

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

Santiago de Cali, Febrero 17 de 2023

Señores Honorables
MAGISTRADOS TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL VALLE DEL CAUCA
rpmemorialestadmvcauca@cendoj.ramajudicial.gov.co
E. S. D.

REFERENCIA: CONTESTACION DEMANDA

PROCESO: REPARACION DIRECTA				
RADICADO 76001-23-33-000-2018-00207-00				
DEMANDANTE: HENRY ALEXANDER HERRERA ALVARADO Y OTROS				
DEMANDADOS:	MUNICIPIO	DE	SANTIAGO	DE CALI
UNION METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES S.A. UNIMETRO				
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA.				

ELSA IVONNE HURTADO LORZA, persona mayor de edad, vecina, domiciliada y residente en Cali (V), identificada con la C.C N° 66´839.389 de Cali (V), abogada en ejercicio, con T.P N° 129.258 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderada judicial de la sociedad **COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LA ERMITA LTDA**, entidad de derecho privado, con domicilio en Cali (V), identificada con NIT 890.303.525-5, representada legalmente por **ANDRES FELIPE CORREA MEJIA** , mayor de edad, con domicilio, vecindad y residencia en Cali (V), mediante el presente escrito y estando dentro del término legal descorro el traslado de la demanda referenciada, presento **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y PROPONGO EXCEPCIONES** de conformidad con lo indicado en el artículo 175 de la ley 1437 de 2011, para que en el momento en que se vaya a definir el litigio, se tengan en cuenta los hechos y precisiones que se hacen a continuación, según las pruebas que se practiquen, anticipando que me opongo a todas y cada una de las pretensiones sometidas a consideración de su Despacho, en los siguientes términos:

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

I.- DEL NOMBRE DEL DEMANDADO, DOMICILIO Y DIRECCION; LOS DE SU REPRESENTANTE O SU APODERADO JUDICIAL

La sociedad aquí demandada, responde al nombre de la COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LA ERMITA LTDA, entidad de derecho privado, con domicilio en Cali (V), identificada con NIT 890.303.525-5, representada legalmente por **ANDRES FELIPE CORREA MEJIA**, mayor de edad, con domicilio en la calle 31 Norte N° 2BN - 106 de la Ciudad de Cali (V), correo electrónico de notificación judicial gerencia@cooplaermita.com, persona jurídica representada judicialmente en el presente asunto de acuerdo al poder a conferido por la suscrita abogada **ELSA IVONNE HURTADO LORZA**, identificada con la C.C N° 66´839.389 de Cali (V) y T.P N° 129.258 del Consejo Superior de la judicatura, con domicilio profesional como obra en el membrete, y residenciada en Cali (V), Correo electrónico registrado en el RNA Ivonne1212@hotmail.com, pero para fines de NOTIFICACIÓN y demás actuaciones en este proceso SOLICITO SE TENGA EL CORREO coordinadorajuridica@cooplaermita.com.

II.-PRONUCIAMIENTO RESPECTO DEL AUTO INTERLOCUTORIO DE FECHA 14 DE DICIEMBRE DE 2020 QUE ADMITE LA DEMANDA.

El referenciado auto en la parte del resuelve salta del numeral segundo al quinto, consta de dos folios y en el segundo folio a pie de página señala que va desde el folio 32 al 35.

III.- FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA, MI REPRESENTADA SE PRONUNCIA RESPECTO A CADA HECHO DE LA SIGUIENTE MANERA:

AL HECHO PRIMERO.- No me consta es una manifestación hecha por el apoderado de la parte actora que se pruebe.

AL HECHO SEGUNDO.- NO ES CIERTO, De acuerdo al código Nacional de Transito todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía,

así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda, va adelante del occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Artículo 108. Separación entre vehículos.

La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Entre los muchos mandatos de ley que rigen la conducción de un vehículo en Colombia esta la que determina la distancia que se debe conservar entre vehículos en marcha.

No obstante lo anterior existe una vieja y simple ‘ley’ conocida a nivel mundial que reemplaza la imposible tabla de distancias. Esta popular ‘ley’ no es otra que la de contar dos segundos (mil uno, mil dos) después de que el auto que nos precede pasa por un punto fijo previamente elegido como referencia.

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia.

Con los ciclistas y los motociclistas deben de mantener al menos un metro y medio de distancia y durante un adelantamiento mantener una distancia lateral suficiente.

El exceso de velocidad, la confianza en el estilo de manejo de cada persona y los sistemas de frenos del vehículo, influyen en gran parte a que una persona no tome las medidas necesarias, lo que lleva a ocasionar accidentes.

Una de las variables que debe tener en cuenta un conductor, sin importar el modelo o tipo de vehículo que maneje, es la distancia de detención, la cual es el tramo que recorre un vehículo desde que el conductor percibe la situación que lo obliga a frenar hasta que se detiene totalmente. Como esta detención no se produce de inmediato, es ahí donde el conductor pierde el control de la situación y ocurren los accidentes. Lo que le sucedió al occiso por no mantener la distancia reglamentada en nuestra legislación, causando con esa actitud su propia muerte.

Para poder establecer el tiempo de detención hay que tener en cuenta otros dos factores: el tiempo de frenado (lapso que transcurre mientras se accionan los frenos y el vehículo se detiene por completo) y el de reacción del conductor (tiempo que le toma al usuario asimilar una situación y pisar el freno del vehículo).

De acuerdo a estudios, el tiempo de reacción de una persona está calculado en un segundo, sin embargo este puede variar de acuerdo a los reflejos de cada individuo, la edad, su destreza al conducir, el cansancio y la concentración al manejar.

Por su parte, el tiempo de frenado del vehículo está condicionado a su estado mecánico en cuanto a las llantas, eficacia del sistema de frenos y de la suspensión, a lo que se suma el estado de la vía y el clima.

Por lo tanto el occiso no mantuvo la distancia reglamentada por el Código Nacional de Transito en razón a esto causó el accidente siendo culpa única y exclusiva de la víctima.

CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS. ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

En el mismo hecho menciona el apoderado de la parte demandante que no existía un paradero de bus , pero para el caso que nos ocupa no existía una señal de prohibición en relación a recoger pasajeros de conformidad al código nacional de tránsito en su ARTÍCULO 112. DE LA OBLIGACIÓN DE SEÑALIZAR LAS ZONAS DE PROHIBICIÓN. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Así mismo en el código nacional de tránsito en su artículo 2 establece la figura de Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Un conductor que ha realizado una parada momentánea, no incurre en infracción de tránsito por tal proceder y bajo ninguna circunstancia configura el ESTACIONAMIENTO en zona prohibida que si es conducta sancionable. Es así, que **existe clara diferencia entre parada momentánea y el estacionamiento consistente en que el conductor se baja, cierra el vehículo y lo deja en un lugar en el que se prohíbe parquear.**

ARTÍCULO 121. PARADEROS. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.

