vehículos por la vía exclusiva del mío) antes de cruzarlo. **CONFIGURÁNDOSE UNA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.**

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.



Al hecho número 16: No es cierto, por cuanto las características del vehículo padrón, posiciones finales de los involucrados, registros fotográficos y el material probatorio filmico aportado por la fiscalía, se observa a minuto 15:43:36 el bus padrón que transitaba por su carril exclusivo sentido norte-sur en verde al igual que los vehículos que transitaban por el carril mixto, cuando el peatón se encontraba en el separador central de la calzada entre los dos carriles (solo bus-mixto) y realiza una maniobra de cruce transversal de derecha a izquierda respecto del sentido del movimiento del bus, ingresando a la calzada solo bus, teniendo contacto con el costado lateral derecho tercio anterior al bus. Tal como se observa en la siguiente imagen.



42

Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:36.

Claramente se observa al peatón occiso FULVIO GUZMAN CRUZ quien realiza la maniobra peligrosa para su propia integridad de cruce de la vía vehicular desconociendo el semáforo en rojo y transitando por fuera de las barandas de seguridad; sin percatarse del paso del vehículo bus padrón que ya se encontraba frente de él, y es el momento en que hace contacto con el bus y producto del impacto el peatón es proyectado al costado y cae en el separador central de la zona de tránsito peatonal.



DIAZ ANGEL ABOGADOS



Imagen video de seguridad de “Panadería harinotas” detenida minuto 15:43:37. En esta imagen se observa cuando el peatón cae sobre el separador central de las calzadas.

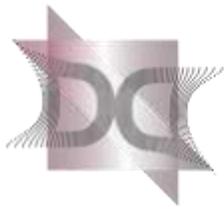


Imagen No. 10. De Informe investigador de campo FPJ-11 de fecha octubre de 2018 realizado por el agente de tránsito ANDRES FRANCO RAMIREZ. En el cual se observa “PRIMER PLANO SE OBSERVA LAGO HEMATICO QUE SEGUN INFORMACION DEL PRIMER CORREPONDIENTE, CORREPONDE A LA POSICION FINAL DONDE CAE EL LESIONADO POSTERIORMENTE ES TRASLADO AL CENTRO CLINICO”.

44

Es menester indicar que, las normas comportamiento son de estricto cumplimiento para todos los actores en la vía de acuerdo a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** *Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010.* *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 de texto) *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito*



*definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Al igual que en su **“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.”*

Aunado en el **“TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”

45

En este orden de ideas se colige que el peatón hoy occiso FULVIO GUZMAN CRUZ, desatendió las normas de comportamiento en la vía, dado que no observo las medidas de seguridad que se instalaron en este cruce peatonal como lo son las baranda metálicas que bordean los extremos de este cruce peatonal, para protección de las personas cuando se encuentren a la espera para cruzar dicha calzada. (tal como se observa en imagen No. 1 tomada en el lugar, el día de accidente).

Como tampoco observó la señal de tránsito que para el vehículo se encontraba en verde; si no que tampoco se cercioró por su propia seguridad que no existía ninguna clase de peligro, (que no transitaran vehículos por la vía exclusiva del mio) antes de cruzarlo. **CONFIGURÁNDOSE UNA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.**

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso

Al hecho número 17: No es cierto, por cuanto la causa del accidente de tránsito reside sobre el desconocimiento por parte del peatón a la señal de semáforo en rojo y desconocer abruptamente el carril de uso exclusivo de los vehículos que hacen parte del sistema de transporte masivo en la ciudad de Cali.

Sin que pudiese tomarse como un reconocimiento de que el vehículo operado por mi procurada desconoció los límites de velocidad, debo indicar que analizado el accidente de tránsito es palmario que el hecho generador del daño en este caso es el desconocimiento de la señal de tránsito, lo cual, según probanzas obtenidas por la Fiscalía General de la Nación, reside única y exclusivamente sobre la víctima, toda vez que, al estudiar la ya referenciada videograbación, se pudo evidenciar con suficiencia que, la víctima y/o peatón tenía el semáforo en rojo, toda vez que los vehículos que transitaban por la calle 5ta, se encontraban en movimiento y traspasando la señal de tránsito que se encuentra sincronizada con la que correspondía al MIO, indicándose que la demanda o acción de responsabilidad civil extracontractual, se funda sobre una afirmación falaz o distinta a la verdad.

46

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso

Al hecho número 18: No es cierto, por cuanto la causa del accidente de tránsito reside sobre el desconocimiento por parte del peatón a la señal de semáforo en rojo y desconocer abruptamente el carril de uso exclusivo de los vehículos que hacen parte del sistema de transporte masivo en la ciudad de Cali.

Sin que pudiese tomarse como un reconocimiento de que el vehículo operado por mi procurada desconoció los límites de velocidad, debo indicar que analizado el accidente de tránsito es palmario que el hecho generador del daño en este caso es el desconocimiento de la señal de tránsito, lo cual, según probanzas obtenidas por la Fiscalía General de la Nación, reside única y exclusivamente sobre la víctima, toda vez que, al estudiar la ya referenciada videograbación, se pudo evidenciar con suficiencia que, la víctima y/o peatón tenía el semáforo en rojo, toda vez que los vehículos que transitaban por la calle 5ta, se encontraban en movimiento y traspasando la señal de tránsito que se encuentra sincronizada con la que correspondía al MIO, indicándose que la demanda o acción de responsabilidad civil extracontractual, se funda sobre una afirmación falaz o distinta a la verdad.



Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso

Al hecho número 19: Es parcialmente cierto lo dicho, siendo que efectivamente se presenta una cebra peatonal en el punto de colisión, no obstante, para el momento de los hechos, subsistía frente a los involucrados un semáforo vehicular, el cual debía atender el conductor del autobús padrón y un semáforo peatonal, correspondiéndole este último al señor Fulvio Guzmán Cruz. Como ya hemos tenido oportunidad de indicar de forma reiterada en la contestación, son muchos los elementos que, de forma contundente, permitirán al Despacho concluir que ha sido el peatón quien abruptamente desconoció el semáforo en rojo, siguiendo su camino por la cebra, imprudentemente y vulnerando el carril de uso exclusivo.

Quiero indicar que en razón a la magnitud de peso y dimensiones, el tránsito de los vehículos que integran el transporte masivo en Cali, no se limitaba en este caso a una cebra peatonal, sino que subsiste un semáforo peatonal que al encontrarse en rojo impide el tránsito por la vía, encontrándose particularmente para el momento de los hechos, restringiendo la circulación de peatones sobre la cebra aquí referenciada.

Para efectos de ejemplificar la consecuencia que, el vehículo de transporte masivo hubiere desconocido la señal de tránsito en una vía de alta circulación como lo es la zona del punto de colisión, bien estaríamos ante un accidente con múltiples víctimas, dado que habría cercenado el paso de los centenares de peatones que día a día hacen uso de este paso vehicular.

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso.

Al hecho número 20: No es cierto, por cuanto la causa del accidente de tránsito reside sobre el desconocimiento por parte del peatón a la señal de semáforo en rojo y desconocer abruptamente el carril de uso exclusivo de los vehículos que hacen parte del sistema de transporte masivo en la ciudad de Cali.



Sin que pudiere tomarse como un reconocimiento de que el vehículo operado por mi procurada desconoció los límites de velocidad, debo indicar que analizado el accidente de tránsito es palmario que el hecho generador del daño en este caso es el desconocimiento de la señal de tránsito, lo cual, según probanzas obtenidas por la Fiscalía General de la Nación, reside única y exclusivamente sobre la víctima, toda vez que, al estudiar la ya referenciada videograbación, se pudo evidenciar con suficiencia que, la víctima y/o peatón tenía el semáforo en rojo, toda vez que los vehículos que transitaban por la calle 5ta, se encontraban en movimiento y traspasando la señal de tránsito que se encuentra sincronizada con la que correspondía al MIO, indicándose que la demanda o acción de responsabilidad civil extracontractual, se funda sobre una afirmación falaz o distinta a la verdad.

Por todo lo anterior, nos acogemos a lo que se demuestre legal y oportunamente dentro del proceso de conformidad con lo establecido en los artículos 164 y 167 del Código General del Proceso

Al hecho número 21: Es cierto.

48

Al hecho número 22: Es cierto.

Al hecho número 23: Es parcialmente cierto, toda vez que si bien se tiene la póliza de responsabilidad civil extracontractual, esta goza de unos límites a la cobertura establecidos contractualmente dentro de las condiciones brindadas en el clausulado particular y general.

Al hecho número 24: No me consta, lo dicho por la parte demandante en cuanto a las atenciones médicas, resultado del tratamiento, incapacidades y diagnóstico del señor Guzmán, por cuanto mis representados han sido ajenas al tratamiento médico percibido y las entidades en que ha sido éste proporcionado.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 24: No me consta, lo dicho por la parte demandante en cuanto a las atenciones médicas, resultado del tratamiento, incapacidades, relación del fallecimiento con el accidente y diagnóstico del señor Guzmán, por cuanto mis



representados han sido ajenas al tratamiento médico percibido y las entidades en que ha sido éste proporcionado.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 25: No me consta, lo dicho por la parte demandante en cuanto a las atenciones médicas, resultado del tratamiento, incapacidades, relación del fallecimiento con el accidente y diagnóstico del señor Guzmán, por cuanto mis representados han sido ajenas al tratamiento médico percibido y las entidades en que ha sido éste proporcionado.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

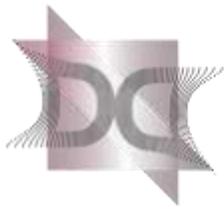
Al hecho número 26: No me consta, lo dicho por la parte demandante en cuanto a las atenciones médicas, resultado del tratamiento, incapacidades, relación del fallecimiento con el accidente y diagnóstico del señor Guzmán, por cuanto mis representados han sido ajenas al tratamiento médico percibido y las entidades en que ha sido éste proporcionado.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 27: No me consta, es una situación que deberá evidenciar el Juez, en razón a las pruebas que sean aportadas al proceso, siendo mis representados ajenos a lo aquí manifestado.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 28: No es cierto, es una apreciación subjetiva del apoderado de la parte demandante, quien pretende mediante su dicho, obtener el reconocimiento de la causa del fallecimiento, resaltando que, en efecto por la gran magnitud del bus padrón, un accidente a cualquier velocidad con un peatón, tiene una alta probabilidad de ser mortal, toda vez que el cuerpo humano difícilmente podría soportar dicha colisión.



Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 29: No es cierto, es una apreciación subjetiva del apoderado de la parte demandante, quien pretende mediante su dicho, desconocer que ha sido el hecho de la víctima lo que en este caso ha generado la colisión o accidente de tránsito. Respecto a las afecciones de carácter moral, refiero que no me constan alguna frente a los demandantes.

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al hecho número 30: No es cierto, es una apreciación subjetiva del apoderado de la parte demandante, quien pretende mediante su dicho, desconocer que ha sido el hecho de la víctima lo que en este caso ha generado la colisión o accidente de tránsito. Respecto a las afecciones de carácter moral, refiero que no me constan alguna frente a los demandantes.

50

Por lo anterior, deberá la parte actora probar su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al Hecho número 31: No es cierto y no corresponde a un hecho, se trata de una afirmación meramente subjetiva que efectúa la parte demandante con el ánimo de evidenciar bajo su dicho que a la pasiva corresponde indemnizar los perjuicios derivados del accidente de tránsito, sin que estos hubieren sido causados por responsabilidad de los demandados, conforme a los hechos que hemos tenido oportunidad de presentar al Despacho a lo largo del presente escrito de contestación.

Por lo anterior, probar por la parte actora su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al Hecho número 32: No es cierto y no corresponde a un hecho, se trata de una afirmación meramente subjetiva que efectúa la parte demandante con el ánimo de evidenciar bajo su dicho que a la pasiva corresponde indemnizar los perjuicios derivados del accidente de tránsito, sin que estos hubieren sido causados por



responsabilidad de los demandados, conforme a los hechos que hemos tenido oportunidad de presentar al Despacho a lo largo del presente escrito de contestación.

Por lo anterior, probar por la parte actora su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al Hecho número 33: No me consta por ser un supuesto ajeno a mis representados.

Por lo anterior, probar por la parte actora su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

Al Hecho número 34: No me consta por ser un supuesto ajeno a mis representados.

51

Por lo anterior, probar por la parte actora su dicho, a través de los medios útiles, conducentes y pertinentes.

4. A LAS PRETENSIONES

En forma general y en cuanto a las pretensiones de toda condición y calidad perseguidas en este proceso, aduciendo como base la supuesta obligación que le atribuye la parte accionante, sin que una responsabilidad u obligación de esa índole hubiere se hubiera configurado, toda vez que no se encuentra acreditado los elementos conforme se explica en las excepciones de fondo que más adelante propondré, **ME OPONGO** en su nombre a todas y cada una de ellas de acuerdo a lo que manifesté al referirme a los hechos de la misma y a lo que legal y oportunamente se demostrará dentro del proceso. Lo anterior, teniendo en cuenta lo preceptuado en los artículos 164 y 167 del C. G. del Proceso, con relación a la eficacia y conducencia de las pruebas. Frente a las pretensiones **DECLARATORIAS:**

6.1 Respecto a la pretensión No.1. Me opongo a que en Sentencia declare que la ocurrencia del accidente de tránsito, que nos ocupa su causa efectiva y



directa sea atribuible al señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** pues **No** está demostrada la imprudencia, negligencia e impericia en la conducción del vehículo de placas VCX-851 de propiedad de la empresa **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION "GIT MASIVO"**. y asegurado con la compañía **MAPFRE SEGUROS GENREALES DE COLOMBIA S.A.**

6.2 Respecto a la pretensión No. 2. Me opongo a que se declare la responsabilidad solidaria de la empresa **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION "GIT MASIVO"**. en calidad de propietaria del vehículo de placas **VCX-851** por ningún tipo de perjuicio como consecuencia del accidente objeto de litigio por carecer de prueba legal que constituya la responsabilidad en el hecho por parte de mis representados y ser esta pretensión consecuencia de la primera.

6.3 Respecto a la pretensión No. 3. Me opongo a que se declare obligada solidariamente a pagar cualquier monto de dinero por motivo de indemnización de perjuicios a la compañía **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.** en virtud del contrato de seguro que ampara al vehículo de placas **VCX-851** a la fecha del accidente cuyo tomador es la empresa **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION "GIT MASIVO"**, en razón que NO existe responsabilidad evidente como factor determinante para indilgar obligación alguna de indemnizar ningún tipo de perjuicio.

52

CONDENATORIAS:

6.3.1 A la pretensión No. 4. ME OPONGO que el señor Juez en Sentencia condene a el señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**; la empresa **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION "GIT MASIVO"**. y la compañía **MAPFRE SEGUROS GENREALES DE COLOMBIA S.A.** como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 6 de septiembre de 2018, al pago de ningún rubro de dinero por concepto de **PERJUICIOS MORALES SUBJETIVADOS**, a favor de los demandantes, donde no hay prueba de responsabilidad en el hecho culposo que pretende la parte activa atribuir a mis representados.



6.4A la pretensión No. 4-A. Me opongo al pago de Perjuicios Extrapatrimoniales en modalidad de Morales pretendido por los demandantes por no existir responsabilidad en cabeza de mis poderdantes como tampoco la compañía aseguradora del vehículo de placas VCX-851, así mismo no se acredita idóneamente la parte activa de esta acción.

6.5A la pretensión No. 4-B. Me opongo al pago de Perjuicios Extrapatrimoniales en modalidad de Daño a la vida en relación que alega la parte demandante le fueron causados a raíz de la muerte del señor FULVIO GUZMAN CRUZ, del accidente de tránsito ocurrido el día 6 de septiembre de 2018, así como ME OPONGO a que sea declarado responsable del pago de los supuestos perjuicios causados al señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**.

6.5.1 A la pretensión No. 4-C. ME OPONGO a que sea declarado responsable del pago de los supuestos perjuicios materiales en modalidad del lucro cesante consolidado, y lucro cesante futuro que se reclaman, deberá probarse por parte de la demandante, además del siniestro, la cuantía de la pérdida, y, necesariamente, el hecho intencional o culposo por parte de mi representado en la producción del mismo y la relación de causalidad entre el daño ocasionado y la cuantía pretendida.

6.5.2 Me opongo enfáticamente a la prosperidad de esta pretensión declarativa porque, al momento del accidente, no se evidencia como indebidamente afirma la parte demandante, responsabilidad alguna a cargo de los aquí demandados.

Ahora bien, sin que signifique de ningún modo reconocimiento de responsabilidad, debo advertir al Despacho que la cuantificación de los perjuicios morales para cada uno de los demandantes, exceden los límites que corresponderían en razón a la calidad en que se presentan al trámite, con relación al resultado del accidente de tránsito, asimilándose a la tasación o parámetros establecidos por la jurisdicción contenciosa administrativa a través de sus pronunciamiento por parte del Consejo de Estado. Sobre esta última afirmación resalto que, por corresponder el estudio del caso a la



justicia ordinaria, las decisiones tomadas en vía contencioso administrativa, no son de modo alguno vinculantes para el Despacho y jurisdicción competente para el estudio de la controversia. Además, aclaro que los pedimentos por este concepto, evidentemente estarían por encima de los parámetros determinados por dicho cuerpo colegiado, siendo que se toma como si el aquí demandante, contara con calificación de invalido.

- 6.5.2.1 Me opongo enfáticamente a la prosperidad de esta pretensión declarativa porque, al momento del accidente, no se evidencia como indebidamente afirma la parte demandante, responsabilidad alguna a cargo de los aquí demandados.

Ahora bien, sin que signifique de ningún modo reconocimiento de responsabilidad, debo advertir al Despacho que la cuantificación de los perjuicios morales para cada uno de los demandantes, exceden los límites que corresponderían en razón a la calidad en que se presentan al trámite, con relación al resultado del accidente de tránsito, asimilándose a la tasación o parámetros establecidos por la jurisdicción contenciosa administrativa a través de sus pronunciamiento por parte del Consejo de Estado. Sobre esta última afirmación resalto que, por corresponder el estudio del caso a la justicia ordinaria, las decisiones tomadas en vía contencioso administrativa, no son de modo alguno vinculantes para el Despacho y jurisdicción competente para el estudio de la controversia. Además, aclaro que los pedimentos por este concepto, evidentemente estarían por encima de los parámetros determinados por dicho cuerpo colegiado, siendo que se toma como si el aquí demandante, contara con calificación de invalido.

54

- 6.5.3 Me opongo enfáticamente a la prosperidad de esta pretensión declarativa porque, al momento del accidente, no se evidencia como indebidamente afirma la parte demandante, responsabilidad alguna a cargo de los aquí demandados.



