

Doctor

LUIS ALBERTO QUINTERO OBANDO

JUEZ SESENTA Y CINCO (65) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C. - SECCIÓN TERCERA

jadmin65bta@notificacionesrj.gov.co

E. _____ S. _____ D. _____

ASUNTO: DESCORRER TRASLADO EXCEPCIONES

RADICADO: 11001334306520240029500

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE: MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES, SHARON SALOME PULIDO BARAJAS, MELIAN DAIAN PULIDO BARAJAS y ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ

DEMANDADO: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A., SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO S.I.T.P., **GMOVIL S.A.S.**, SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. y AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

JOHN EDWARD ALARCON CRIOLLO, mayor y vecino de la ciudad de Bogotá D.C., abogado en ejercicio, identificado con la cédula de ciudadanía No. 93.452.261 expedida en chaparral (Tolima), y portador de Tarjeta Profesional No.171.182 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderado de la señora **MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTÉS**, quien se identifica con cedula de ciudadanía No. 1.022.369.133 y también en representación de la menor **SHARON SALOME PULIDO BARAJAS** identificada con número de identificación 1.013.138.811, el menor **MELIAN DAIAN PULIDO BARAJAS** identificada con número de identificación 1.013.129.716, y **ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ** quien se identifica con cedula de ciudadanía No. 51.838.040 y vecinos de la ciudad de Bogotá D.C., quienes me otorgaron poder especial, amplio y suficiente para actuar; a través de este escrito, y con base en la información y documentos aportados por mi poderdante, me permito **DESCORRER TRASLADO DE LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS POR LOS DEMANDADOS**, teniendo en cuenta los siguientes presupuestos:

- I. **MANIFESTACIÓN PREVIA SOBRE EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. A0151-2093 Y EL CROQUIS APORTADO**

Previo a abordar de manera individual las excepciones formuladas por la parte demandada, me permito realizar las siguientes manifestaciones en relación con el **Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) No. A0151-2093**, elaborado por el **patrullero Alexander Ruiz Rodríguez**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.012.406.345 y placa institucional No. 031546, adscrito a la Policía Nacional, así como respecto del **croquis del lugar de los hechos**, el cual fue aportado por esta parte demandante en cumplimiento de su carga probatoria.

1. Falta de testigos y pérdida de conciencia del conductor

El Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) no consigna testigos presenciales del hecho, y deja constancia expresa de que el conductor del vehículo 2 (motocicleta), señor **Juan Mateo Trujillo Matallana**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.142.984.14, **se encontraba inconsciente al momento de la intervención policial**. A pesar de ello, se impuso una **orden de comparendo al vehículo 2**, actuación que resulta jurídicamente cuestionable desde la óptica del debido proceso, toda vez que no fue posible obtener versión voluntaria del presunto infractor ni garantizarle derecho de defensa.

Adicionalmente, el informe refiere la aplicación de la **hipótesis 112** al vehículo 2, correspondiente a la **desobediencia de señales o normas de tránsito**, sin que exista prueba alguna que permita acreditar dicha infracción. Lo anterior resulta aún más grave si se tiene en cuenta que en el propio informe **no aparece registrada la ubicación de la motocicleta**, ni existe trazado técnico que permita verificar el supuesto desacato normativo que se pretende imputar al conductor.

2. Alteración de la escena: motocicleta movida

El mismo IPAT indica que **la motocicleta fue movida del lugar de los hechos**, lo que **invalida técnicamente el valor probatorio del croquis** en cuanto a trayectorias, puntos de impacto y reconstrucción del accidente. La motocicleta **no aparece representada en el croquis**, y por tanto **no es posible establecer con precisión la mecánica del accidente ni la interacción espacial entre los vehículos**.

Es de resaltar que **los ocupantes de la motocicleta no pudieron haberla desplazado**, pues según el mismo informe policial, **ambos se encontraban inconscientes** al momento de la llegada de las autoridades. Esta circunstancia refuerza la imposibilidad de construir una narrativa técnica

concluyente basada en el estado de la escena, afectada por la alteración de elementos físicos determinantes.

3. Zona escolar no reflejada en el IPAT

El lugar de los hechos corresponde a una **zona escolar**, debidamente señalizada mediante elementos **verticales y horizontales**, tales como **señales preventivas de tránsito, reductores de velocidad, pasos peatonales y marcas de cruce**, que imponen a los conductores un deber reforzado de precaución.

No obstante, ni el **Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT)** ni el **croquis** registran esta condición especial del entorno, omitiendo por completo un aspecto fundamental para el análisis de las circunstancias que rodearon el accidente.

Esta omisión es especialmente relevante si se tiene en cuenta que el **artículo 74 del Código Nacional de Tránsito** establece la obligación de reducir la velocidad en zonas residenciales y escolares, y que la **hipótesis 157** consignada para el vehículo 1 (el bus) en el IPAT hace referencia precisamente a este tipo de infracción.

La ausencia de registro de la zona escolar **impide contextualizar adecuadamente la dinámica del accidente**, y oculta una variable crítica para valorar el comportamiento del conductor del bus. Todo indica que este **circulaba a una velocidad superior a la permitida**, lo que habría incidido directamente en su **incapacidad para frenar o evitar el impacto**, especialmente en un punto de intersección con señalización horizontal y tráfico mixto.



4. Prelación vial incompleta y conducción preventiva omitida en el IPAT

Del análisis del **Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) No. A0151-2093**, se advierte una **omisión relevante en cuanto a la configuración vial completa del lugar del siniestro**, particularmente frente a las condiciones de prelación y a la obligación de conducción preventiva en la intersección.