En razón a este artículo nos basamos en lo consignado en el Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali – Visión 2030 Documento Técnico de Soporte (DTS) ‘Parte II: Indicadores y Objetivos Marco Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Alcaldía de Santiago de Cali. Teniendo en cuenta que la Señalización a Nivel de Ciudad respectivamente en Santiago de Cali actualmente no cuenta con un inventario de señalización horizontal y vertical que permita determinar si las señales en las vías son adecuadas, claras y suficientes para mantener informados a los actores de la movilidad como los peatones, ciclistas y conductores tanto del transporte público como privado.

En cuanto a señales visuales en las que se indique la próxima parada del bus de TPC tradicional, no hay evidencia de este tipo de elementos en este tipo de sistema de transporte público, dado que este tipo de sistemas no tiene un itinerario de paradas establecidas, sino que son decididas a conveniencia de los usuarios, por ejemplo cercanía a su lugar de destino o sitios seguros y transitables.

En cuanto a señales audibles que ayuden a las personas con discapacidad a acceder al TPC Tradicional en los paraderos, es inexistente, por su modo de funcionar; ya que los paraderos no están previamente establecidos de acuerdo a las rutas, sino que funcionan ,bajo dos premisas básicas: paradas a decisión del usuario o por la facilidad que tiene este sistema para realizar paradas a conveniencia del operador del bus. Así, de esta forma se hace completamente difícil la implementación de dichas señales en las paradas de los buses.

Asi mismo lo determinado en el transcurso de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la **ORDEN DE ARCHIVO**, de fecha 29-09-2017 , la cual en sus apartes determina: “...Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el album fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico , el dispositivo Web - Shre faro focus 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial “AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE” evidencia entregada a la

Policia Nacional recogido por el investigador .JESUS ANDRADE SALAZAR asi como el informe pericial de Fiica Forense rendido por el perito especializado Forense PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policia Judicail que HIPOTESIS TECNICA: SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos , los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita esta ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaucion en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis “ en el análisis desarrollado se determino que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevo a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la moticicleta se movilizaba hacia el nororiente de la via mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio publico presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del accidente para el MOTOCICLISTA falta de precaucion al desplazarse por una calzada, al no guardar la distancia debida entre vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbuis que delante de el se desplazaba. Teniendo en cuenta las circunstancias tempor-espaciales b y modales analgamentes del suceso la modalidad culposa seria en principio, la forma de culpabilidad donde tendria cabida la adecuación típica o encaj descriptivo al fluir del acervo los basamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el canon 23 del código penal _” La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infraccion al deber objetivo dfe cuidado y

el agente debio haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confio en poder evitarlo.

Los daños corporales sufridos por la victima según el acta de levantamiento a cadáver, devienen compartibles con accidente de transito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito. Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de covicción estruturando una perspecxtiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIO POR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA. (EL SUBRAYADO ES MIO)

En este orden de ideas, permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado entratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.
(EL SUBRAYADO ES MIO)

Bajo los anteriores lineamientos se ordena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme a lo contenido en el articulo 79 de la ley 906 del 2004.

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468

OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL UNIDAD DE VIDA

Cabe mencionar que la orden de archivo esta firmada en el acápite de ENTERADOS POR LA VICTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.N° 66.950.900 y el MINISTERIO PUBLICO: GLORIA EDITH RAMIREZ

AL HECHO TERCERO: No me consta pero me permito manifestar que como el apoderado de la parte actora, está haciendo referencia a unos Informes deben dejarse a disposición de las otras partes para que soliciten la respectivas objeciones, adiciones o aclaraciones, por ser una prueba susceptible de

contradicción y debe de ser incorporado al proceso por los patrulleros que lo realizaron a través de su testimonio en Audiencia pública, para que sea controvertido por las partes. Asi mismo se debe de tener en cuenta que el apoderado de la parte actora no tiene en cuenta ni menciona en todo su escrito de demanda LA INVESTIGACIÓN CON NOTICIA CRIMINAL QUE CURSO EN LA FISCALÍA 35 SECCIONAL EN LA UNIDAD DE DELITOS CONTRA LA VIDA - HOMICIDIOS EN ACCIDENTE DE TRANSITO - CALI BAJO EL RADICADO N° 760016000193 2016 00210 EL CUAL FUE ARCHIVADO POR CONDUCTA ATÍPICA ART. 79 C.P.P. CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA que para el caso que nos ocupa en el expediente debe de reposar de acuerdo al croquis elaborado por el guarda de transito adscrito a la Secretaria de Transito los siguientes documentos: Informe Policial FPJ3, Informe Ejecutivo, Bosquejo topográfico, el CD Web share, Álbum Fotográfico y el Concepto Técnico que es el informe idóneo que practico el grupo de criminalística de la Fiscalia General de la Nacion estos documentos la suscrita los solicito mediante Derecho de Peticion al Fiscalia 35 Seccional - De acuerdo al Informe Policial de Accidente De Transito No 76001000 A 00-21450. Aportado en la Demanda.

Asi mismo manifiesto que en este hecho se menciona que el hoy occiso realiza una maniobra para esquivar un bus de transporte urbano afiliado a mi representada asi las cosas se vislumbra que el Señor Herrera no conducía con el debido cuidado y no mantuvo la distancia estipulada en el Codigo Nacional de Transito, pues al ser un conductor de ese tipo de vehículos y hacer recorridos por las diferentes sitios de la ciudad y al ser miembro de la Policía Nacional debe de conocer y ser cumplidor con este tipo de reglamentaciones que es conservar la distancia y las normas establecidas para un adelantamiento para toda clase de vehículo, teniendo que las mismas personas que diariamente utilizan las vías en los diferentes medios de transporte, debio el hoy occiso asumir actitudes de más cuidado al transitar las vías de Cali, actitud que no tuvo el occiso ya que siendo conductor de ese tipo de vehículo sabe que el cuidado debe ser el máximo por que al tener solo dos llantas su equilibrio se va a ver afectado por cualquier causa externa que para el caso que nos ocupa fue el realizar una maniobra de adelantamiento sin mantener la distancia de seguridad, apporto fotografías en donde se evidencia que el conductor ya venia

volcanse de acuerdo a la huella de frenada que se registra en la fotografía antes de la parada y si la vía estaba húmeda debió el hoy occiso el deber de conducir con el mayor cuidado.