Ahora bien, sin que signifique de ningún modo reconocimiento de responsabilidad, debo advertir al Despacho que la cuantificación de los perjuicios morales para cada uno de los demandantes, exceden los límites que corresponderían en razón a la calidad en que se presentan al trámite, con relación al resultado del accidente de tránsito, asimilándose a la tasación o parámetros establecidos por la jurisdicción contenciosa administrativa a través de sus pronunciamiento por parte del Consejo de Estado. Sobre esta última afirmación resalto que, por corresponder el estudio del caso a la justicia ordinaria, las decisiones tomadas en vía contencioso administrativa, no son de modo alguno vinculantes para el Despacho y jurisdicción competente para el estudio de la controversia. Además, aclaro que los pedimentos por este concepto, evidentemente estarían por encima de los parámetros determinados por dicho cuerpo colegiado, siendo que se toma como si el aquí demandante, contara con calificación de invalido.

- 6.5.3.1. Me opongo enfáticamente a la prosperidad de esta pretensión de condena, toda vez que además de ser infundada por no configurarse los supuestos esenciales para que pueda predicarse que surgió una responsabilidad en cabeza del demandando, tampoco concurren frente a todos los demandantes por sus calidades, los requisitos para el reconocimiento del perjuicio aquí referenciado.

Es del caso indicar que el daño en la vida de relación ha sido reconocido por parte de la Corte Suprema de Justicia , en los siguientes términos:

“Esta Corte retomó el concepto del daño a la vida de relación, que había esbozado en los años sesenta, como una especie de los perjuicios extrapatrimoniales, distinto del detrimento moral, en la sentencia de 13 de mayo de 2008 (R.. 1997-09327-01), pues se trata de un menoscabo que se evidencia en los sufrimientos por la relación externa de la persona, debido a «disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para



desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad», que por eso queda limitado a tener una vida en condiciones más exigentes que los demás, como enfrentar barreras que antes no tenía, conforme a lo cual actividades muy simples se tornan complejas o difíciles. (...)”

Es decir que corresponde a la parte activa en este caso para la prosperidad de esta particular pretensión una serie de elementos que den cuenta del perjuicio, como lo son el daño físico o psíquico padecido y documentado a raíz del evento. Comúnmente, es procedente la pretensión aquí referenciada, únicamente respecto a la víctima directa del accidente, siendo la única que podría allegar los medios probatorios técnicos y científicos, que demuestre el menoscabo que le impide vivir bajo las mismas condiciones antes de la ocurrencia del evento dañoso.

Así concluimos que las pretensiones aquí contenidas deberán ser negadas, bajo el entendido que la valoración presunta efectuada por la parte demandante, no goza de soporte jurídico, fáctico y fehaciente a su favor.

56

- 6.5.4 Me opongo a la prosperidad de esta pretensión en virtud de lo expuesto a lo largo de este escrito de contestación, no sólo porque brillan por su ausencia los elementos de prueba que permitan endilgar una responsabilidad civil en contra de las personas que integran la parte pasiva, sino porque tampoco se ha acreditado de manera fehaciente los factores o requisitos que se han tenido por los demandantes para tasar y determinar el padecimiento de esta tipología de perjuicio.

Resalto, sin que sea un reconocimiento de responsabilidad, que la pérdida de la oportunidad o chance, requiere para su reconocimiento una serie de requisitos, los cuales deben concurrir al trámite, no siendo posible su reconocimiento a la luz de una mera presunción como pretende la parte demandante en este punto.

Incluso por encontrarse pretendido el pago por concepto de lucro cesante futuro, considero que en este caso cabría excluir la pérdida de la oportunidad aludida en el entendido que se estaría flagrantemente



violando el principio indemnizatorio, bajo el cual corresponde al victimario reconocer la afectación o indemnizar hasta el punto de su real cuantía y no cancelar dos veces bajo un mismo concepto dinero al demandante.

De lo anterior podemos evidenciar como el afán de lucro por parte de los demandantes se torna en este punto injustificado siendo que las peticiones no cuentan con ningún sustento objetivo para su reconocimiento.

- 6.5.4.1. Me opongo a la prosperidad de esta pretensión en virtud de lo expuesto a lo largo de este escrito de contestación, no sólo porque brillan por su ausencia los elementos de prueba que permitan endilgar una responsabilidad civil en contra de las personas que integran la parte pasiva, sino porque tampoco se ha acreditado de manera fehaciente los factores o requisitos que se han tenido por los demandantes para tasar y determinar el padecimiento de esta tipología de perjuicio.

57

Resalto, sin que sea un reconocimiento de responsabilidad, que la pérdida de la oportunidad o chance, requiere para su reconocimiento una serie de requisitos, los cuales deben concurrir al trámite, no siendo posible su reconocimiento a la luz de una mera presunción como pretende la parte demandante en este punto.

Incluso por encontrarse pretendido el pago por concepto de lucro cesante futuro, considero que en este caso cabría excluir la pérdida de la oportunidad aludida en el entendido que se estaría flagrantemente violando el principio indemnizatorio, bajo el cual corresponde al victimario reconocer la afectación o indemnizar hasta el punto de su real cuantía y no cancelar dos veces bajo un mismo concepto dinero al demandante.

De lo anterior podemos evidenciar como el afán de lucro por parte de los demandantes se torna en este punto injustificado siendo que las peticiones no cuentan con ningún sustento objetivo para su reconocimiento.



6.5.4.1. Me opongo a la prosperidad de esta pretensión en virtud de lo expuesto a lo largo de este escrito de contestación, no sólo porque brillan por su ausencia los elementos de prueba que permitan endilgar una responsabilidad civil en contra de las personas que integran la parte pasiva, sino también porque la tipología de perjuicio aquí referenciada, se entiende satisfecha con la pretensión relativa a los daños inmateriales.

Además, en caso de que el Despacho tome esta tipología de perjuicio como un concepto autónomo independiente, deberá reconocerse que no hay elementos probatorios que acrediten el pedimento de la parte, ocasionándose con su eventual reconocimiento un enriquecimiento sin causa en favor de la activa, siendo que el daño a la salud se entiende satisfecho, con el eventual reconocimiento que se hiciere por concepto de daño a la vida de relación.

6.5.5. Me opongo enfáticamente a la condena en costas y agencias en derecho, manifestando que corresponde a una pretensión que a todas luces resulta improcedente, pues su reconocimiento depende del éxito de las pretensiones de la demanda, las cuales como ya se indicó no tienen vocación de prosperidad, pues no se acreditan los requisitos necesarios para que se estructure la responsabilidad civil respecto de los demandados.

58

En virtud de lo expuesto, respetuosamente solicito denegar la totalidad de las pretensiones de los demandantes e imponer a la parte actora la correspondiente condena en costas y agencias en derecho.

6.5.6. Me opongo enfáticamente a la indexación de las pretensiones, manifestando que corresponde a una pretensión que a todas luces resulta improcedente, pues su reconocimiento depende del éxito de las pretensiones de la demanda, las cuales como ya se indicó no tienen vocación de prosperidad, pues no se acreditan los requisitos necesarios para que se estructure la responsabilidad civil respecto de los demandados.

En virtud de lo expuesto, respetuosamente solicito denegar la totalidad de las pretensiones de los demandantes e imponer a la parte actora la correspondiente condena en costas y agencias en derecho



7. EXCEPCIONES DE MERITO DE LA DEMANDA

3.1.- INEXISTENCIA DE LA RELACION DE CAUSALIDAD

Se fundamenta la presente excepción, en el hecho de que es de imperativo mandato legal que quien demande el reconocimiento y pago de una determinada indemnización ha de comprobar, de manera cierta y fehaciente, el daño padecido, el hecho intencional o culposo del demandado, y la relación de causalidad entre el proceder o la omisión negligente de este y los perjuicios sufridos. En el presente evento, si bien puede hablarse de la existencia de un daño, no se ha establecido el hecho intencional o culposo por parte del demandado en la producción del mismo, y, menos aún, la relación de causalidad entre el daño ocasionado y la conducta del señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** conductor del vehículo de placas **VCX-851** de propiedad de la empresa **Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. En Reorganización**, no podrá atribuirse responsabilidad alguna en el hecho pretérito asociado al comportamiento en la vía, exactamente en el carril exclusivo a la altura de la calle 5ª. Con carrera 70 de esta ciudad, en el tramo de cruce peatonal para acceder a la estación caldas del sistema masivo; no violó ninguna norma de tránsito ni comportamiento en la vía, ni en la conducción del automotor.

59

Y es que, tanto la jurisprudencia como la doctrina vienen señalando, con fundamento en el artículo 2341 del Código Civil, que la culpa, el daño y la relación de causalidad entre este y aquella, son los elementos que configuran la responsabilidad Civil Extracontractual; requisitos que a su vez definen el esquema de la carga probatoria, toda vez que quien pretenda el reconocimiento integral de un daño atribuible a delito o culpa cometido por otra persona, debe demostrar todos y cada uno de esos elementos so pena de que se declaren fallidas sus pretensiones, como en el caso que ahora ocupa nuestra atención.

Concordante con lo anterior, es del caso manifestar que el carácter directo del daño no es un problema del daño sino de imputación, pues el carácter directo del daño supone el nexo de causalidad que ha de existir entre el daño y el autor y toda relación entre el daño y el autor es un sistema de imputación y de causalidad.

De manera que la Responsabilidad Civil supone siempre una relación entre dos sujetos ya sea de tipo contractual o extracontractual, de los cuales una ha causado



un daño y otro lo ha sufrido. La responsabilidad civil deriva entonces de esa relación de hecho, vale decir de la obligación del autor del daño de reparar el perjuicio ocasionado, por consiguiente, para que nazca la obligación de indemnización debe estar plenamente demostrado el nexo de causalidad entre el sujeto que causa el daño y el que lo ha sufrido.