En efecto:

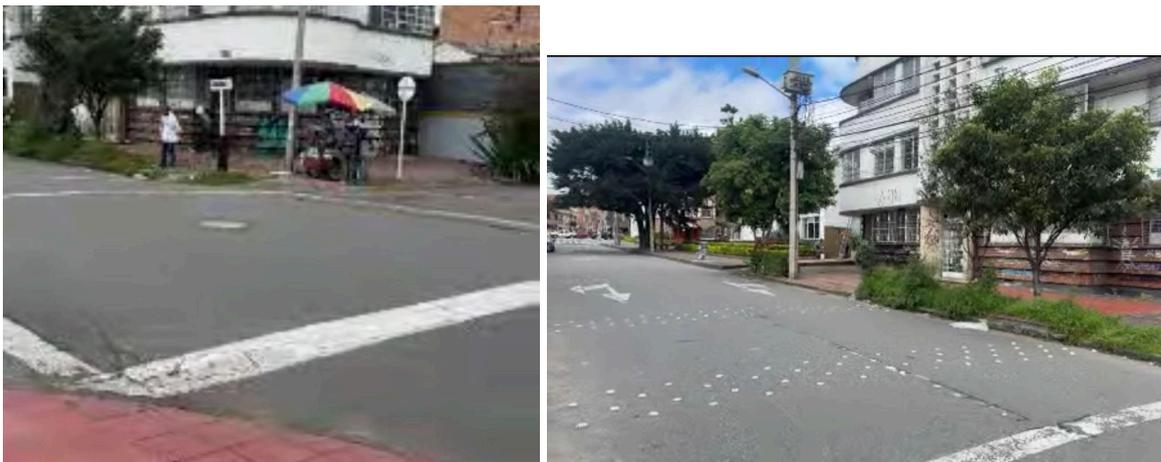
- La **Calle 33**, donde ocurrió el accidente, es una **vía de doble sentido de circulación**.
- La señal de **PARE** solo se encuentra instalada en el **costado suroccidente**, es decir, para el tránsito de vehículos en sentido **occidente-orienté**.
- En el **costado nororienté**, por donde circulan vehículos en sentido **orienté-occidente**, **no existe señal de PARE**, ni se encuentra instalada a la fecha del presente escrito.
- Ahora en el suelo está señalizado el cruce por todos los vehículos y desde cada sentido para su debida disminución de velocidad.



Esta configuración, no reflejada en el IPAT, demuestra que **no puede hablarse de una prelación absoluta en favor de una sola vía**, y que por el contrario, se trata de una intersección que requiere **maniobras de conducción preventiva por parte de todos los actores viales**. Lo anterior implica reducir la velocidad, detenerse si es necesario y ceder el paso conforme a las condiciones reales de circulación, señalización y entorno.

Adicionalmente, **en las imágenes fotográficas del lugar de los hechos**, obtenidas directamente por esta parte, se evidencia la existencia de **marcas horizontales como cuadros de cruce central, pasos peatonales y líneas de contención**, las cuales refuerzan el deber general de **conducir con precaución**, máxime tratándose de una **zona escolar** con alto flujo peatonal.

Pese a lo anterior, el IPAT **omite toda referencia a dichas condiciones viales esenciales**, lo que limita su utilidad probatoria y afecta la reconstrucción objetiva del hecho.



5.Omisión de huellas de frenado y falta de trato igualitario en la imposición de comparendos

El informe **no registra huellas de frenado** de ninguno de los vehículos implicados. Este dato técnico es fundamental para determinar aspectos críticos como la velocidad aproximada, la distancia de reacción, la intención de evitar el impacto o la maniobra de frenado.

Además, **resulta inexplicable que no se haya impuesto un comparendo al conductor del bus**, pese a que sobre él recae la

hipótesis 157 de exceso de velocidad, y se encontraba en plenas condiciones de aportar su versión y responder ante la autoridad. **En condiciones de igualdad, si al motociclista se le sanciona sin constatación directa de la infracción ni posibilidad de defensa, también debió sancionar al conductor del vehículo 1 (el bus)**, al menos para garantizar la equidad en la actuación de la autoridad.

6. Valor probatorio del IPAT

Finalmente, se precisa que el Informe Policial de Accidente de Tránsito, aunque elaborado por un servidor público en ejercicio de funciones, **tiene naturaleza de documento administrativo**, y como tal, **debe ser valorado conforme a las reglas de la sana crítica**, en conjunto con los demás elementos del proceso. No goza de fuerza probatoria automática ni puede ser considerado prueba concluyente de responsabilidad, especialmente cuando presenta inconsistencias relevantes y no fue contrastado con otros medios objetivos de prueba técnica o pericial, puesto que el patrullero **Alexander Ruiz Rodríguez**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.012.406.345 y placa institucional No. 031546 no es un testigo directo del siniestro.

Por las anteriores razones, esta parte solicita al despacho tener en cuenta estas observaciones al momento de valorar los elementos aportados por las partes, y en particular, **evitar construir conclusiones excluyentes o absolutas con base en un documento que presenta omisiones técnicas, contradicciones y un tratamiento desigual entre los involucrados**, desconociendo el deber de conducción defensiva y el rol estructural que cumple cada uno de los demandados.

II. DESVIRTUACIÓN DE LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS POR LOS DEMANDADOS

1. DESVIRTUACIÓN DE LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS POR EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO

A. Falta de legitimación en la causa por pasiva

La afirmación según la cual TRANSMILENIO S.A. carece de legitimación en la causa por pasiva se derrumba ante los propios documentos que aporta en su defensa. En efecto:

- TRANSMILENIO es el **ente gestor** del Sistema Integrado de Transporte Público, y como tal, **es parte contratante** en los negocios jurídicos que rigen la operación del sistema, ejerciendo funciones de organización, planeación, gestión, control y supervisión sobre los concesionarios.
- A través del **Contrato de Concesión No. 004 de 2010**, TRANSMILENIO impone condiciones de operación a GMOVIL S.A.S., entre ellas el deber de:
 - Mantener hojas de vida actualizadas de los conductores para consulta mensual de TRANSMILENIO.
 - Aplicar los requisitos del **Manual de Operaciones del Componente Zonal**, expedido por TRANSMILENIO y de obligatorio cumplimiento.
 - Cumplir con estándares de desempeño bajo la revisión y aprobación de dicha entidad.
- TRANSMILENIO **accedió y aportó al expediente la bitácora de seguridad operacional del bus accidentado**, lo cual solo es posible por su rol de vigilancia jerárquica frente al concesionario.

Negar su legitimación cuando ejerce poder de control, solicita documentación, aprueba protocolos operativos y presenta pruebas obtenidas del concesionario, constituye una postura **contradictoria e incompatible con su condición de guardián de la actividad peligrosa**, conforme al artículo 2356 del Código Civil y reiterada jurisprudencia del Consejo de Estado.

B. Dirección y control del bus en cabeza de GMOVIL

Se argumenta que el poder de dirección sobre el vehículo SVS-405 recaía exclusivamente en GMOVIL S.A.S. Sin embargo, esta visión fragmentada desconoce el carácter integral de la gestión del SITP. TRANSMILENIO tiene el **control funcional del sistema**, incluso si no ejerce directamente la conducción.