Reitero lo consignado en la ORDEN DE ARCHIVO sobre la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el album fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico, el dispositivo Web - Shre faro focus 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial "AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE." evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA: SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos, los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita está ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaución en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis " en el análisis desarrollado se determinó que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevó a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la motocicleta se movilizaba hacia el nororiente de la vía mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio público presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista. TAL COMO LO ESTIPULA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO

TÍTULO III

NORMAS DE COMPORTAMIENTO - CAPÍTULO V - CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.

(...)

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.
LOS CONDUCTORES DE BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS, ESTARÁN SUJETOS A LAS SIGUIENTES NORMAS:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Teniendo en cuenta lo estipulado en el código de tránsito, se tendría que observar si el occiso estaba transitando por la vía tal como lo estipula la normatividad legal la cual reza:

(...)

ARTÍCULO 3. EL ARTÍCULO 96 DE LA LEY 769 QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. LAS MOTOCICLETAS SE SUJETARÁN A LAS SIGUIENTES NORMAS ESPECÍFICAS:

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

(...)

ARTÍCULO 17. MODIFÍQUESE EL ARTÍCULO 60 DE LA LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

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

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

(...)

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

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

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

Vías de doble sentido de tránsito.

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

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

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

Asi mismo: el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Artículo 108.

(...)

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

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

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

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

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

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

Por lo tanto es claro que el occiso no estaba cumpliendo con la normatividad que les asiste a los conductores de esta clase de vehículos cuando transitan las vías de la ciudad.

AL HECHO CUARTO.- No me consta, que se pruebe por ser un hecho ajeno al conocimiento de mi representada, toda vez que es una prueba que se puede controvertir y por tanto el solo dictamen por sí solo no tiene carácter probatorio, debe de ser incorporado al proceso por el médico que lo suscribió a través de su testimonio en Audiencia pública, para que sea controvertido por las partes.

.

AL HECHO QUINTO.- NO ES CIERTO, De acuerdo al código Nacional de Transito todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía, así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda , va adelante del

occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre

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

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

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

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

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

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

Entre los muchos mandatos de ley que rigen la conducción de un vehículo en Colombia esta la que determina la distancia que se debe conservar entre vehículos en marcha, no obstante lo anterior existe una vieja y simple 'ley' conocida a nivel mundial que reemplaza la imposible tabla de distancias, esta popular 'ley' no es otra que la de contar dos segundos (mil uno, mil dos) después de que el auto que nos precede pasa por un punto fijo previamente elegido como referencia.

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia.

Con los ciclistas y los motociclistas hay que extremar las precauciones debido a que son los más vulnerables de la vía. Por lo tanto estos deben de mantener al menos un metro y medio de distancia y durante un adelantamiento mantener una distancia lateral suficiente. El exceso de velocidad, la confianza en el estilo

de manejo de cada persona y los sistemas de frenos del vehículo, influyen en gran parte a que una persona no tome las medidas necesarias, lo que lleva a ocasionar accidentes.

Una de las variables que debe tener en cuenta un conductor, sin importar el modelo o tipo de vehículo que maneje, es la distancia de detención, la cual es el tramo que recorre un vehículo desde que el conductor percibe la situación que lo obliga a frenar hasta que se detiene totalmente. Como esta detención no se produce de inmediato, es ahí donde el conductor pierde el control de la situación y ocurren los accidentes. Lo que le sucedió al occiso por no mantener la distancia reglamentada en nuestra legislación, causando con esa actitud su propia muerte.

Para poder establecer el tiempo de detención hay que tener en cuenta otros dos factores: el tiempo de frenado (lapso que transcurre mientras se accionan los frenos y el vehículo se detiene por completo) y el de reacción del conductor (tiempo que le toma al usuario asimilar una situación y pisar el freno del vehículo).

De acuerdo a estudios, el tiempo de reacción de una persona está calculado en un segundo, sin embargo este puede variar de acuerdo a los reflejos de cada individuo, la edad, su destreza al conducir, el cansancio y la concentración al manejar. Por su parte, el tiempo de frenado del vehículo está condicionado a su estado mecánico en cuanto a las llantas, eficacia del sistema de frenos y de la suspensión, a lo que se suma el estado de la vía y el clima, por lo tanto el occiso no mantuvo la distancia reglamentada por el Código Nacional de Transito en razón a esto causó el accidente siendo culpa única y exclusiva de la víctima.

En el mismo hecho menciona el apoderado de la parte demandante que no existía un paradero de bus , pero para el caso que nos ocupa no existía una señal de prohibición en relación a recoger pasajeros de conformidad al código nacional de tránsito en su ARTÍCULO 112. DE LA OBLIGACIÓN DE SEÑALIZAR LAS ZONAS DE PROHIBICIÓN. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del

funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Así mismo en el código nacional de tránsito en su artículo 2 establece la figura de Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Un conductor que ha realizado una parada momentánea, no incurre en infracción de tránsito por tal proceder y bajo ninguna circunstancia configura el ESTACIONAMIENTO en zona prohibida que si es conducta sancionable. Es así, que existe clara diferencia entre parada momentánea y el estacionamiento consistente en que el conductor se baja, cierra el vehículo y lo deja en un lugar en el que se prohíbe parquear.

(...)

ARTÍCULO 121. PARADEROS. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.

En razón a este artículo nos basamos en lo consignado en el Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali - Visión 2030 Documento Técnico de Soporte (DTS) 'Parte II: Indicadores y Objetivos Marco Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Alcaldía de Santiago de Cali.

Teniendo en cuenta que la Señalización a Nivel de Ciudad respectivamente en Santiago de Cali actualmente no cuenta con un inventario de señalización horizontal y vertical que permita determinar si las señales en las vías son adecuadas, claras y suficientes para mantener informados a los actores de la movilidad como los peatones, ciclistas y conductores tanto del transporte público como privado.

En cuanto a señales visuales en las que se indique la próxima parada del bus de TPC tradicional, no hay evidencia de este tipo de elementos en este tipo de sistema de transporte público, dado que este tipo de sistemas no tiene un itinerario de paradas establecidas, sino que son decididas a conveniencia de los usuarios, por ejemplo cercanía a su lugar de destino o sitios seguros y transitables.

En cuanto a señales audibles que ayuden a las personas con discapacidad a acceder al TPC Tradicional en los paraderos, es inexistente, por su modo de funcionar; ya que los paraderos no están previamente establecidos de acuerdo a las rutas, sino que funcionan ,bajo dos premisas básicas: paradas a decisión del usuario o por la facilidad que tiene este sistema para realizar paradas a conveniencia del operador del bus. Así, de esta forma se hace completamente difícil la implementación de dichas señales en las paradas de los buses.