Lo anterior conduce a la innegable conclusión de que en el presente caso no existe daño indemnizable a la luz de la legislación imperante, conllevando ello a que tampoco exista culpa alguna atribuible a mis defendidos en el accidente y los perjuicios materiales y morales que dice haber sufrido los reclamantes rompiéndose el obligatorio nexo causal que debe darse entre esta y el supuesto daño irrogado a la misma. Y es que, en su sentido más alto, la culpa se estructura a partir de una conducta activa (acción) o pasiva (omisión) con visos de imprudencia, impericia o negligencia, de manera que conforme a lo establecido en el artículo 167 del Código General del Proceso al actor corresponde la carga de demostrar la incursión de las demandadas en una conducta de tales características, so pena de que por la insatisfacción de dicha carga su acción no prospere, como ocurre en el presente evento.

60

3.2. - INEXISTENCIA DE LA OBLIGACION DE INDEMNIZAR POR PARTE DE MIS REPRESENTADOS.

En unión consecuente con la anterior excepción se plantea la presente, teniendo en cuenta que No se encuentra aún demostrada, ni se encontrará, responsabilidad alguna imputable al señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** conductor del vehículo de placas **VCX-851** y la empresa **LA EMPRESA GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION** en los hechos acontecidos el día 6 septiembre de 2018, en la calle 5ª con carrera 70 en el carril exclusivo del sistema masivo mío, en el costado derecho de la vía, el peatón no hizo uso de las medias de seguridad en el confluencia peatonal y realizó la maniobra de cruzar en la zona peatonal sin el debido cuidado y diligencia para prever su propia integridad; en el momento que transitaba dicho automotor, siendo esta causa fundamental y predominante en la producción del siniestro debatido, correspondiéndole por consiguiente a la parte actora la obligación de acreditar la prueba del hecho, de la culpa del sujeto activo del daño, así como la existencia y la medida del perjuicio sufrido. Vale decir, la acción, el daño y el nexo



causal entre este y aquella. Mientras ello no ocurra, no existirá obligación alguna en cabeza de los demandados y consecuentemente de mis poderdantes.

Se hace necesario concluir que la falta de un vínculo requerido para desplegar la existencia de una Responsabilidad Civil Extracontractual genera la absolución de mis representados; toda vez que la parte demandante no logra acreditar de una manera clara y contundente como el actuar del conductor del bus de placas VCX-851 fue una causa determinante y en el resultado dañoso que pretende sea indemnizado.

Por lo expuesto solicito al señor Juez, declarar probada esta excepción

3.3. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LA EMPRESA GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. EN REORGANIZACION POR CULPA DEL SEÑOR ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA CALIDAD DE CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS VCX-851.

61

La supuesta Responsabilidad Civil Extracontractual alegada en la presente demanda debe probarse, pues no es susceptible de presunción como lo pretende la parte actora, el caso en estudio no cabe la aplicación de la responsabilidad objetiva. se debe cumplir con los requisitos de probar lo pretendido dentro del proceso, los elementos a saber cómo lo es la ocurrencia del hecho, concurrencia de la culpa, la configuración del daño, parámetros de la cuantía, la relación de causalidad entre ellos.

En el presente Asunto no existe prueba irrefutable de cómo se produce el accidente, por tanto es imposible la demostración una culpa y de la relación de causalidad que debe existir entre el perjuicio patrimonial y extrapatrimonial alegados y una acción u omisión desplegada con culpa del demandado **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** exclusivamente.

De acuerdo a lo expuesto se rompería el nexo causal entre el supuesto hecho de haber realizado Sumado a ello la parte actora carece de sustento jurídico, pues no logra acreditar la existencia de los daños cuya indemnización exige, como tampoco la causa eficiente de los mismos, deberá cumplir con la carga que le



impone el artículo 167 del CGP y en ese sentido acreditar lo afirmado a través de la prueba que resulte, conducente, pertinente y útil.

En caso en estudio, hay que considerar varios aspectos importantes con relación a las circunstancias de modo, tiempo y lugar donde como se produce el accidente que entre ellos se destacan los siguientes:

CARACTERÍSTICAS DE LA VIA.

En cuanto a las características lugar donde ocurrió el accidente calle 5ª con carrera 70, se trata de un carril exclusivo con un ancho de cuatro (4) metros con 13 centímetros, destinado al tránsito de los buses del sistema de transporte público de la ciudad de Cali, de un solo sentido y que **SOLO PERMITE TRANSITAR UN SOLO VEHICULO** hasta llegar a la carrera 70 donde se encuentra el cruce peatonal, a partir de ese punto el carril se ensancha en dos (2) carriles de los cuales el izquierdo se destina al arribo a la estación denominada “Estación Caldas” para el subida y bajada de usuarios y permite que los peatones tenga una buena visual en todos los sentidos del carril exclusivo como de los intervinientes en la vía.

62

LUGAR DE OCURRENCIA DEL ACCIDENTE.

El día de los hechos en el lugar de ocurrencia del accidente, la vía se encontraba seca, había buena visibilidad, los semáforos vehiculares y peatonales se encontraban en perfecto estado según respuesta recibida del señor **ALFREDO PAYA GARCIA** Subsecretario de movilidad sostenible y seguridad vial de derecho de petición bajo el radicado No. 2020415202000; como tampoco se reportó alguna obra en la zona que obstaculizara el tránsito del peatón o no permitirá previsualizar la cercanía el bus padrón sobre el lugar de los hechos.

Aunado a ello que la zona peatonal se encontraba a ambos lados de la vía asegurados con barandas de metal robusto con la finalidad de “proteger la integridad física a los peatones que regularmente cruzan para ingresar o salir de la estación Meléndez”.



Tal como se observa en el registro fotográfico No. 1 existe un espacio suficientemente amplio para que los peatones que se disponen a cruzar la vía peatonal lo realicen sin exponerse a ningún un riesgo físico, para ellos y puedan hacer la espera de segura de cambio de la luces de los semáforos. Fue la imprudencia, negligencia, falta de cuidado y exceso de confianza del hoy occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ** al no tener en cuenta el semáforo peatonal en rojo, y cruzar la vía sin observar e ignorar la medidas de seguridad como las barandas que le protegían su integridad física; máxime que para cruzar la vía debía subir tres escalones en el corredor peatonal (y obligatoriamente se encontraba dándole la espalda a la vía por donde se aproximaba el bus padrón, el cual transitaba con su semáforo en verde) y debió detenerse, observar a su lado izquierdo de la vía antes de lanzarse temerariamente a cruzar al paso del macro elemento como lo era el bus padrón con unas medidas aproximadas de dos metros de alto y cuatro de ancho; características imposibles de no ser vistas a metros de distancia.



Fotografía No. 1.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente se concluye que el hoy interfecto al igual que todos los partícipes de la vía, debía cumplir con todas normas de tránsito de conformidad a la ley 769 de 2002 en su artículo No.1: **ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** *Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación **DE LOS PEATONES, USUARIOS,** (subrayado y mayúsculas fuera de texto) 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.*



Fue el peatón con su actuar imprudente el causante del accidente objeto de esta demanda por inobservancia de las normas de tránsito entre otras el “**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.*”; Como también lo preceptuado en el “**TÍTULO III - NORMAS DE COMPORTAMIENTO-CAPÍTULO II PEATONES -ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL.** *El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.*”

Así las cosas es menester tener como referente el principio que LA RESPONSABILIDAD CIVIL nace de un hecho violatorio del derecho ajeno, de ahí surgen las acciones preparatorias a favor del afectado con el hecho lesivo. Que también puede provenir del incumplimiento de una obligación previamente estipulado (contractual) o de un comportamiento que no está sujeta a un marco contractual (responsabilidad extracontractual).

65

La premisa general de la responsabilidad que “quien hace un daño a otro, está obligado a resarcirlo”, se puede presentar el caso que a pesar de haber tenido Ocurriencia el hecho ilícito no haya lugar a compensación pecuniaria cuando:

1. El hecho no causo daño alguno.
2. El hecho provino de una fuerza mayor o caso fortuito.
3. No prueba la culpa del demandado (la carga de la prueba es de quien demanda).
4. No se acredita en debida forma el perjuicio o su cuantía. Si se configura algunos de estos eventos no existirá responsabilidad.

Para la prosperidad de las pretensiones contractuales doctrinariamente y jurisprudencialmente debe probarse plenamente tres elementos fundamentales:

- A. La conducta culposa del deudor (incumplimiento en la ejecución, o cumplimiento defectuoso o tardío de las obligaciones.



- B. La existencia de un daño cierto y directo (probado en los términos previstos por la ley).
- C. Y la relación de causalidad entre el incumplimiento y el daño generado.

Sobre el particular la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 19 de marzo de 1990 puntualizo: “... el daño o perjuicio es la primera condición de responsabilidad Civil, tanto contractual como extracontractual, pues la ley, la doctrina y la jurisprudencia unánime y constantemente enseñan que no puede haber responsabilidad sin daño; y esta última ha pregonado, de manera insistente y uniforme que para el daño sea objeto de reparación tiene cierto y directo, por cuanto corresponde reparar el perjuicio que se presenta como real y efectivamente causado, y como consecuencia inmediata de la culpa o delito; y ha puntualizado así mismo, que de conformidad con los principios regulativos de la carga de la prueba, quien demanda judicialmente la indemnización de perjuicio que ha sufrido, le corresponde demostrar, en todo caso, el daño cuya reparación persigue y su cuanta, puesto que la condena por tal aspecto no puede entenderse más allá del detrimento padecido por la víctima”.