TRANSMILENIO revisa las hojas de vida de conductores (cláusula 108.4), verifica estándares técnicos, impone lineamientos del Manual de Operaciones y realiza **seguimiento a la idoneidad, cumplimiento y desempeño** del concesionario y su personal.

La **gestión compartida no elimina el deber de vigilancia**. Muy por el contrario: lo activa. Es un riesgo previsible que debe ser administrado por quien dirige estructuralmente el sistema, no por quien simplemente opera mecánicamente uno de sus componentes.

C. Diligencia como gestora – Inexistencia de falla del servicio

La pretensión de que no existió falla en el servicio ignora:

- Que el conductor del bus mintió **en la bitácora 360712 afirmando que “cambió el semáforo y arrancó”**, cuando en ninguna de las cuatro esquinas **existe semáforo alguno en el lugar de los hechos**, pretendiendo ocultar la verdadera ocurrencia de los hechos.
- Que el lugar del siniestro es una **ZONA ESCOLAR debidamente señalizada**, lo cual **no fue advertido ni reflejado en el IPAT** ni en el croquis, omitiendo así un elemento esencial del análisis preventivo que exige el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, que no solo estaba señalizada en el piso sino sobre los andenes.
- Que no se aportó evidencia de campañas o acciones efectivas de control de velocidad, pese a tratarse de una intersección crítica en zona escolar.

TRANSMILENIO no puede alegar diligencia cuando su supervisión permitió que un operador contratista realizara afirmaciones falsas y condujera con presunta imprudencia, sin aplicar criterios de conducción preventiva en un entorno de alta sensibilidad.

D. Vínculo laboral entre el conductor y GMOVIL

Este argumento **no excluye la responsabilidad institucional**. Como ha señalado la jurisprudencia, la responsabilidad por hechos derivados de actividades peligrosas (como el transporte masivo) **no se disuelve por tercerización o contratos de concesión**.

El operador puede tener subordinación contractual con GMOVIL, pero **su acceso al sistema, su comportamiento, su formación y sus hojas de vida están sujetos a las condiciones impuestas por TRANSMILENIO**. Esa relación directa entre la autoridad gestora y el personal operativo es prueba de que TRANSMILENIO no es ajena a la conducta del conductor involucrado en el accidente.

E. Hecho de un tercero como eximente – inexistencia de culpa exclusiva del conductor de la motocicleta

TRANSMILENIO pretende exonerarse de responsabilidad atribuyendo **la causa eficiente del daño a la presunta imprudencia del conductor de la motocicleta**, señor Juan Mateo Trujillo Matallana. Sin embargo, los hechos y las pruebas desvirtúan esa tesis.

En primer lugar, la señora **Mireya Carolina Barajas Cortés no conducía la motocicleta, sino que viajaba como pasajera**, sin injerencia alguna sobre las maniobras de conducción. Su posición era completamente subordinada frente al tránsito y a las decisiones de terceros, por lo que **su condición como víctima directa del accidente** debe analizarse desde la perspectiva del **riesgo generado por el sistema de transporte público y no desde la supuesta culpa de su conductor**, si hubiera conducido con pericia, respetando los límites de velocidad permitidos en el sector zona escolar residencial, no hubiera faltado al deber objetivo de cuidado y superado los riesgos jurídicamente aprobados por el legislador el accidente se habría evitado.

Pues no solamente desconocí la señal de velocidad máxima permitida en el sector de 30 kilómetros por hora, sino las señas de zona escolar, los cuatro carriles de reductores de velocidad que están sobre el suelo de la vía, sino que también el deber objetivo de cuidado al bajar la velocidad teniendo en cuenta que había demarcación al llegar a la esquina donde se indicaba que había cuatro pasos peatonales demarcados con líneas blancas que fueron desatendidas, por consiguiente debía bajar la velocidad y lo dejé a la suerte.

Asimismo, que la calle 33 es en doble sentido y no existía para el momento de los hechos una señal de PARE en sentido oriente occidente lo que hacía previsible para el conductor del SITP que pudiera circular más actores viales sin hacer la señal de pare porque no existe.

En segundo lugar, la defensa de TRANSMILENIO se basa en conjeturas y no en pruebas concluyentes. El **Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT)**:

- **No contiene testimonios imparciales** ni reconstrucción técnica del hecho con la motocicleta ubicada en el croquis.
- Reconoce que el **conductor de la motocicleta estaba inconsciente** al momento de la intervención, lo que imposibilitó recabar su versión de los hechos.
- **Consigna que la motocicleta fue movida del lugar**, hecho que invalida cualquier inferencia objetiva sobre trayectoria, punto de impacto y dinámica de colisión, pero si el conductor estaba inconsciente quien pudo haber movido dicho automotor...

Más aún, el conductor del bus del SITP, afiliado a la empresa GMOVIL S.A.S., **mintió en la Bitácora de Seguridad Operacional No. 360712**, al afirmar que:

“...cambió el semáforo y arranqué...”

Lo anterior constituye una **afirmación falsa**, pues **en el lugar del accidente no existe semáforo alguno**, como se evidencia en las imágenes fotográficas del

lugar y como lo reconoce implícitamente la misma TRANSMILENIO al hablar del PARE ubicado en la Calle 33.

Por otro lado, según el IPAT, al bus se le asignó la **hipótesis 157**, relacionada con el **incumplimiento del artículo 74 del Código Nacional de Tránsito**, que obliga a reducir la velocidad en **zonas escolares y residenciales**, como la que aquí nos ocupa.

En este contexto, el conductor del bus:

- **Excedió el límite de velocidad reglamentario para la zona escolar.**
- **Faltó al deber objetivo de cuidado** frente a peatones y otros actores viales vulnerables, especialmente ante la existencia de pasos peatonales, ESTUDIANTES reductores y marcas de cruce en la intersección. De donde se infiere que la tragedia pudo ser mayor con la velocidad que llevaba el automotor, por la concurrencia de estudiantes.
- **Superó el riesgo legítimamente permitido** al no ajustar su conducción a las condiciones reales del entorno, causando con ello un siniestro que terminó con la integridad física y patrimonial de la víctima.

F. Daño probado – perjuicio físico, moral y económico evidente

La víctima, **Mireya Carolina Barajas**, sufrió **fractura de tibia y clavícula, deformidad física permanente, perturbación funcional y afectación psicosocial**, como se acredita con:

- **Historia clínica CAFAM y Clínica Nueva.**
- **Informe definitivo de Medicina Legal:** incapacidad médico legal definitiva de 100 días, perturbación funcional de miembro inferior, deformidad física permanente.