Asi mismo el apoderado de la parte actora atribuye el hecho al exceso de velocidad que no le cabe al vehículo conducido por el señor Bello y vinculado a mi representada toda vez de que según su manifestación el vehículo para a recoger un pasajero, contradiciendo cualquier exceso de velocidad , se pregunta la suscrita como un vehículo que se encuentra detenido va a exceder la velocidad a contrario censo del occiso que por no mantener la distancia y presuntamente el si iba a exceso de velocidad no pudo realizar la maniobra con precisión la cual termino con su deceso.

Asi mismo el conductor del vehículo afiliado a mi representada nunca huyo del lugar de los hechos como lo pretende hacer ver el apoderado de la parte actora , prueba de eso lo manifestado por el apoderado de la parte actora en el hecho tercero de su demanda donde manifiesta que según el informe de novedad presentados por los patrulleros de la policía Nacional el conductor del MIO , huyo del lugar teniendo que ser identificado por cámaras de seguridad ubicadas en un establecimiento comercial.

Y se debe de tener en cuenta lo determinado en el transcurso de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la ORDEN DE ARCHIVO de fecha 29-09-2017, la cual en sus apartes determina:

(...)

Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el álbum fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico, el dispositivo Web - Shred, faro focus 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial "AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE ." evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA : SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos, los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita está ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaución en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis "en el análisis desarrollado se determino que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevo a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la motocicleta se movilizaba hacia el nororiente de la vía mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio público presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del accidente para el MOTOCICLISTA falta de precaución al desplazarse por una calzada, al no guardar la distancia debida entre vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbús que delante de él se desplazaba

Teniendo en cuenta las circunstancias tempor- espaciales y modales analagantes del suceso la modalidad culpable sería en principio, la forma de culpabilidad donde tendría cabida la adecuación típica o encaje descriptivo al fluir del acervo los fundamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el artículo 23 del código penal, La conducta es culpable cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confió en poder evitarlo.

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

Los daños corporales sufridos por la victima según el acta de levantamiento a cadáver , devienen compartibles con accidente de transito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito . Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de covicción estruturando una perspecxtiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIO P'OR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA. El subrayado es mio

En este orden de ideas , permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado en-tratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.

Bajo los anteriores lineamientos se or4dena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme al lo contenido en el articulo 79 de la ley 906 del 2004.

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468

OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL
UNIDAD DE VIDA

(...)

Cabe mencionar que la orden de archivo esta firmada en el acápite de ENTERADOS por la VICTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.No 66.950.900 y el MINISTERIO PUBLICO: GLORIA EDITH RAMIREZ

AL HECHO SEXTO.- No me consta que se pruebe, pero aclaro que en el hecho quinto el apoderado no es claro en su apreciación y le endilga ese hecho también al conductor del vehículo afiliado a mi representada y en este hecho se ratifica en lo manifestado en el informe de novedad presentado por los patrulleros de la policía Nacional el cual estipula que: “El conductor del MIO, huyo del lugar teniendo que ser identificado por cámaras de seguridad ubicadas en un establecimiento comercial”, las comillas, negrillas y subrayado es mio por lo tanto el conductor del vehículo afiliado a mi representada no se le atribuye ese actuar.

AL HECHO SEPTIMO.- No me consta, por ser un hecho ajeno a mi representada. Pero se ha evidenciado dentro de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la ORDEN DE ARCHIVO, de fecha 29-09-2017, la cual en sus apartes determina:

(...)

Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el álbum fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico, el dispositivo Web - Shre faro focus 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial "AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE ." evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA : SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos, los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita está ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaución en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis "en el análisis desarrollado se determino que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevo a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la motocicleta se movilizaba hacia el nororiente de la vía mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio público presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del accidente para el MOTOCICLISTA falta de precaución al desplazarse por una calzada, al no guardar la distancia debida entre vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbús que delante de él se desplazaba

Teniendo en cuenta las circunstancias tempor- espaciales y modales analizando los elementos del suceso la modalidad culpable sería en principio, la forma de culpabilidad donde tendría cabida la adecuación típica o encaje descriptivo al fluir del acervo los fundamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el canon 23 del código penal, La

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confío en poder evitarlo.

Los daños corporales sufridos por la víctima según el acta de levantamiento a cadáver, devienen compartibles con accidente de tránsito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito. Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de convicción estructurando una perspectiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIÓ POR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA. El subrayado es mío

En este orden de ideas, permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado en tratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.

Bajo los anteriores lineamientos se ordena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme al contenido en el artículo 79 de la ley 906 del 2004.

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468

OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL UNIDAD DE VIDA

(...)

Cabe mencionar que la orden de archivo está firmada en el acápite de ENTERADOS por la VÍCTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.No 66.950.900 y el MINISTERIO PÚBLICO: GLORIA EDITH RAMÍREZ

Por lo tanto al determinar la Fiscalía que EL SUCESO SE DIO POR LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, en donde el Apoderado afirma en este hecho que la conducción de vehículo motocicleta es considerado una ACTIVIDAD PELIGROSA se configura que el occiso no tuvo el debido cuidado y ocasionó el mismo su muerte por su imprudencia al no mantener la distancia y realizar maniobras peligrosas realizando como dice el apoderado de la parte actora una actividad que se considera como peligrosa

AL HECHO OCTAVO.- No me consta que se pruebe. Y en relación a este hecho el apoderado de la parte actora relaciona en las pretensiones de su demanda a otras personas , las cuales no se establece el vinculo con el occiso ni su dependencia económica así mismo el apoderado de la parte actora, debe dejar a disposición los documentos que acrediten esa situación para que las otras partes soliciten la respectivas objeciones, adiciones o aclaraciones, por ser una prueba susceptible de contradicción ya que por tratarse de perjuicios a la vida en relación, deberá ser debidamente probado por la parte actora. En relación a este punto se hace contradictorio que en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policía Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policía Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA era SOLTERO

AL HECHO NOVENO.- No me consta, por ser un hecho ajeno a mi representada, es una manifestación del apoderado de la parte actora. En relación a este punto se hace contradictorio que en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policía Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policía Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA era SOLTERO si como menciona el apoderado de la parte actora se hizo un informe de parte de la policía al cual el le da tan elevada connotación también debe de prevalecer la manifestación que hacen de que su estado civil era SOLTERO. Por lo tanto se hace contradictorio la reclamación de los perjuicios para la compañera permanente si la misma POLICIA esta manifestando en un Informe el Estado Civil del Auxiliar, condición que debe de reposar en los archivos de la Policía información que tuvo que ser recaudada por los patrulleros que hicieron dicho informe.