66

Por lo expuesto solicito al señor Juez, declarar probada esta excepción.

3.4.- COBRO DE LO NO DEBIDO Y ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA

Encuentra su fundamento legal la presente excepción, en primer lugar, en el hecho de que no se ha establecido obligación alguna a cargo de mis representados y por tanto se está frente al cobro de una prestación NO DEBIDA; y, en segundo término, al hecho de que el valor que en algún momento se establezca como pago por concepto de indemnización debe ser acorde con la realidad y no por suma que supere los perjuicios supuestamente ocasionados. En tal sentido téngase en cuenta lo que ha dicho la propia Corte Constitucional al respecto en la sentencia C-228 de abril 3 de 2002, en la que estableció “**...la parte civil tiene derecho al resarcimiento, a la verdad y a la justicia, con lo cual la acción civil no cuenta con una finalidad exclusivamente pecuniaria**”. (Subrayas y negrillas fuera de texto).

En efecto, sabido es que la pérdida debe corresponder a la categoría del daño ocasionado, en el presente evento del supuesto perjuicio moral sufrido, pues no debe olvidarse que legal, doctrinaria y jurisprudencialmente se ha establecido que



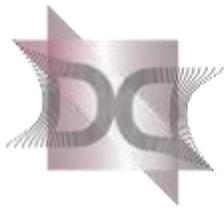
el reclamo no puede ser fuente de enriquecimiento y se debe demostrar el perjuicio sufrido. En el presente evento, además de los argumentos expuestos al tratarse las anteriores excepciones, los cuales solicito sean tenidos en cuenta también para esta excepción.

En segundo lugar, es del caso hacer ver que cuando se predica del daño moral que debe ser cierto para que haya lugar a su reparación, se alude sin duda a la necesidad de que obre la prueba, tanto de su existencia como de la intensidad que lo resalta, prueba que en la mayor parte de los supuestos depende en últimas de la correcta aplicación, no de presunciones legales, que en éste ámbito la verdad sea dicha el ordenamiento positivo no consagra en parte alguna, sino de simples presunciones o probanza meramente del vínculo familiar por si solo no prueba la aflicción y el dolor moral

Es más, en un eventual caso de que llegaren a ser condenados los demandados al reconocimiento y pago de perjuicios de cualquier índole, sin que ello indique aceptación de responsabilidad alguna por parte de mi defendido, los mismos deberán corresponder a la categoría del daño ocasionado, tal como se dijo anteriormente.

Por regla general, a la parte interesada le corresponde probar los hechos que alega a su favor para la consecución de un derecho. Es este postulado un principio procesal conocido como '*onus probandi, incumbit actori*' y que de manera expresa se encuentra previsto en el artículo 167 del C.G.P. Correlativo a la carga del demandante, está asimismo el deber del demandado de probar los hechos que sustentan su defensa, obligación que igualmente se recoge en el aforismo '*reus, in excipiendo, fit actor*'. A fin de suplir estas cargas las partes cuentan con diversos medios de prueba, los cuales, de manera enunciativa, se encuentran determinados en el artículo 165 de la citada Codificación Civil.

Ahora bien, en el juez radica la facultad discrecional de determinar el monto a reconocer cuando se trata de perjuicios morales. Discrecionalidad que está regida de la siguiente manera: a) bajo el entendido de que la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación, más no de restitución, ni de reparación; b) por la aplicación del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998 ; c) por el deber de estar sustentada en los medios probatorios que obran en



el proceso respecto de perjuicio y su intensidad, y d) por el deber de estar fundamentada, cuando sea del caso, en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad.

3.5.- ESTIMACION INDEBIDA Y EXAJERADA DE PERJUICIOS MORALES:

Se presenta la presente excepción en cuanto a los perjuicios morales reclamados por los accionantes, ya que, en el remoto caso de llegar a ser procedentes, ellos deberán ser tasados por el prudente discernimiento del Juez y jamás estimados por la parte demandante, pues la ley no le faculta para ello.

Amén de lo anterior, la Sala del CONSEJO DE ESTADO ha distinguido con fines probatorios las lesiones graves de las leves. En cuanto a las lesiones graves y respecto a la víctima directa ha indicado que con la demostración de la gravedad de la lesión se deduce la existencia del dolor moral; y en lo que atañe con las víctimas indirectas ha estimado que sufren dolor moral cuando además de demostrar la gravedad de la lesión del lesionado, también prueban su condición o de pariente o de persona cercana, hechos que debidamente probados son indicadores de su padecimiento moral.

En lo que concierne con las lesiones leves y respecto a la víctima directa ha estimado que la prueba de la lesión es suficiente para deducir el impacto moral; pero respecto a las víctimas indirectas –trátese de parientes o de damnificados- es necesario demostrar a) la lesión leve, b) el parentesco o la condición de damnificado, y c) el dolor o padecimiento moral.

En consecuencia, al momento de proferirse el correspondiente fallo habrán de ser tenidos en consideración todos estos ítems en aras de dar cumplimiento a los principios fundamentales de la prueba.

Puede decirse en conclusión, que si bien la ocurrencia de un accidente de tránsito, como el que dio origen a la iniciación de la presente demanda, puede generar daños y perjuicios de diversa índole, entre ellos los reclamados por los demandantes, no es suficiente que la parte afectada se limite a solicitarlos y darles un valor a mutuo propio, toda vez que, como acertadamente lo viene sosteniendo de tiempo atrás la jurisprudencia nacional, para su cuantificación deberá verificarse la gravedad o



levedad de la lesión sufrida por la víctima directa, determinándose el monto indemnizatorio en salarios mínimos;

De otra parte, por regla general, a la parte interesada le corresponde probar los hechos que alega a su favor para la consecución de un derecho. Es este postulado un principio procesal conocido como '*onus prodandi, incumbit actor*' y que de manera expresa se encuentra previsto en el artículo 167 del C.G.P. Correlativo a la carga del demandante, está asimismo el deber del demandado de probar los hechos que sustentan su defensa, obligación que igualmente se recoge en el aforismo '*Reus, in excipiendo, fit actor*'. A fin de suplir estas cargas las partes cuentan con diversos medios de prueba, los cuales, de manera enunciativa, se encuentran determinados en el artículo 164 del Código General del Proceso.

Ahora bien, en el juez radica la facultad discrecional de determinar el monto a reconocer cuando se trata de perjuicios morales. Discrecionalidad que está regida: a) bajo el entendido de que la indemnización del perjuicio se hace a título de compensación, más no de restitución, ni de reparación; b) por la aplicación del principio de equidad previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998 ; c) por el deber de estar sustentada en los medios probatorios que obran en el proceso respecto de perjuicio y su intensidad y por el d) deber de estar fundamentada, cuando sea del caso, en otras providencias para efectos de garantizar el principio de igualdad, sumándose a ello que ni se ha demostrado aún.

69

3.6.- FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA DE LA SEÑORA MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANATE.

Hago consistir la presente excepción en el hecho de que en el presente caso la condición de compañera permanente de la señora señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANATE** respecto del fallecido **FULVIO GUZMÁN CRUZ** no ha sido acreditada a través de los medios establecidos en la Ley, existiendo por tanto una circunstancia legal que impediría en un momento dado el reconocimiento de los perjuicios e indemnizaciones que ahora reclama, careciendo ella de los requisitos legales exigidos para reconocérsele y pagársele las mismas.

En efecto, la existencia de la unión marital de hecho debe acreditarse a través de prueba idónea de acuerdo al **Decreto 3990 de 2007, en su Artículo 5.2. La condición de compañero (a) permanente debe ser probada mediante declaración ante**



notario, expresando la voluntad de conformar una familia de manera permanente, actuación a la **“que deben acudir quienes conforman la pareja” (subrayado fuera de texto)**. y que supone la buena fe y el juramento sobre la verdad de lo expuesto: por lo tanto, el fraude o la ausencia de veracidad en las afirmaciones hechas durante esta diligencia acarrearán las consecuencias previstas en la legislación penal y en el resto del ordenamiento jurídico”.

Y en el presente evento no se presentó dicha prueba de manera idónea por parte de la demandante, pues si bien es cierto se acredita en el acápite una declaración juramentada ante notario público esta fue realizada posterior a la muerte del fallecido **FULVIO GUZMAN CRUZ** y firmada solamente por la señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANATE** careciendo por tanto ésta última de **LEGITIMIDAD POR ACTIVA** para reclamar ante la administración de justicia las pretensiones incoadas en la demanda.

Obsérvese que dentro del expediente no se aportó documento idóneo que pruebe el entre el occiso y la señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANATE** existió o se conformó **UNION MARITAL DE HECHO**, dado que si bien tuvieron dos hijos en común no es prueba suficiente para determinar la convivencia como compañeros permanentes antes de la muerte del occiso.

En síntesis, la declaración extrajudicial es la única prueba legal de la existencia de una unión marital de hecho y en el presente caso fue aportada de forma que no constituye la prueba idónea para tales fines por haberla suscrito solamente la hoy demandante y posterior a la muerte de **FULVIO GUZMAN CRUZ**.