- Afectación de su emprendimiento: actividad que no ha podido retomar por limitaciones físicas y por el rechazo a su hoja de vida en el mercado laboral, como se explicó en la demanda.
- **Se solicitó prueba de oficio: valoración por la Junta Regional de Calificación de Invalidez**, con el fin de establecer la disminución de su capacidad laboral.

La señora Barajas **no es responsable de su situación**. Es **víctima directa** de un evento traumático, causado en el contexto de una operación deficiente del servicio público de transporte.

G. Responsabilidad patrimonial de TRANSMILENIO S.A. como guardián de la actividad peligrosa

TRANSMILENIO S.A. pretende sostener que no se configura responsabilidad a su cargo. Sin embargo, es clara su **condición de guardián del sistema**, conforme a:

- Su objeto como **ente gestor del SITP**.
- Su rol de contratante, supervisor y organizador del sistema.
- El hecho de que impone estándares, válida hojas de vida, aprueba condiciones del Manual de Operaciones y accede al seguimiento disciplinario y operativo de los concesionarios.

En la **página 101 de su escrito**, la apoderada de TRANSMILENIO incluso reconoce que:

“...la imputación recae sobre la persona que en el momento en que se verifica el hecho dañino tiene la condición de guardián, vale decir, quien detenta un poder de mando sobre la cosa...”

Ese **poder de mando estructural** lo ostenta TRANSMILENIO sobre el sistema. En ese marco, debe responder por:

- Haber confiado la operación del servicio a una empresa como GMOVIL S.A.S. sin demostrar supervisión efectiva.
- No haber acreditado ningún control de velocidad previo al accidente, pese a tratarse de una **zona escolar señalizada**.
- No haber corregido fallas en la conducción o el comportamiento del conductor antes del siniestro.

El daño causado es **antijurídico**, **existe nexo causal** con el servicio, y TRANSMILENIO es **imputable como gestora y garante del SITP**, sin que pueda desviar su responsabilidad sobre terceros.

2. DESVIRTUAR LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS POR EMPRESA GMOVIL S.A.S.

A. INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DE GMOVIL S.A.S.

GMOVIL S.A.S. niega que exista una falla del servicio en el presente caso, alegando el cumplimiento de su función operativa dentro del SITP y atribuyendo la responsabilidad a factores externos o a la conducta de un tercero. No obstante, **el propio Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) No. A0151-2093** desvirtúa dicha postura.

El informe consigna como **hipótesis aplicable al bus (vehículo 1) la 157**, que corresponde al **exceso de velocidad en zona residencial o escolar**, infracción que configura una conducta **antijurídica e imputable al conductor del bus**, quien se encontraba al mando de un vehículo de transporte público colectivo en un entorno altamente sensible: una zona escolar señalizada con pasos peatonales, reductores de velocidad y marcas de advertencia, señales prohibitivas y preventivas desacatadas.

Además:

- No se registraron **huellas de frenado**, lo que impide verificar si existió algún intento de maniobra evasiva o frenado de emergencia.

- No se impuso **comparendo al conductor del bus**, a pesar de que se encontraba plenamente consciente, con capacidad para declarar, y frente a una hipótesis que conlleva presunción de infracción.
- En contraste, al conductor de la motocicleta —quien se encontraba inconsciente— sí se le impuso un comparendo, incluso inconsciente le hicieron la orden de comparendo, lo que revela un **trato probatorio y administrativo desigual**, contrario al principio de igualdad ante la ley.

Por tanto, sí existió una **falla en la prestación del servicio público de transporte masivo**, derivada del comportamiento negligente del conductor, la ausencia de medidas preventivas, y la omisión de GMOVIL como empresa operadora al permitir y no prevenir esta situación, al generar un riesgo jurídicamente desaprobado por la ley y dejándolo a la zar, cuando su deber era reducir la velocidad por el paso peatonal, escolar y por los cuatro filas de reductores de velocidad (**FRANJA DE ESTOPEROLES**) que advertía que debía conducir con mayor cuidado y hacer el pare por el cruce de estudiantes.

B. AUSENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO ALEGADO Y LA CONDUCTA DE GMOVIL S.A.S.

GMOVIL sostiene que no existe vínculo entre el comportamiento de su conductor y los perjuicios invocados por la parte actora. Sin embargo, este argumento no resiste el análisis de los hechos ni del material probatorio allegado.

El nexo de causalidad se encuentra plenamente acreditado a partir de:

- El **IPAT**, que atribuye la hipótesis 157 al bus por exceso de velocidad.
- La **bitácora de seguridad operacional ID 360712**, allegada por TRANSMILENIO S.A., en la cual el conductor **miente al afirmar que cruzó un semáforo que no existe**, afectando la credibilidad de su versión y confirmando su intención de encubrir una conducta negligente.
- La **historia clínica** y el **informe pericial de Medicina Legal**, que acreditan fractura de tibia y clavícula, 100 días de incapacidad

médico-legal, deformidad física permanente y perturbación funcional.

- La **solicitud de valoración por la Junta Regional de Calificación de Invalidez**, formulada en la demanda.
- Las pruebas del **empendimiento de la señora Mireya Carolina Barajas Cortés**, afectado como consecuencia directa de las lesiones, al impedirle realizar actividades laborales que requieren movilidad o pasar valoraciones médicas exigidas para empleabilidad.

Todos estos elementos permiten concluir, con claridad, que **el daño fue consecuencia directa del accidente**, y que este, a su vez, **fue generado por la conducta imprudente del conductor del bus afiliado a GMOVIL**. El nexo causal se encuentra, por tanto, debidamente establecido y no puede ser desconocido.

C. AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA FRENTE A LOS SUPUESTOS PERJUICIOS MORALES Y MATERIALES ALEGADOS

La alegada falta de legitimación en la causa por pasiva también carece de fundamento. GMOVIL S.A.S. es:

- La empresa **operadora del vehículo involucrado en el accidente**.
- La **contratante del conductor**, quien al momento del hecho actuaba en ejercicio de sus funciones.
- Titular de obligaciones contractuales con TRANSMILENIO S.A., dentro del marco del **Contrato de Concesión No. 004 de 2010**.

Dentro de dicho contrato, GMOVIL asume la **vinculación, formación, control y seguimiento del personal conductor**, como se desprende de la **cláusula 108.4**, que exige mantener actualizada su hoja de vida, con registros de accidentes, quejas y entrenamientos, reportados mensualmente a TRANSMILENIO. Así mismo, la **cláusula 16** establece que el cumplimiento de estándares operativos debe sujetarse a los lineamientos del **Manual de Operación**, bajo supervisión del ente gestor.