AL HECHO DECIMO.- Es cierto que se celebó la conciliación a la cual asistió mi representada diligencia en la cual se manifestó que en relación a mi representada no le asistía responsabilidad a nuestro conductor por tratarse de una situación en donde la culpa era exclusiva de la víctima.

Teniendo en cuenta que la ORDEN DE ARCHIVO data del 29 -09-2017 y la conciliación de que habla el apoderado de la parte actora se llevo a cabo el 29 de Diciembre de 2017 ya se tenia conocimiento por parte de la Señora CARMEN LEDEZMA PAZ del Archivo de la investigación proferido por la Fiscal 35 Seccional por la **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA.**

III.- DEL PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Frente a la pretensiones de la demanda, mi representada se opone rotundamente a la prosperidad de todas y cada de las indicadas en el libelo demandatorio.

Me opongo en nombre de mí representada a que se decreten las pretensiones formuladas en la demanda por la parte Demandante, si se tiene en cuenta que el accidente de tránsito se produjo por causas que no han sido probadas, toda vez que su Despacho no puede confiar solo en las manifestaciones del actor, Pues no existen factores determinantes que den por ciertos los hechos expuestos por la parte actora, tampoco se aporta ningún otro elemento de juicio del que se pueda deducir fehacientemente la ocurrencia de los hechos descritos en el libelo demandatorio.

Desde ahora me opongo a que se Despache favorablemente las pretensiones de la parte actora, toda vez que debe de demostrar la responsabilidad en el accidente de tránsito del conductor del bus de la COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LA ERMITA LTDA., y consecuentemente, la responsabilidad civil en la Empresa COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LA ERMITA LTDA; oponiéndome desde ya a cada una de las declaraciones y condenas.

Ademas el Apoderado de la aprte actora relaciona en su escrito de demanda en lo que se pretende a una serie de personas las cuales no ha acreditado cual era la relacion con el occiso como: JEREMY ALEJANDRO HERRERA SANGUINO, YHEFRY ALEXANDER HERRERA LEDEZMA, JHORS ANGEL HERRERA ZAPATA , ADELMA ALVARADO BURBANO , IRINA HERRERA ALVARADO , JHON FECTOR

HENAO HERRERA, BRAY STIC HENAO HERRERA, ZULLY HERRERA ALVARADO. MICHEL STEBAN RESTREPO HERRERA, MONICA GISELLA LEDEZMA, MARIA HORTENSIA PAZ ZUÑIGA Y YUDI ESPERANZA PAZ, no se tiene conocimiento del parentesco ni consanguinidad ni grado de afinidad ni menciona en calidad de que reclaman ni la dependencia económica ni es claro el vinculo que tenían con el occiso.

Igualmente se pretende una condena y manifiesta reclamar en calidad de compañera permanente y en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA era **SOLTERO** si como menciona el apoderado de la parte actora se hizo un informe de parte de la policía al cual el le da tan elevada connotación también debe de prevalecer la manifestación que hacen de que su estado civil era **SOLTERO**. Por lo tanto se hace contradictorio la reclamación de los perjuicios para la compañera permanente si la misma POLICIA esta manifestando en un Informe el Estado Civil del Auxiliar, condición que debe de reposar en los archivos de la Policia einformacion que tuvo que ser recaudada por los patrulleros que hicieron dicho informe.

Ademas de la EXCESIVA TASACION DE PERJUICIOS, la parte actora solicita por concepto de perjuicios inmateriales una serie de sumas sin ningún sustento probatorio y exageradas, y como ya se dijo relaciona una serie de personas y no especifica el vinculo que tenían con el occiso, máxime que recientemente la Sección Tercera del H. Consejo de Estado en el documento ordenado mediante acta No. 23 del 25 de septiembre de 2014, recopiló línea jurisprudencial y estableció los criterios unificados para la reparación de los perjuicios inmateriales, que en tratándose de reparación al daño moral en caso de Muerte aplica la siguiente tabla:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Asi mismo argumenta la el apoderado de la parte actora que se declara responsable a mi representada y por lo tanto se le condene al pago de unos perjuicios teniendo en cuenta que a mi representada no le asiste responsabilidad toda vez de que que existe la ausencia de responsabilidad del conductor del vehiculo afiliado a mi representada pues no exsiste la presunta irregular actuación desplegada por el conductor del vehículo automotor afiliado a la entidad que represento, que manifiesta el apoderado de la parte actora por el contrario quien tuvo una conducta irregular y falto a las normas de transito fuel occiso por no mantener la distancia reglamentada que se debe de tener entre los vehículos De acuerdo al código Nacional de Transito todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía, así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda , va adelante del occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia generando con ese actuar su propio deceso enmarcado en la culpa exclusiva de la victima.

IV.- DE LAS EXCEPCIONES A PROPONER

1.-Como EXCEPCION formulo la IMNOMINADA, ya que el juez podrá declarar probada cualquier excepción que destruya las pretensiones de la demanda.

2-. ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA:

Es imposible imponer una condena y ordenar el resarcimiento de un detrimento por perjuicios no demostrados o presuntos, o si se carece de la comprobación de su magnitud y realización, ya que no es admisible la presunción en esa materia, de manera que una indemnización sin fundamentos fácticos ni jurídicos, necesariamente se traducirá en un lucro indebido, como sucedería en un caso como el presente.

3-. Como EXCEPCION formulo la de AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, ya que no existe la presunta irregular actuación desplegada por el conductor del vehículo automotor afiliado a la entidad que represento, que manifiesta el apoderado de la parte actora por el contrario quien tuvo una conducta irregular y falto a las normas de transito fue el occiso por no mantener la distancia reglamentada que se debe de tener entre los vehículos De acuerdo al código Nacional de Transito todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía, así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda , va adelante del occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Artículo 108. Separación entre vehículos.

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

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

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

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

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

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

Entre los muchos mandatos de ley que rigen la conducción de un vehículo en Colombia esta la que determina la distancia que se debe conservar entre vehículos en marcha.

No obstante lo anterior existe una vieja y simple 'ley' conocida a nivel mundial que reemplaza la imposible tabla de distancias.

Esta popular 'ley' no es otra que la de contar dos segundos (mil uno, mil dos) después de que el auto que nos precede pasa por un punto fijo previamente elegido como referencia.

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia.