En relación a la **LEGITIMACION EN LA CAUSA**, ella hace referencia al interés jurídico sustancial particular o concreto que se induce por el demandante a reclamar la intervención del órgano jurisdiccional del Estado, a fin de que mediante la sentencia se resuelva sobre sus pretensiones, y si es el demandado, a contradecir esas pretensiones si no se halla conforme con ellas. En punto a este tema existen infinidad de pronunciamientos, tanto doctrinarios como jurisprudenciales, uno de los cuales me permito citar a continuación a manera de colorario: **“Legitimación en la causa. ¿En qué consiste? Se refiere a la relación sustancial que se pretende que existe entre las partes del proceso y el interés sustancial en litigio o que es el objeto de la decisión reclamada. Se puede tener legitimación en la causa, pero no el**



derecho sustancial pretendido. V. gr. Quien reclama una herencia o un inmueble para sí, tiene legitimación en la causa porque pretende ser heredero o dueño; pero puede que no le sea legalmente y por ella la sentencia será de fondo, pero adversa a su demanda.

Más creo que se precisa mejor la naturaleza de esta condición o calidad o idoneidad así:

En los procesos contenciosos, la legitimación en la causa consiste, respecto al demandante, en ser la persona que de conformidad con la ley sustancial está legitimada para que por la sentencia de fondo o de mérito se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica sustancial pretendida en la demanda y respecto del demandado en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante...” (MANUAL DE DERECHO PROCESAL CIVIL, TOMO I, PARTE GENERAL, PEDRO PABLO CARDONA GALEANO, ed. LEYER, pg. 318).

En igual sentido, ha dicho el citado tratadista Dr. Pedro Pablo Cardona Galeano en su obra MANUAL DE DERECHO PROCESAL CIVIL, TOMO I, PARTE GENERAL, cuarta edición, editorial Leyer, pgs. 260 y 261, lo siguiente: “...*Tal es el caso de un seguro por daños a terceros dentro del campo de la responsabilidad civil extracontractual. El asegurador ha tomado a su cargo, total o parcialmente, pero en todo caso hasta concurrencia de la cantidad estipulada en la póliza respectiva, la indemnización de los daños que el asegurador pueda causar a otras personas y que esté a o se vea obligado a resarcir. La obligación de indemnizar, inicialmente a cargo de quien los irroga, sólo podrá ser deducida judicialmente si el damnificado demuestra plenamente los elementos esenciales que configuran la responsabilidad por culpa aquiliana del garantizado. Y esa es la primera tarea del juez: determinar si tales elementos están presentes y como es obvio, la legitimación en causa por activa y por pasiva en cuanto a demandante y demandado se refiere...” (Subrayas, cursivas y negrillas del suscrito).*

La legitimación de hecho en la causa es entendida como la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir, es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado. Quien cita a otro y le endilga la conducta, actuación u omisión, causante de la demanda está legitimado de hecho por activa y aquél a quien se cita y se le atribuye la acción u omisión



resulta legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda. La legitimación material en la causa alude, por regla general, a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas no hayan demandado o que hayan sido demandadas. La falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerva la pretensión procesal en su contenido, como si lo hace una excepción de fondo

El procesalista español JUAN MONTERO AROCA, comentando la posición de ANDRES DE LA OLIVA sobre la legitimación, señala:

"Los derechos subjetivos privados no se pueden hacer valer sino por sus titulares activos y contra los titulares de las obligaciones relativas, y por eso la legitimación no es un presupuesto del proceso, sino un presupuesto de la estimación o desestimación de la demanda, o, si se prefiere, no es un tema de forma sino de fondo. Los temas de forma o procesales condicionan el que se dicte una sentencia sobre el fondo del asunto; el tema de fondo condiciona el concreto contenido de la sentencia. Si falta un presupuesto procesal, como es la capacidad, no se dicta sentencia sobre el fondo, sino meramente procesal o de absolución en la instancia; si falta la legitimación, sí se dicta sentencia sobre el fondo, denegándose en ella la tutela judicial pedida.", (J. Montero Aroca, "La legitimación en el proceso civil", pág. 32-3, Madrid, 1994, España)

72

La legitimación a causa es un presupuesto para la sentencia de fondo, ya que determina quienes deben o pueden demandar y a quienes se debe o puede demandarse; es decir, el proceso necesita que actúen quienes han debido hacerlo, por ser las personas físicas o jurídicas idóneas para discutir sobre el objeto concreto de la litis, como enseña OSVALDO GOZAÍNI (autor citado, "La legitimación en el proceso civil", pág. 102, Buenos Aires, 1996).

Haciendo referencia a nuestro ordenamiento procesal, el procesalista ADAN ARNULFO ARJONA, señala lo siguiente:

"Ya hemos visto que cuando se habla de capacidad para ser parte se está aludiendo a los atributos mínimos que debe tener una persona para que sus actuaciones procesales sean válidas y eficaces (por ejemplo, mayoría de edad, goce de sus facultades mentales, libre de disposición de sus derechos; en el caso de los



incapaces, adecuada representación legal, etc.). La falta de capacidad procesal se traduce en nulidad de lo actuado.

Por el contrario, la legitimación en la causa es la condición que debe tener una persona según la ley sustantiva para lograr que el Juez se pronuncie respecto a las pretensiones formuladas en la demanda en relación con una concreta y particular relación jurídica. Desde el momento en que una persona se identifica con la hipótesis abstracta reconocida en la ley sustantiva (demuestra que es heredera, acreedora, cesionaria, etc.) se puede indicar que tiene legitimación y, por tal razón, tiene derecho a que se dicte sentencia respecto a una concreta relación jurídica que afecta sus intereses. La falta de legitimación sustantiva es motivo de sentencia absolutoria."

En el caso que ahora ocupa nuestra atención, ninguno de los tres (3) requisitos exigidos por la Ley y ratificados de manera jurisprudencial ha sido acreditado por la señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANATE** para obtener a su favor las declaraciones y pretensiones reclamadas con la demanda, y, en consecuencia, **NO SE ENCUENTRA LEGITIMADA POR ACTIVA** para pretender que se le reconozca el derecho alegado.

Suficientes resultan los argumentos que se acaban de exponer, para solicitar respetuosamente al señor Juez sea declarada probada la presente excepción.

3.7. CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

La culpa exclusiva de la víctima como causal absolvente de responsabilidad, trae como consecuencia la imposibilidad jurídica de indilgar responsabilidad alguna por los perjuicios ocasionados a una persona. Para que la culpa exclusiva de la víctima tenga efectos liberadores de responsabilidad, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo.

Frente al caso en concreto el fallecido **FULVIO GUZMAN CRUZ** asumió unos riesgos innecesarios, pues se evidenció su negligencia y falta de cuidado al desestimar varios aspectos que marcaron la diferencia entre la conservación de su vida y los resultados nefastos, que sin fundamento fáctico ni jurídico pretende la parte actora en esta demanda al indilgar una responsabilidad a mis poderdantes; con base en los propios errores incurridos por el fallecido como lo fueron:



1. **LA NO UTILIZACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD DISPUESTOS AL LADO DEL CRUCE PEATONAL PARA SU PROTECCIÓN.**
2. **LA FALTA DE CUIDADO Y DILIGENCIA AL INGRESAR A LA ZONA PEATONAL.**
3. **NO OBEDECER LAS NORMAS COMPORTAMIENTO EN LA VÍA Y LAS NORMAS DE TRÁNSITO.**

En el lugar de la ocurrencia del accidente calle 5ª con carrera 70, están dispuestas una barandas metálicas altas evitan que los buses de gran tamaño como los son los articulados y padrones, que son los únicos que transitan por este carril, a su paso invadan el espacio destinado para que los peatones que se disponen a cruzar, puedan estar ahí de pie esperando y hacerlo con toda seguridad, ya bien sea esperando el cambio se luz del semáforo y/o como se acostumbra en ese lugar el cruce sin respetar el semáforo peatonal, cuando no hay circulación de los buses momentáneamente.

El occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ** deliberadamente **NO UTILIZÓ** esta medida de protección (resguardarse detrás de las barandas); no se mantuvo dentro de la línea continua de las brandas de protección; por que el vehículo por el mero hecho de transitar en ese tramo de la vía no se produce el accidente, en el lugar hay un continuo flujo de tráfico de esta clase vehículos padrones y articulados a diario casi las 24 horas del día y la ocurrencia de esta clase de accidentes es muy nula.

Para que se produjera el accidente fue necesario que el peatón **GUZMAN CRUZ** realizará un movimiento brusco e inesperado y temerario como lo fue el **lanzarse a cruzar la vía, en el preciso momento que el Bus padrón pasaba frente a Él;** teniendo contacto con el costado lateral derecho del bus; tal como lo expresa amañera de confesión la apoderada de la parte demandante en el hecho segundo "..., impactado al sr. Guzmán Cruz, con la parte lateral del automotor" (SIC) producto del impacto el peatón cae hacia el interior de la zona peatonal.

Que de acuerdo a las características de la zona peatonal para ingresar a ella, se debe subir por lo menos tres escalones, en ese momento la vista del peatón esta centrada en el suelo, sentido **NORTE- SUR** subiendo los escalones, dando la espalda hacia la vía del solo bus ; fué la falta de cuidado , diligencia y temeridad



del peatón al lanzarse a cruzar la vía invadiendo aéreamente el carril solo bus, sin antes detenerse a observar la vía donde ya era eminente el paso del bus que posee unas magnitudes muy grandes lo que lo hace visible a metros de distancia; lo que ocasiona que literalmente **FULVIO GUZMAN CRUZ** impactará al vehículo a su paso; como directa consecuencia de su falta de observancia de los demás actores de la vía y sobre todo comportamiento en la zona peatonal, pues su exceso de confianza del peatón hoy occiso **FULVIO GUZMAN CRUZ** (según información consignada en el IPAT No. A000804179 por el agente de tránsito FRANCO en el acápite de domicilio de la víctima, era morador del sector y le era familiar las características de la zona peatonal).