Por tanto, GMOVIL tiene una **posición activa y determinante en la prestación del servicio público**, lo que le atribuye plena **legitimación por pasiva** respecto a las consecuencias del accidente, sin que pueda escudarse en la figura del concesionario para eludir sus responsabilidades legales y administrativas.

D. RESPONSABILIDAD COMPARTIDA O SOLIDARIA EN CASO DE UNA EVENTUAL CONDENA

GMOVIL solicita que, de ser hallada responsable, se declare la **existencia de responsabilidad compartida con el conductor de la motocicleta**. Esta pretensión carece de sustento técnico y jurídico.

- El **IPAT no atribuye hipótesis de exceso de velocidad ni desobediencia normativa al vehículo 2 (motocicleta)**.
- El **único comparendo impuesto** fue bajo el código C31, en condiciones de inconsciencia del conductor y sin presencia de agente regulando el tránsito, desconociendo quien movió el automotor.
- No existe **prueba objetiva** de que la motocicleta haya omitido el pare, más aún cuando **no hay señal de PARE en ambos sentidos** de la Calle 33.
- El bus transitaba por una **zona escolar**, lo que exige **conducción preventiva reforzada** conforme al artículo 74 del Código Nacional de Tránsito.

En suma, el bus **faltó al deber objetivo de cuidado, excedió el riesgo legítimamente permitido, y contribuyó de manera directa a la producción del daño**. Por tanto, la responsabilidad debe ser atribuida exclusivamente a GMOVIL como empresa operadora y empleadora del conductor que incurrió en la conducta antijurídica.

3. DESVIRTUACIÓN DE LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS POR EMPRESA SEGUROS COMERCIALES BOLIVAR

A. FALTA DE JURISDICCIÓN O COMPETENCIA

Esta excepción debe ser rechazada. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo sí es competente para conocer de este asunto, toda vez que:

- La reclamación no se limita a la ejecución de un contrato entre particulares, sino que se enmarca dentro de una **acción de reparación directa** derivada del funcionamiento del **sistema de transporte público masivo SITP**, del cual el bus asegurado por **SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A.**, identificado con placas **SVS-405** y póliza SOAT No. **15230070576001**, hacía parte.
- Existe **conexidad funcional, fáctica y jurídica** entre los hechos que originan la demanda contra el ente gestor (TRANSMILENIO S.A.), la empresa operadora (GMOVIL S.A.S.) y la aseguradora del vehículo involucrado en el siniestro.
- El Consejo de Estado ha reconocido la procedencia del **fuero de atracción** cuando los hechos que dan lugar a la controversia están vinculados materialmente con el servicio público o con entidades estatales (v. gr. Sección Tercera, Sentencia 66001-23-33-000-2012-00115-01).

Por lo tanto, al formar parte del entramado funcional del SITP y ser la aseguradora del vehículo causante, **SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. se encuentra válidamente vinculada al proceso ante esta jurisdicción.**

B. FALTA DE LEGITIMACIÓN PARA RECLAMAR LA INDEMNIZACIÓN POR EL AMPARO DE GASTOS MÉDICOS, QUIRÚRGICOS, FARMACÉUTICOS Y HOSPITALARIOS

Esta excepción debe ser acogida parcialmente en cuanto a que **los amparos clínicos del SOAT** (gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios) **no son el objeto directo de la presente reclamación contra SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A..**

No obstante, la vinculación procesal de esta aseguradora **no se basa en el cobro del SOAT**, sino en su **condición de aseguradora del bus de placas SVS-405**, identificado con la póliza **No. 15230070576001**, vigente para la fecha del siniestro.

Por lo tanto, **las pretensiones indemnizatorias formuladas en este proceso**, por daño emergente, lucro cesante y daño moral, **no se derivan de la cobertura obligatoria del SOAT**, sino del **deber de indemnizar como tercero civilmente responsable**, conforme a la **teoría de la solidaridad en materia extracontractual**, en la medida en que el daño fue causado con ocasión del uso del vehículo asegurado.

En ese sentido, **SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR S.A. debe responder solidariamente junto con su asegurado**, por tratarse de la entidad que para la fecha del accidente tenía vigente la póliza de seguro obligatorio sobre el vehículo partícipe del siniestro, y cuyas condiciones no excluyen esta clase de indemnización derivada de responsabilidad civil extracontractual.

C. IMPOSIBILIDAD DE RECONOCER PERJUICIO ECONÓMICO

La pretensión de **perjuicio económico** está plenamente sustentada. La víctima no solo sufrió daño corporal, sino una **afectación directa en su capacidad productiva**, dado que:

- Tenía un **emprendimiento en curso**, y tras el accidente, **no ha podido conseguir empleo** debido a que **no puede superar las pruebas médicas requeridas para contratación**.
- Ha tenido que continuar su actividad económica **en condiciones de salud adversas**, lo que se acreditó con los documentos aportados en la demanda, la historia clínica y la solicitud de valoración por **pérdida de capacidad laboral**.

Los perjuicios económicos son **reales, ciertos y derivados del hecho**, y no pueden ser calificados como “infundados” o “ficticios”, pues existen **elementos materiales que los prueban**.

D. IMPOSIBILIDAD DE RECONOCER DAÑO MORAL – NO ESTÁ CUBIERTO POR LA PÓLIZA SOAT

Es cierto que el SOAT **no cubre expresamente el daño moral**, tal como lo establece el **Decreto 056 de 2015**. Sin embargo:

- La pretensión de **daño moral no se dirige exclusivamente a SEGUROS BOLÍVAR**, sino también a **TRANSMILENIO** y **GMOVIL**, quienes están llamados a responder solidariamente por los **perjuicios extrapatrimoniales** derivados de la falla en el servicio público.
- El señalamiento de esta excepción **no tiene efectos sobre el fondo de la demanda**, pues la pretensión extrapatrimonial **no se basa en la póliza SOAT**, sino en la **responsabilidad extracontractual del sistema de transporte público y su asegurador** frente al daño causado.

E. ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA

Esta excepción resulta **infundada** y debe ser desestimada. La parte actora **no pretende enriquecerse de manera injustificada**, sino que reclama una **indemnización proporcional al daño sufrido**, la cual se ha sustentado con **pruebas documentales, médicas y testimoniales**.