Con los ciclistas y los motociclistas hay que extremar las precauciones debido a que son los más vulnerables de la vía. Por lo tanto estos deben de mantener al menos un metro y medio de distancia y durante un adelantamiento mantener una distancia lateral suficiente.

El exceso de velocidad, la confianza en el estilo de manejo de cada persona y los sistemas de frenos del vehículo, influyen en gran parte a que una persona no tome las medidas necesarias, lo que lleva a ocasionar accidentes.

Una de las variables que debe tener en cuenta un conductor, sin importar el modelo o tipo de vehículo que maneje, es la distancia de detención, la cual es el tramo que recorre un vehículo desde que el conductor percibe la situación que lo obliga a frenar hasta que se detiene totalmente. Como esta detención no se produce de inmediato, es ahí donde el conductor pierde el control de la situación y ocurren los accidentes. Lo que le sucedió al occiso por no mantener la distancia reglamentada en nuestra legislación, causando con esa actitud su propia muerte.

Para poder establecer el tiempo de detención hay que tener en cuenta otros dos factores: el tiempo de frenado (lapso que transcurre mientras se accionan los frenos y el vehículo se detiene por completo) y el de reacción del conductor (tiempo que le toma al usuario asimilar una situación y pisar el freno del vehículo).

De acuerdo a estudios, el tiempo de reacción de una persona está calculado en un segundo, sin embargo este puede variar de acuerdo a los reflejos de cada individuo, la edad, su destreza al conducir, el cansancio y la concentración al manejar.

Por su parte, el tiempo de frenado del vehículo está condicionado a su estado mecánico en cuanto a las llantas, eficacia del sistema de frenos y de la suspensión, a lo que se suma el estado de la vía y el clima.

Por lo tanto el occiso no mantuvo la distancia reglamentada por el Código Nacional de Transito en razón a esto causó el accidente siendo culpa única y exclusiva de la víctima.

Y se debe de tener en cuenta lo determinado en el transcurso de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la ORDEN DE ARCHIVO, de fecha 29-09-2017, la cual en sus apartes determina:

(...)

Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el álbum fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico, el dispositivo Web - Shred, el faro focus 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial "AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE ." evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA : SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos, los puntos de impacto de los

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

mismos, donde se observa que el microbús de la ermita esta ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaucion en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis “en el análisis desarrollado se determino que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevo a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la moticicleta se movilizaba hacia el nororiente de la via mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio publico presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del acxcidente para el MOTOCICLISTA falta de precaucion al desplazarse por una calzada, al no guaradar la distancia debida entre vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbuis que delante de el se desplazaba

Teniendo en cuenta las circunstancias tempor- espaciales b y modales analgamentes del suceso la modalidad culposa seria en principio, la forma de culpabilidad donde tendria cabida la adecuación típica o encaje descriptivo al fluir del acervo los basamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el canon 23 del código penal, La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infraccion al deber objetivo de cuidado y el agente debio haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confio en poder evitarlo.

Los daños corporales sufridos por la victima según el acta de levantamiento a cadáver , devienen compartibles con accidente de transito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito . Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de coviccion estruturando una perspecxtiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIO P'OR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA. El subrayado es mio

En este orden de ideas , permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado en-tratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.

Bajo los anteriores lineamientos se or4dena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme al lo contenido en el articulo 79 de la ley 906 del 2004.

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468

OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL
UNIDAD DE VIDA

(...)

Cabe mencionar que la orden de archivo esta firmada en el acápite de ENTERADOS por la VICTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.No 66.950.900 y el MINISTERIO PUBLICO: GLORIA EDITH RAMIREZ

4-. Como EXCEPCION formulo la de AUSENCIA DE NEXO CAUSAL, ya que no hay relación de causalidad entre la presunta infracción de tránsito del conductor del vehículo automotor involucrado con los supuestos hechos enunciados en el escrito demandatorio. y como soporte a lo manifestado la ORDEN DE ARCHIVO donde la Fiscal adjudica LA CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA y proceda a archivar la actuación a los conductores MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468 y OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

5-. Como EXCEPCION formulo la de EXCESIVA TASACION DE PERJUICIOS, la parte actora solicita por concepto de perjuicios inmateriales una serie de sumas sin ningún sustento probatorio y exageradas, y como ya se dijo relaciona una serie de personas y no especifica el vinculo que tenían con el occiso, máxime que recientemente la Sección Tercera del H. Consejo de Estado en el documento ordenado mediante acta No. 23 del 25 de septiembre de 2014, recopiló línea jurisprudencial y estableció los criterios unificados para la reparación de los perjuicios inmateriales, que en tratándose de reparación al daño moral en caso de Muerte aplica la siguiente tabla:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

PERJUICIO MORAL

El concepto se encuentra compuesto por el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo.

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE

Para la reparación del daño moral, en caso de muerte, se han diseñado cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas.

Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno- filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. Grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio (100 smlmv).

Nivel No. 2. Donde se ubica la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.

Como EXCEPCION formulo la de INEXISTENCIA DE PRUEBA DESMOSTRATIVA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR, ya que, pese a que el origen de la responsabilidad del transportador es de estirpe normativo, dicha presunción admite prueba en contrario.

6-. Como EXCEPCION formulo la de COBERTURA DE PERJUICIOS PATRIMONIALES SUFRAGADAS POR LAS ENTIDADES POLICIA NACIONAL - SEGURIDAD SOCIAL Y ASEGURADORAS; pues, los perjuicios patrimoniales - daño emergente y lucro cesante- que aquí se pretenden, en gran parte las asumieron las entidades de seguridad social y aseguradoras a que estaba afiliado el occiso y que debieron haber afectado las pólizas. En este punto el occiso al estar adscrito a la Policía Nacional , esta entidad debe de cancelar a sus padres o compañera permanente o conyuge si la tuviere lo correspondiente a sus prestaciones sociales y de ser derecho si se comprueba la calidad de compañera permanente tendría derecho a la pension de no ser asi, si se demuestra la dependencia económica de sus padres tendrían derecho a la pension y otras indemnizaciones a que hubiere lugar.

7-. Como EXCEPCION propongo la de CONCAUSA, frente a esta figura jurídica, la Sección Tercera del Consejo de Estado ha sostenido¹ que el comportamiento de la víctima habilita al juzgador para reducir el *quántum indemnizatorio* (artículo 2357 del Código Civil) en la medida en que con su actuar haya dado lugar a su propio daño; es decir, cuando la conducta de los perjudicados participa de manera cierta y eficaz en el desenlace del resultado y como soporte a lo manifestado la ORDEN DE ARCHIVO donde la Fiscal adjudica LA CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA y proceda a archivar la actuación a los conductores MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468 y OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.N° 16.840.070.