Con el actuar negligente el peatón **FULVIO GUZMAN CRUZ** transgredió normas de comportamiento en la vía, que por el hecho de ser peatón no está ajeno a su cumplimiento, de conformidad con la **LEY 769 DE 2002 EN SU ARTÍCULO NO.1: ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. MODIFICADO POR EL ART. 1, LEY 1383 DE 2010. LAS NORMAS DEL PRESENTE CÓDIGO RIGEN EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y REGULAN LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES, USUARIOS, (SUBRAYADO Y MAYÚSCULAS FUERA DE TEXTO) 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.**

75

Queda ampliamente demostrado que fue el fallecido **FULVIO GUZMAN CRUZ** el único agente determinante en la ocurrencia del accidente con su propio actuar y que el resultado de esa acción constituyó un hecho **IMPREVISIBLE** para el señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** que Transitaba por su carril exclusivo con la luz del semáforo en verde y nunca imaginó que el hoy occiso se lanzará contra el bus al momento que pasaba por el cruce peatonal.

Igualmente le fue **IRRESISTIBLE** porque a así lo hubiera observado segundos antes le era imposible evitar el accidente, sin embargo pesar de haberse acaecido el impacto realizó una maniobra evasiva pero fue infructuosa el accidente era un hecho.



Por hallarse plenamente acreditado la culpa exclusiva de la víctima **FULVIO GUZMAN CRUZ** que con su actuar negligente el que originó el daño (su propia muerte) y por configurarse como un hecho imprevisible e irresistible a mi poderdante **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA** y ajeno a El. Solicito al señor Juez exonere de toda Responsabilidad Civil Extracontractual los demandados y de declare probada la presente excepción.

3.8 INTERRUPCIÓN DEL NEXO CAUSAL

Es sabido que para que exista la responsabilidad se requieren tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador. El nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado.

La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable, como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a esta por una relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.

El nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por la parte actora, Inobservando si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa o en alguna de las especies de responsabilidad objetiva. El nexo de causalidad a diferencia de la culpa, no admite, por norma general, ningún tipo de presunción. Esa es, razón por la cual es necesario quitarnos de la cabeza la similitud entre culpabilidad y causalidad. El Consejo de Estado ha superado la discusión sobre la presunción de culpabilidad, de causalidad y de responsabilidad en los regímenes objetivos y actualmente se tiene claro en la jurisprudencia del Alto Tribunal que cuando se está en presencia de un régimen objetivo de responsabilidad no se tiene por existente una presunción de culpabilidad ni de causalidad ni de responsabilidad, sino que es un régimen, en el cual el actor deberá probar todos los elementos de la responsabilidad (incluida, por supuesto, la relación causal), mientras que el demandado deberá acreditar una causa extraña para exonerarse de responsabilidad, pues demostrar diligencia y cuidado no le será suficiente para liberarse. El nexo de causalidad, como lo ha dicho el Consejo de



Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos. Así, por ejemplo, en Sentencia del 2 de mayo de 2002 se dijo:

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

En el caso sub-exámine, la parte actora no ha logrado demostrar ni siquiera de manera sumaria, el nexo de causalidad existente entre el daño y el hecho generador.

77

3.9. - LA INNOMINADA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 282 del C. G. del Proceso, alego a favor de mi defendido cualquier hecho que constituya una excepción, la que deberá ser reconocida y declarada de oficio por el Señor Juez de conocimiento en la sentencia.

Sobre este particular en sentencia T-747/13 se dijo, en lo pertinente, lo siguiente:

“De otra parte, con relación a la actividad oficiosa del juez en materia de excepciones dentro del proceso, y en particular, como ocurrió en el caso de estudio, en que el Tribunal acusado declaró probada, de oficio, la excepción de inexistencia del título, la Sala considera que esta conducta se encuentra respaldada por las normas procesales.

Al respecto, cabe recordar que las excepciones son los instrumentos con que cuenta el demandado para atacar las pretensiones del demandante, es decir, sirven para controvertir el derecho alegado en el proceso o para darlo por terminado. Las

excepciones pueden ser previas o de mérito. Las primeras están dirigidas a perfeccionar el proceso, mientras que las segundas van encaminadas a negar el derecho que se reclama. Esta Corporación ha dicho lo siguiente respecto de las excepciones previas y las excepciones de mérito:

“Las primeras están encaminadas a corregir el procedimiento y sanear las fallas formales iniciales (de jurisdicción, competencia, confirmación sobre la existencia y capacidad para actuar de demandante y demandado, lleno de los requisitos legales de la demanda, citación y notificaciones del caso, cosa juzgada, transacción y caducidad) de manera que, una vez subsanadas las irregularidades, el proceso se pueda llevar a cabo de acuerdo con las normas propias según la ley.

Las excepciones de mérito en cambio, no se dirigen a atacar aspectos formales de la demanda; buscan desvirtuar las pretensiones del demandante, y el Juez se pronuncia sobre ellas en la Sentencia.

Si bien, como se dijo, las excepciones se instituyen como un instrumento de defensa del demandado, las normas procesales no impiden que el juez, como director del proceso, se pronuncie sobre hechos (probados) que constituyan excepciones de manera oficiosa.

Si el juez encuentra probada una excepción que conduzca a rechazar todas las pretensiones de la demanda, podrá abstenerse de examinar las restantes. En este caso, si el superior considera infundada aquella excepción, resolverá sobre las otras, aunque quien la alegó no haya apelado de la sentencia.

Cuando se proponga la excepción de nulidad o la de simulación del acto o contrato del cual se pretende derivar la relación debatida en el proceso, el juez se pronunciará expresamente en la sentencia sobre tales figuras, siempre que en el proceso sean parte quienes lo fueron en dicho acto o contrato; en caso contrario, se limitará a declarar si es o no fundada la excepción.” (Negrilla fuera de texto).

En este contexto, queda claro que la ley permite que el juez se pronuncie de oficio, sobre aquellos hechos que se encuentren probados en el proceso y constituyan una excepción, con las salvedades que las normas consagran relacionadas con aquellas de “prescripción, compensación y nulidad relativa” que deben alegarse necesariamente por el demandado en la contestación de la demanda.



El Consejo de Estado, en sentencia del 12 de agosto de 2004, se pronunció sobre la posibilidad de que el juez declare de oficio excepciones dentro del proceso ejecutivo. Los apartes pertinentes se citan in extenso, a continuación:

“La Jurisprudencia nacional sobre la procedencia de la declaratoria de excepciones de oficio dentro del proceso ejecutivo, es escasa en virtud de que el ordenamiento procesal ha restringido el conocimiento de éste tipo de asuntos por las altas cortes. Sin embargo, existen pronunciamientos sobre los cuales se ha erigido una norma que se cree implícita en el ordenamiento procesal, la cual afirma que dentro del juicio ejecutivo es improcedente la declaratoria de oficio de excepciones por parte del juez.(...).

Frente a los argumentos que fundamentan la prohibición para que el juez declare oficiosamente la existencia de una excepción de mérito dentro del proceso ejecutivo, la Sala considera:

a. Si bien es cierto que algunas de las excepciones propuestas dentro de un proceso ejecutivo se dirigen a atacar el derecho u obligación ejecutada, también es cierto que el objeto fundamental del proceso ejecutivo radica en el cumplimiento forzado de una obligación, y no en la declaración o constitución de dicha obligación; sin embargo, las excepciones que se pueden presentar en el proceso de ejecución, se pueden referir tanto al derecho ejecutado, como a la solicitud de ejecución en sí.

Bajo el anterior razonamiento, se advierte que dentro del proceso ejecutivo también cabe excepcionar la pretensión del demandante referente a la ejecución pretendida, puesto que este es el objeto de todo proceso ejecutivo. Al ser el asunto central del proceso, la ejecución se torna materia de debate a lo largo del proceso, por lo que desde la presentación de la demanda, el derecho del demandante a recibir la tutela del Estado para que use su poder coercitivo en la ejecución de la obligación, también se encuentra en análisis y puede ser objeto de demostración o desvirtuación. En este orden de ideas, en el transcurso del proceso puede surgir o evidenciarse algún hecho que afecte la ejecución, hecho que puede ser percibido por las partes o por el Juez, por lo que procede, si es un hecho que desvirtúa la ejecución, convertirse en una excepción a la misma.

Si bien el objetivo del proceso ejecutivo se refiere al cumplimiento, mediante la fuerza del Estado, de un derecho que ha sido desconocido por el sujeto llamado a



cumplirlo u observarlo, se debe anotar que no todos los procesos que se originan en una ejecución, conducen a que el Juez conductor del proceso se limite a la ejecución propiamente, ya que si se ataca el derecho ejecutado, el proceso pasa a ser un proceso de conocimiento. . Esta dualidad del proceso ejecutivo instituido en el ordenamiento procesal civil, ha sido expuesta por la doctrina así:

“En el sistema colombiano es innegable que el proceso ejecutivo, no se limita a hacer efectiva la obligación contenida en el título ejecutivo de acuerdo con lo solicitado por el demandante, sino que, si se formulan excepciones su naturaleza será la de un proceso de cognición, un ordinario al revés como lo señalaba con afortunada frase el profesor HERNANDO MORALES, pues la sentencia que las resuelve puede tener un contenido idéntico a la que se profiere en un proceso ordinario”.