La **incapacidad médico-legal definitiva**, los **efectos físicos permanentes** y la **imposibilidad de continuar con su emprendimiento** son **hechos probados y reales**, que desvirtúan cualquier insinuación de abuso del proceso o de intención de beneficio desproporcionado.

4. DESVIRTUACIÓN DE LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

A. APLICACIÓN DE LA TEORÍA DE LA CAUSALIDAD ADECUADA

La Secretaría Distrital de Movilidad intenta exonerarse invocando la teoría de la causalidad adecuada, al afirmar que no existe una acción u omisión suya que pueda considerarse generadora del daño. Esta posición no solo es jurídicamente improcedente, sino que **ignora su función como autoridad estructural del sistema de tránsito de Bogotá**.

La intersección donde ocurrió el siniestro (calle 33 con carrera 17) presenta **una señalización incompleta y deficiente**: solo existe un pare en el costado suroccidente, no hay semáforo (pese a tratarse de una intersección urbana de cruce mixto), y el IPAT no consigna la existencia de zona escolar, aunque esta se encuentra **plenamente demarcada con señales verticales y reductores de velocidad**. Sin embargo por ser zona escolar se debe atender la señal de pare en todos los sentidos.

En tal contexto, es claro que la **Secretaría omitió su deber de garantizar una señalización adecuada, completa y segura**. Esta omisión, tratándose de una **zona escolar de riesgo**, constituye **una falla en el servicio público**, y conforme a la teoría de la imputación objetiva, **es generadora de responsabilidad estatal**.

Por tanto, sí existe un nexo de causalidad adecuado entre el daño y el comportamiento omisivo de la entidad demandada.

B. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

Esta excepción también debe ser desestimada. La Secretaría Distrital de Movilidad, como autoridad de tránsito y cabeza del sector, **tiene responsabilidad directa en la regulación, señalización y control del sistema vial**.

Tal como lo dispone el **artículo 6 del Decreto Distrital 672 de 2018**, le corresponde:

- Dirigir y coordinar la señalización y semaforización.
- Planificar el tránsito y la seguridad vial.
- Controlar la operación del SITP y su interacción con la infraestructura urbana.

En este caso particular, **la omisión de un semáforo en la intersección, la existencia de un pare unilateral y la falta de advertencia oficial de zona escolar** son hechos que demuestran que **la señalización fue incompleta e inadecuada**.

Y si hay señalización indebida o incompleta, **clara y jurídicamente la Secretaría Distrital de Movilidad es responsable**, por cuanto no garantizó las condiciones mínimas para prevenir un accidente en un punto crítico.

Su participación procesal no es accesoria, sino sustancial, y responde a su deber legal de vigilancia y prevención en el sistema de movilidad.

C. CULPA EXCLUSIVA O EXCLUYENTE DE UN TERCERO

Esta excepción también debe rechazarse. Como se ha desarrollado ampliamente:

- El IPAT no registra prueba objetiva de culpa del motociclista, y al contrario, **se consigna la hipótesis 157 (exceso de velocidad) para el bus**.
- No hay testigos, la motocicleta fue movida, y su trazado no aparece en el croquis.
- El comparendo impuesto al motociclista fue bajo la infracción C31, **sin constancia de presencia de agente de tránsito ni posibilidad de ejercer defensa**, ya que el conductor se encontraba inconsciente.
- Por el contrario, **el bus no fue sancionado**, pese a estar plenamente operativo y en condiciones de aportar su versión, evidenciándose un trato desigual e injustificado y es evidente que no atendió la señalización del sector escolar y residencial.

A la luz de estos elementos, **no puede afirmarse que el daño fue ocasionado exclusivamente por un tercero**, cuando hubo un entorno vial propicio para la ocurrencia del siniestro, configurado por omisiones de control y señalización atribuibles a la Secretaría.

D. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Frente a esta excepción genérica, se reitera que el daño fue demostrado a través de múltiples medios:

- **Historia clínica y dictamen pericial** que acreditan la gravedad de las lesiones.
- **Valoración médico-legal** con incapacidad definitiva de 100 días.
- **Prueba del emprendimiento de la víctima**, quien no ha podido recuperar su capacidad productiva.
- Solicitud de prueba de **valoración por la Junta Regional de Calificación de Invalidez**.

La existencia del daño es incuestionable, su origen es claro, y la omisión estructural en el deber de señalización es evidente. Por tanto, **no puede prosperar una excepción vacía, indeterminada y sin sustento probatorio**.

5. DESVIRTUACIÓN DE LAS EXCEPCIONES PRESENTADAS POR EMPRESA AXA COLPATRIA

A. FALTA DE JURISDICCIÓN O DE COMPETENCIA

Esta excepción debe rechazarse. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo **sí es competente** para conocer del presente proceso, toda vez que:

- Se trata de una **acción de reparación directa**, en la que se reclama la responsabilidad de **entidades públicas y concesionarios del servicio público de transporte**, donde AXA COLPATRIA fue vinculada como **aseguradora del vehículo involucrado (motocicleta QJS-62F)**.
- Existe **conexidad fáctica y jurídica** entre el daño reclamado y la intervención del vehículo asegurado, lo que habilita la competencia de esta jurisdicción bajo el principio de integración del contradictorio y el fuero de atracción.

B. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA RESPECTO AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

AXA COLPATRIA fue la **aseguradora vigente del SOAT de la motocicleta de placas QJS-62F**, como consta en el número de póliza **4175514800**. Su vinculación al proceso se justifica en tanto:

- La motocicleta asegurada **resultó involucrada directamente en el siniestro**, y su conductor **fue víctima de lesiones que comprometieron su conciencia**.
- La responsabilidad que se reclama **no es contractual**, sino **derivada de la garantía que debe asumir el asegurador frente a los riesgos cubiertos**, en los términos del Decreto 3990 de 2007.

Por lo tanto, **sí existe legitimación en la causa por pasiva**, en la medida en que se le exige **cumplir las obligaciones derivadas del SOAT**, conforme al principio de reparación integral.

C. INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD ENTRE LAS ENTIDADES DEMANDADAS Y AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

La pretensión no formula solidaridad jurídica entre AXA COLPATRIA y las demás entidades, sino que solicita que la aseguradora **responda dentro del marco de sus obligaciones propias como entidad emisora del SOAT** de un vehículo involucrado en un siniestro vial.

No se pretende extender artificialmente su responsabilidad, sino exigirle que, en calidad de parte garante, **cumpla con la reparación correspondiente dentro de los límites legales del seguro obligatorio**.

D. INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL PRESUNTO DAÑO Y LA ACTUACIÓN DE AXA COLPATRIA S.A. – HECHO DE UN TERCERO

Esta excepción se desvirtúa completamente. AXA COLPATRIA **no está llamada a responder por hechos propios**, sino por las consecuencias derivadas de un accidente que involucra un vehículo asegurado por ella bajo una póliza de SOAT activa.

El **nexo de causalidad existe entre el accidente y el daño sufrido por la víctima**, lo cual activa las obligaciones del asegurador **sin necesidad de atribuirle culpa**. En el régimen del SOAT, el asegurador **responde objetiva y**

automáticamente, sin que sea exigible prueba de culpa ni del conductor ni de terceros.

E. INEXISTENCIA DE COBERTURA MATERIAL DE LA PÓLIZA SOAT No. 1306 - 4175514800 - 2

La póliza No. **4175514800** cubre el vehículo involucrado y estaba vigente a la fecha del accidente (**16 de agosto de 2022**). La existencia de lesiones personales sufridas por la víctima está plenamente acreditada mediante:

- Historia clínica.
- Dictamen de Medicina Legal.
- Solicitud de valoración por la Junta Regional.

Estos hechos se encuentran **dentro del riesgo cubierto por el SOAT**, conforme al artículo 2 del Decreto 3990 de 2007, por tanto **sí hay cobertura material aplicable**.

F. IMPROCEDENCIA DE LOS PERJUICIOS SOLICITADOS POR LA PARTE ACTORA AL AMPARO DE LA PÓLIZA SOAT

Se aclara que **los perjuicios extrapatrimoniales (morales) y económicos reclamados** no se están solicitando **al amparo exclusivo del SOAT**, sino que se han dirigido también contra las demás entidades codemandadas (GMOVIL, TRANSMILENIO y la Secretaría de Movilidad).

No obstante, en lo que respecta al SOAT, **sí se está solicitando la cobertura dentro de los montos máximos legales** para gastos médicos y otros conceptos cubiertos por la póliza. Las indemnizaciones fuera del amparo del SOAT se reclamaron bajo el régimen general de responsabilidad extracontractual.

G. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA DE LA DEMANDANTE ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ

La señora **Rosa Elena Cortés Sánchez** fue vinculada al proceso **como demandante solidaria y madre de la víctima Mireya Carolina Barajas Cortés**, a quien representó moral y afectivamente durante el proceso de recuperación, situación que genera **perjuicios extrapatrimoniales propios**.

Además, es una parte legitimada **para efectos de la reparación directa y reconocimiento del daño moral**, conforme al criterio de afectación cercana acreditado en la jurisprudencia del Consejo de Estado.

H. INDEBIDA CUANTIFICACIÓN DE PERJUICIOS (LUCRO CESANTE Y DAÑO MORAL)

La cuantificación de perjuicios se ajusta a lo establecido por el Consejo de Estado. Además:

- El lucro cesante se basa en la afectación a su actividad económica, debidamente sustentada.
- El daño moral se presume por la gravedad de las lesiones (fracturas, incapacidad definitiva, deformidad física).

Se solicitó la **valoración de la Junta Regional de Calificación de Invalidez**, que permitirá acreditar la pérdida de capacidad laboral, la afectación del proyecto de vida y los perjuicios futuros, de conformidad con la ley y la jurisprudencia.

I. EXCEPCIÓN GENÉRICA O INNOMINADA

Esta excepción carece de desarrollo específico y debe ser desestimada por falta de argumentación concreta. No puede admitirse una excepción vacía y sin sustento frente a un acervo probatorio sólido y pretensiones claras, debidamente sustentadas en derecho y en prueba documental.

III. FRENTE A LAS EXCEPCIONES Y LAS PRUEBAS QUE SE PRETENDEN ALLEGAR

A fin de desvirtuar las excepciones formuladas por las partes demandadas y acreditar plenamente los hechos constitutivos de las pretensiones, esta parte se permite informar que, en el curso del proceso, **allegará y solicitará la**

valoración de los siguientes elementos probatorios, todos relacionados directamente con el siniestro ocurrido el 16 de agosto de 2022 y sus consecuencias físicas, emocionales y económicas para la señora **Mireya Carolina Barajas Cortés**:

1. Historia clínica del Hospital CAFAM Floresta, con fecha 24 de octubre de 2022.

Este documento contiene evolución médica posterior al siniestro, diagnóstico ortopédico, control de secuelas, signos de alarma, tratamiento prescrito y afectaciones persistentes derivadas del accidente de tránsito.

2. Historia clínica expedida por la Clínica Nueva – Congregación de Dominicanas de Santa Catalina de Sena, correspondiente al ingreso de la paciente el 16 de agosto de 2022, día del accidente.

Contiene:

- Diagnóstico de fractura de tibia y peroné.
- Registros quirúrgicos y postoperatorios.
- Evaluaciones médicas interdisciplinarias.
- **Seguimiento emocional por psicología**, en el cual se documenta el impacto psicológico de la inmovilidad, el dolor y la imposibilidad de llevar una vida normal durante el proceso de recuperación.

3. Récord clínico emitido por CAFAM – Medicina Familiar, que compila:

- Antecedentes médicos y quirúrgicos.
- Diagnóstico de fractura de tibia y peroné derecho con indicación de osteotomía.

- Valoración por anestesiología.
- Registro de ingreso a urgencias por signos de alarma posteriores al tratamiento inicial.
- Seguimiento en ortopedia y medicina general.

4. Certificación firmada por el señor Jair Gustavo Bernal Gómez, quien actuó como acompañante y transportador personal de la señora Mireya Carolina Barajas Cortés durante el proceso de recuperación.

Esta certificación da cuenta de que:

- El traslado a clínicas, citas médicas, diligencias personales y controles postoperatorios fue prestado **bajo un contrato verbal**, dada la imposibilidad de la señora Barajas Cortés de movilizarse por sus propios medios tras el accidente.
- El servicio fue sostenido de forma periódica durante el tiempo que se mantuvo convaleciente.

5. Imágenes diagnósticas – Rayos X de tibia y peroné, tomadas a raíz del accidente y correspondientes a los estudios ortopédicos realizados en el proceso postraumático, en las cuales se evidencia la magnitud de la fractura y el tratamiento invasivo requerido.