8-. Y como última EXCEPCION propongo la de CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, por la inobservancia del hoy occiso como conductor de la motocicleta donde se produjo su fallecimiento , De acuerdo al código Nacional de Transito

¹ Sección Tercera, Sentencia de 13 de septiembre de 1999, Expediente N° 14.859; Demandante: Edgar Gallego Salazar y otros.

todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía, así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda , va adelante del occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Artículo 108. Separación entre vehículos.

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

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

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

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

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

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

Entre los muchos mandatos de ley que rigen la conducción de un vehículo en Colombia esta la que determina la distancia que se debe conservar entre vehículos en marcha. No obstante lo anterior existe una vieja y simple 'ley' conocida a nivel mundial que reemplaza la imposible tabla de distancias.

Esta popular 'ley' no es otra que la de contar dos segundos (mil uno, mil dos) después de que el auto que nos precede pasa por un punto fijo previamente elegido como referencia.

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia.

Con los ciclistas y los motociclistas hay que extremar las precauciones debido a que son los más vulnerables de la vía. Por lo tanto estos deben de mantener al menos un metro y medio de distancia y durante un adelantamiento mantener una distancia lateral suficiente.

El exceso de velocidad, la confianza en el estilo de manejo de cada persona y los sistemas de frenos del vehículo, influyen en gran parte a que una persona no tome las medidas necesarias, lo que lleva a ocasionar accidentes.

Una de las variables que debe tener en cuenta un conductor, sin importar el modelo o tipo de vehículo que maneje, es la distancia de detención, la cual es el tramo que recorre un vehículo desde que el conductor percibe la situación que lo obliga a frenar hasta que se detiene totalmente. Como esta detención no se produce de inmediato, es ahí donde el conductor pierde el control de la situación y ocurren los accidentes. Lo que le sucedió al occiso por no mantener la distancia reglamentada en nuestra legislación, causando con esa actitud su propia muerte.

Para poder establecer el tiempo de detención hay que tener en cuenta otros dos factores: el tiempo de frenado (lapso que transcurre mientras se accionan los frenos y el vehículo se detiene por completo) y el de reacción del conductor (tiempo que le toma al usuario asimilar una situación y pisar el freno del vehículo).

De acuerdo a estudios, el tiempo de reacción de una persona está calculado en un segundo, sin embargo este puede variar de acuerdo a los reflejos de cada individuo, la edad, su destreza al conducir, el cansancio y la concentración al manejar.

Por su parte, el tiempo de frenado del vehículo está condicionado a su estado mecánico en cuanto a las llantas, eficacia del sistema de frenos y de la suspensión, a lo que se suma el estado de la vía y el clima.

Por lo tanto el occiso no mantuvo la distancia reglamentada por el Código Nacional de Transito en razón a esto causó el accidente siendo culpa única y exclusiva de la víctima.

Aunado a eso lo determinado en el transcurso de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la ORDEN DE ARCHIVO, de fecha 29-09-2017 la cual en sus apartes determina:

(...)

Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el álbum fotográfico del siniestro, el bosquejo topográfico, el dispositivo Web - Shred, el foco 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial "AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE." evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de la Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA : SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos, los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita está ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaución en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis "en el análisis desarrollado se determinó que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo sucedió el cual se llevó a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la motocicleta se movilizaba hacia el nororiente de la vía mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio público presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del accidente para el MOTOCICLISTA falta de precaución al desplazarse por una calzada, al no guardar la distancia debida entre vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbús que delante de él se desplazaba

Teniendo en cuenta las circunstancias temporales, espaciales y modales analizando los elementos del suceso la modalidad culpable sería en principio, la forma de culpabilidad donde

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

tendria cabida la adecuación típica o encaje descriptivo al fluir del acervo los basamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el canon 23 del código penal, La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confío en poder evitarlo.

Los daños corporales sufridos por la victima según el acta de levantamiento a cadáver , devienen compartibles con accidente de tránsito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito . Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de convicción estructurando una perspectiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIÓ POR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA. El subrayado es mío

En este orden de ideas , permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado en tratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.

Bajo los anteriores lineamientos se ordena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme al contenido en el artículo 79 de la ley 906 del 2004.

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468
OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL
UNIDAD DE VIDA

(...)

Cabe mencionar que la orden de archivo esta firmada en el acápite de ENTERADOS por la VÍCTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.No 66.950.900 y el MINISTERIO PÚBLICO: GLORIA EDITH RAMÍREZ

V-. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

El juramento estimatorio se utiliza para peticiones justas, y por lo mismo de manera ponderada, bajo la transparencia y lealtad en el reclamo que, en su beneficio, hace la parte demandante por los conceptos que pretende, al fijar el monto solicitado en una suma concreta que estima con juramento y que está

dispuesta a probar si hay lugar a ello, pues de comprobarse que la cuantía estimada resulta desproporcionada por exceder el porcentaje indicado en la norma, el peticionario no actuó conforme a principios de lealtad y buena fe en su reclamo, conducta que se reflejará en una multa a favor de la contraparte, tal y como lo plantea la norma, así: “(...) Si la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) a la que resulte probada, se condenará a quien hizo el juramento estimatorio a pagar al Consejo Superior de la Judicatura, Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, o quien haga sus veces, una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia entre la cantidad estimada y la probada. (...)” De conformidad con lo establecido y con el fin mantener un equilibrio procesal, garantizar pedimentos razonables y salvaguardar el derecho de defensa de mi procurada, presento OBJECCIÓN al juramento estimatorio de la demanda, toda vez que, como se ha venido mencionando a lo largo de este escrito, se evidencia la ausencia de pruebas concretas que permitan inferir que se estructuró una responsabilidad civil extracontractual por parte del vehículo y de mi prohijada ., en especial porque al momento del accidente, la actividad desplegada por los conductores tanto motociclistas como de buses es de las denominadas peligrosas, la presunción sobre la culpa se neutraliza y por ello la parte actora tiene la carga de probar la culpa, hecho que no se encuentra fehacientemente acreditado. Es preciso señalar que, en materia de indemnización de perjuicios, opera el principio “onus probandi”, de que el daño y su cuantía deben estar plenamente probados para proceder a su reconocimiento, toda vez que al juzgador le está relegada la posibilidad de presumir como cierto un perjuicio y más aún la magnitud del mismo. En efecto, con miras a la obtención de una indemnización, no basta alegar el supuesto detrimento, por cuanto el mismo no es susceptible de presunción, sino que es obligatorio acreditar debidamente su cuantificación. Las pretensiones de la demanda, Sin perjuicio de ello, debe indicarse que la solicitud que se realiza con relación a los perjuicios deprecados, resulta claramente excesiva.