Sin embargo, esta posible mutación del proceso ejecutivo en proceso de conocimiento, no obvia el objeto principal del proceso, que es el obtener la tutela del Estado para que se obligue al deudor incumplido a cumplir el derecho del ejecutante. De esta manera, si bien el proceso instaurado inicialmente como ejecutivo, se transforma en proceso de conocimiento en virtud de la proposición de una excepción, el Juez debe resolver todos los extremos de la litis, bien para declarar o negar la excepción, o para aceptar o negar usar el poder de ejecución del Estado.

De esta manera, la Sala estima que el juez de ejecución analiza, al momento de dictar sentencia, la existencia de dos tipos de derechos: i) en el evento de proposición de excepciones, el juez estudia la existencia y titularidad del derecho que se pretende ejecutar; y ii) aún en la ausencia de un ataque directo al derecho que se pretende ejecutar, el juez de la ejecución debe tener certeza sobre los requisitos de existencia del título, de tal manera que no exista equivoco en que se trate de una obligación clara, expresa y exigible, que permita el cumplimiento del derecho mediante la fuerza del Estado.

Una vez han sido establecidos los puntos sobre los cuales el juez del proceso ejecutivo puede ejercer su función jurisdiccional, la Sala se referirá a la capacidad oficiosa del juez para pronunciarse sobre hechos que afecten las situaciones sometidas a su consideración.



b. No existe en el ordenamiento procesal actual, ni en el Código Judicial que se esgrimió como fundamento legal para prohibir la declaratoria oficiosa de excepciones en un proceso ejecutivo, norma que impida la declaratoria oficiosa de excepciones en un proceso ejecutivo.

Por consiguiente, de encontrar probados hechos que constituyan alguna excepción solicito respetuosamente al señor Juez que así sea declarado.

Por el hecho de proponer las anteriores excepciones no estoy reconociendo derecho alguno ni tácito ni expresamente a favor de la parte demandante.

3.10. REDUCCION DE LA INDEMNIZACIÓN POR CONCURRENCIA DE CULPAS

Se propone esta excepción en el incierto evento que de acuerdo al acervo probatorio la responsabilidad en la ocurrencia del accidente objeto de este proceso, recae sobre la conducta del peatón (occiso) **FULVIO GUZMAN CRUZ** y el operador del bus Padrón de placas **VCX-851** de propiedad de la empresa **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A EN REORGANIZACIÓN** señor **ALEXANDER MURILLO SIMBAQUEBA**; Circunstancia que a la luz del artículo 2357 del Código Civil se refiere a la concurrencia o curso de culpas, que lleva a lo que se denomina la **COMPENSACION DE CULPAS**, lo cual da lugar a la reducción quantum de la condena en la cuantía de la indemnización en el porcentaje que corresponda a la culpa del demandante.

81

De acuerdo a lo anterior y sin restar los argumentos de las excepciones anteriores, solamente a manera de **EXCEPCIÓN SUBSIDIARIA** en caso de que las anteriores no prosperen, En consecuencia, fundamento esta excepción en que las pruebas aportadas por la actora no permiten demostrar cabal e idóneamente la responsabilidad de mi mandante en los hechos objeto de la demanda.

Ponencia presentada en el VI Foro Iberoamericano de Derecho Administrativo, Universidad Externado de Colombia, julio de 2007 ARTICULO 2357. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente



4.- PRUEBAS

4.1. DOCUMENTALES.

En cuanto a las pruebas documentales aportadas, respetuosamente solicito al señor Juez que las mismas sean analizadas a la luz de las exigencias legales establecidas para que surtan los efectos que con ellas se persiguen.

- Poder para actuar.
- Existencia y representación de la empresa GIT MASIVO S.A.
- Informe policial de tránsito No. A-000-804179..
- Copia Orden de archivo de 12.12.2018. fiscalía 15 seccional U. VIDA CALI.
- Certificación de estado y secuencia de semáforos cale 5ª. Con carrera 70.
- Videgrabación denominada “mi video mp4” el cual contiene registro videográfico obtenido desde la panadería y/o establecimiento de comercio que se encuentra frente a la estación de metrocali. (Se remite Link Onedrive)
- Videgrabación denominada 2018-09-06T20-59-55Z3646[10.6.20.14]1.NVR[Caldas VN] la cual registra los eventos que ocurrieron frente al conductor del vehículo de transporte masivo el día de los hechos y que fue entregado a la suscrita por metrocali. (Se remite Link Onedrive)
- Videgrabación denominada “mi video mp4” el cual contiene registro videográfico obtenido desde la panadería y/o establecimiento de comercio que se encuentra frente a la estación de metrocali. (Se remite Link Onedrive)
- Videgrabación denominada “Video Homicidio Cra 5 con Calle 70” el cual contiene registro videográfico obtenido desde la panadería y/o establecimiento de comercio que se encuentra frente a la estación de metrocali, donde se muestra el accidente de tránsito. (Se remite Link Onedrive)
- Oficio Respuesta Metrocali.
- Oficio Respuesta Alcaldía Santiago de Cali Carril de prelación.
- Derecho de petición para consecución de documentos.

82

4.1.1. RATIFICACION DE DOCUMENTOS.

De otra parte, y de conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 262 del C. G. del Proceso, respetuosamente solicito a usted señor(a) juez, se sirva ordenar la **RATIFICACION** del contenido de todos y cada uno de los documentos



emanados de terceros que fueron allegados como prueba documental por parte de los accionantes, los cuales aparecen relacionados en el acápite **MEDIOS DE PRUEBA** de la demanda.

4.1.2. COTEJO DE DOCUMENTOS.

Conforme a lo preceptuado en el artículo 246 del C. General del Proceso, solicito al señor Juez se sirva ordenar el **COTEJO** con su original de los demás documentos que fueron aportados en fotocopia por parte actora y que está solicitando ser tenidos como prueba.

4.2. INSPECCION JUDICIAL.

Solicito respetuosamente al Despacho, se sirva ordenar la práctica de una diligencia de **INSPECCION JUDICIAL** en el lugar donde se dice ocurrió el siniestro, para tratar de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos que ahora son materia del proceso, así como las causas que dieron lugar a la ocurrencia del accidente.

83

4.3. PRUEBAS TESTIMONIALES

4.3.1. INTERROGATORIO DE PARTE.

Comendidamente solicito a usted señor(a) Juez, citar y hacer comparecer a los demandantes la señora **MARTHA CECILIA GUZMAN ZEMANTAE y HAMILTON ERNEY GUZMAN GUZMAN** quienes puede ser citado en la dirección indicada en la demanda, para que absuelva el interrogatorio de parte que de manera oral o verbal le he de formular en relación con los hechos de la demanda y su contestación, en especial las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente, así como con las pretensiones demandatorias y los hechos que las fundamentan.

4.3.2. TESTIMONIO



- Comedidamente solicito a usted señor (a) Juez, se sirva ordenar la recepción del testimonio del agente de tránsito que conoció del siniestro, señor **ANDRES FRANCO RAMIREZ** identificado con **placa No. 89** y quien puede ser citado en la Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Cali (V.), a fin de que rinda declaración referente a los hechos de la demanda y su contestación, en especial en relación directa con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los mismos, así para que declare sobre el informe por él rendido y demás pormenores a que haya lugar para el esclarecimiento de los hechos.
- Comedidamente solicito a usted señor (a) Juez, se sirva ordenar la recepción del testimonio del Director de Protección Vial de la Empresa Grupo Integrado de Transporte Masivo, señor **Gabriel Pino** y quien puede ser citado a través de mi representada, a fin de que rinda declaración referente al análisis técnico que efectuó la Compañía frente al accidente de tránsito que ha motivado la presente controversia, siendo que a este funcionario corresponde todo lo relacionado con los eventos adversos y sus causas para la circulación de los vehículos que hacen parte del sistema de transporte masivo en la ciudad.

84

4.4. PRUEBAS DE OFICIO:

Las que el señor Juez considere conveniente para tener claridad y certeza de los hechos.

4.5. PRUEBA DE CONFESIÓN:

Solicito al señor Juez, se tengan como prueba de confesión las declaraciones hechas por la parte actora a través de su apoderado en los términos del artículo 193 del Código General del Proceso.

5. ANEXOS

- El poder a mi conferido para actuar en el presente asunto y demás pruebas documentales.



6.FUNDAMENTOS DE DERECHO

Téngase en cuenta lo establecido en los Arts. 164, 167, 246, 262 y SS Código General del Proceso; arts. 2341 a 2349 y demás normas concordantes del Código Civil; arts. 982, 983 y demás pertinentes del Código de Comercio.

7. NOTIFICACIONES

7.1. Mis poderdantes recibirán las notificaciones KILOMETRO 1 VÍA COMFENALCO VALLE DEL LILI, de Cali valle correo electrónico de notificaciones judiciales **gerencia@gitmasivo.com** teléfono 5553034-5553032. cel.: 3148176374.

7.2. La suscrita las recibirá en su despacho, o en mi oficina de abogada ubicada en la Calle 6 Nte. No. 2N-36 oficina 202 Edificio Campanario de la ciudad de Cali, teléfonos Nos. 4022948 y 3113406932, correo: **diazangelabogados@live.com**.

7.3. La parte demandante y su apoderado judicial habrán de ser notificadas en las direcciones anotadas en el libelo introductor de la demanda.

Cordialmente,

MARTHA LILIANA DÍAZ ÁNGEL

C.C. No. No. 31.973.271

T.P No. 83.694 de la J.

Martha Liliana Díaz Ángel Abogados S.A.S.