6. Documentos académicos:

- **Acta de grado de bachillerato.**
- **Diploma y acta de grado como auxiliar administrativa.**

Estos documentos tienen como fin acreditar:

- El nivel académico alcanzado por la víctima.
- Su condición de persona en edad productiva y habilitada laboralmente antes del accidente.
- El impacto directo del siniestro sobre sus oportunidades laborales, toda vez que **no ha podido acceder a empleo formal, ya que no aprueba los exámenes médicos requeridos para contratación**, por las secuelas que presenta.

7. Capturas de pantalla y enlaces de redes sociales del emprendimiento personal de la señora Mireya Carolina Barajas Cortés, dedicado a la sublimación y estampado de camisetas.

<https://www.facebook.com/share/p/19p7VGaEq3/>

<https://www.facebook.com/share/v/19RfchA1if/>

Este emprendimiento constituye su única fuente de sustento económico, el cual se ha visto afectado debido a:

- Limitaciones de movilidad.
- Dolor físico persistente.
- Reducción de su capacidad para desplazarse, producir y entregar los productos.

Estas pruebas tienen como fin **acreditar el perjuicio económico**, tanto en la pérdida de ingresos como en la frustración de proyecto laboral.

8. Video captado directamente por esta parte en el lugar de los hechos (carrera 17 con calle 33), donde se observa:

- La circulación **continua y a alta velocidad de vehículos del SITP.**

- La **ausencia de semáforos** en el cruce.
- La **señalización horizontal deficiente o parcial**, pese a tratarse de una zona escolar.
- La falta de control preventivo o regulación activa del tráfico, lo cual ratifica las condiciones peligrosas en las que se produjo el siniestro y la **omisión estructural en la gestión de la seguridad vial**.

9. Solicitud formal de práctica de prueba testimonial de las siguientes personas:

a) Juan Mateo Trujillo Matallana

- **Cédula de ciudadanía:** 10.142.984.414
- **Dirección:** CLL 87 #95b 15 APTO 109 Bachue Localidad Engativá
- **Teléfono de contacto:** 3022482932

Conductor de la motocicleta QJS-62F, quien fue víctima directa del mismo accidente. Su testimonio es conducente para acreditar la dinámica del hecho, la omisión de señales y semáforos, el entorno de la zona escolar y las consecuencias físicas y emocionales sufridas por Mireya Carolina Barajas Cortés.

b) Kelly Yuliana Martínez Ramírez

- **Cédula de ciudadanía:** 1010177351
- **Dirección:** Carrera 35 # 44-39, barrio El Triunfo, Villavicencio, Meta
- **Teléfono:** 312 216 5032
- **Correo electrónico:** transdangobe@gmail.com

Testigo presencial auxiliar que llegó al lugar del siniestro a socorrer a la víctima. Aportará información directa sobre:

- El estado físico y anímico de la señora Mireya Carolina Barajas Cortés en el momento del accidente.
- Las condiciones del entorno vial en la intersección.
- El trato que recibió la víctima y la necesidad inmediata de atención médica urgente.

Los testimonios de Juan Mateo Trujillo Matallana y Kelly Yuliana Martínez Ramírez son pertinentes, conducentes y útiles, toda vez que ambos estuvieron directamente vinculados a los hechos materia del proceso: el primero como conductor de la motocicleta involucrada en el siniestro, y la segunda como persona que acudió al lugar a brindar auxilio a la víctima. Sus declaraciones permitirán acreditar con detalle las condiciones del entorno vial, la mecánica del accidente, el estado físico y emocional de la señora Mireya Carolina Barajas Cortés, así como el impacto que el siniestro tuvo sobre su vida personal y laboral.

10. Link de acceso a las pruebas documentadas anteriormente

https://drive.google.com/drive/folders/1CIHvDqy8_AQJjaRSBty3Urh2u6IIQf4z

11. Las solicitadas en el libelo de la demanda:

SOLICITUD DE DECLARACIÓN DE PARTE

Señor Juez solicito respetuosamente se decrete la Declaración de Parte de las aquí demandantes MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES en su calidad de víctima directa, ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ madre respectivamente, quienes son las que dependen económicamente de la señora MIREYA CAROLINA; esta solicitud la realizo por ser conducente, pertinente y útiles para establecer los perjuicios de todo orden causado a ellas como víctimas demandantes, según lo normado en al art. 191, 198 del CGP, aplicable por remisión del art. 211 del CPACA, quienes darán cuenta de todo el sufrimiento y congoja que han tenido que padecer con ocasión del accidente.

**SOLICITUD VALORACIÓN MEDICINA LEGAL -VALORACIÓN MÉDICO
LEGAL Y PSICOLOGÍA FORENSE**

Señor Juez solicito respetuosamente se decrete de oficio la valoración de medicina legal por psicología forense de las aquí demandantes MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES en su calidad de víctima directa, SHARON SALOME PULIDO BARAJAS, MELIAN DAIAN PULIDO BARAJAS y ROSA ELENA CORTÉS SÁNCHEZ en su calidad de hijas y madre respectivamente, quienes son las que dependen económicamente de la señora MIREYA CAROLINA. Considero esta solicitud conducente, pertinente y útil para establecer los perjuicios de todo orden causado a ellas como víctimas demandantes, en especial los daños emocionales y psicológicos por las graves afectaciones.

PRUEBA DE OFICIO

**SOLICITUD VALORACIÓN DE LA JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE
INVALIDEZ**

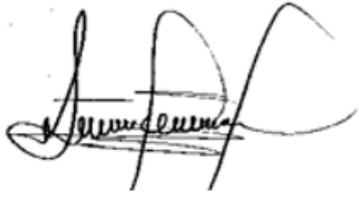
Solicito respetuosamente se decrete de oficio, señor Juez, la valoración por parte de la Junta Regional de Calificación de Invalidez Regional Bogotá, es pertinente, útil y conducente para poder determinar la pérdida de capacidad laboral de la señora MIREYA CAROLINA BARAJAS CORTES, posterior al accidente de tránsito que dio origen a la presente demanda.

NOTIFICACIONES

Para efectos de notificaciones, me permito autorizar la notificación electrónica que trata el artículo 56 de la Ley 1437 de 2011 al correo electrónico hoosper639@yahoo.es o en la Avenida Jiménez No. 4-70 oficina 403 Bogotá.

Del señor Juez.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'John Edward Alarcon Criollo', with a large, stylized flourish extending to the right.

JOHN EDWARD ALARCON CRIOLLO
CC 93.452.261.
T.P. 171182 del C.S de la Judicatura.