Teniendo en cuenta investigación con Noticia Criminal que curso en la fiscalía 35 Seccional en la unidad de Delitos contra la vida - Homicidios en Accidente de Transito - Cali bajo el Radicado No 760016000193201600210 el cual fue archivado por conducta Atípica art. 79 C.P.P. CAUSA EXCLUSIVA DE LA

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

VICTIMA que para el caso que nos ocupa en el expediente debe de reposar de acuerdo al croquis elaborado por el guarda de transito adscrito a la Secretaria de Transito los siguientes documentos : Informe Policial FPJ3, Informe Ejecutivo, Bosquejo topográfico, el CD Web share, Álbum Fotográfico y el Concepto Técnico que es el informe idóneo que practico el grupo de criminalística de la Fiscalía General de la Nación De acuerdo al Informe Policial de Accidente De Transito No 76001000 A 00-21450. Aportado en la Demanda.

En razón a lo determinado en el transcurso de la investigación cuyo radicado es 760016000193201600210 de la FISCALIA 35 SECCIONAL Señora Fiscal Dra CARMEN EUGENIA CORTES DELGAO en su pronunciamiento mediante la ORDEN DE ARCHIVO, de fecha 29-09-2017 , la cual en sus apartes determina:

(...)

Según la labor investigativa de campo y análisis de evidencia encontrada en el lugar de los hechos y el álbum fotográfico del siniestro , el bosquejo topográfico , el dispositivo Web - Share , el foco 3D y el video de grabación de la cámara ubicada en la transversal 103 con calle 83 en las afueras del local comercial “AGENCIA DE MATERIALES DE OCCIDENTE .” evidencia entregada a la Policía Nacional recogido por el investigador JESUS ANDRADE SALAZAR así como el informe pericial Forense rendido por el perito especializado PEDRO JAVIER LIZARAZO AVILA, se establece por parte de Policía Judicial que HIPOTESIS TECNICA : SE CONSIDERA COMO HIPOTESIS TECNICA CODIGO No 157. Teniendo en cuenta lo recopilado en trabajo de campo como la posición final de los vehículos , los puntos de impacto de los mismos, donde se observa que el microbús de la ermita está ubicado en el carril derecho y el bus transita por el izquierdo y el motociclista al colisionar con la parte trasera izquierda del micro bus es despedido hacia el carril izquierdo cuando va pasando la parte media hacia atrás del bus del Mio y es arrollado por el mismo, se observa que hubo imprudencia y falta de precaución en el manejo de parte del conductor de la motocicleta, concepto corroborado por el perito forense que determina su análisis “en el análisis desarrollado se determino que cuando la motocicleta hizo contacto con el micro bus ya se encontraba volcada sobre su lateral izquierdo suceso el cual se llevo a cabo por el carril derecho de la transversal 103, donde la motocicleta se movilizaba hacia el nororiente de la vía mientras el microbús también se desplazaba en dicho sentido, deteniéndose posteriormente. Durante la caída de la motocicleta su conductor fue proyectado hacia el carril izquierdo, lugar donde se desplazaba el bus de servicio público presentándose el sobrepaso de las ruedas posteriores derechas de este rodante al cuerpo del motociclista.

Se establece como concepto técnico del accidente para el MOTOCICLISTA falta de precaución al desplazarse por una calzada, al no guardar la distancia debida entre

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

vehículos que circulan por un mismo carril en el mismo sentido uno tras otro, ocasionando el impacto con la parte posterior del microbuis que delante de el se desplazaba

Teniendo en cuenta las circunstancias tempor- espaciales b y modales analgamentes del suceso la modalidad culposa seria en principio, la forma de culpabilidad donde tendria cabida la adecuación típica o encaje descriptivo al fluir del acervo los basamentos necesarios descartando orientación de propósito hacia un fin plenamente relevante, por lo cual la discusión debe centrarse teniendo como marco de referencia la definición de culpa traída por el canon 23 del código penal, La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infraccion al deber objetivo de cuidado y el agente debio haberlos previsto por ser previsible, o habiendo previsto confio en poder evitarlo.

Los daños corporales sufridos por la victima según el acta de levantamiento a cadáver , devienen compartibles con accidente de transito, circunstancia que nos lleva a consentir el aspecto objetivo del delito . Sin embargo, como avizoramos ayuna la actuación de elementos de coviccion estruturando una perspecxtiva causal entre el que hacer histórico y el proceder de un sujeto agente externo LA CONCLUSIÓN ES OBVIA Y NO ES OTRA QUE EN ESTE CASO LA CULPA NACIO P'OR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA. El subrayado es mio

En este orden de ideas , permisible deviene predicar la concurrencia de un defecto en la atención atribuible al occiso y con ello el camino queda allanado en- tratándose de sostener que el obrar con imprudencia fue la causa del suceso.

Bajo los anteriores lineamientos se or4dena EL ARCHIVO DE LAS DILIGENCIAS conforme al lo contenido en el articulo 79 de la ley 906 del 2004.

PERSONAS RESPECTO DE QUIENES SE ARCHIVA LA ACTUACIÓN :

MANUEL BELLO MOYA C.C. No 1.069.714.468
OSCAR HERNEY TREJOS CHITIVA C.C.No 16.840.070

DATOS DEL FISCAL CARMEN EUGENIA CORTES DELGADO - FISCAL 35 SECCIONAL
UNIDAD DE VIDA

(...)

Cabe mencionar que la orden de archivo esta firmada en el acápite de ENTERADOS por la VICTIMA CARMEN LEDEZMA PAZ C.C.No 66.950.900 y el MINISTERIO PUBLICO: GLORIA EDITH RAMIREZ

Asi mismo manifiesto que en este hecho se menciona que el hoy occiso realiza una maniobra para esquivar un bus de transporte urbano afiliado a mi representada asi las cosas se vislumbra que el Señor Herrera no conducía con el debido cuidado y no mantuvo la distancia estipulada en el Código Nacional de Transito, pues al ser un conductor de ese tipo de vehículos y hacer recorridos por las diferentes sitios de la ciudad y al ser miembro de la Policía Nacional debe de conocer y ser cumplidor con este tipo de reglamentaciones que es conservar la distancia y las normas establecidas para un adelantamiento para toda clase de vehículo, teniendo que las mismas personas que diariamente utilizan las vías en los diferentes medios de transporte, debio el hoy occiso asumir actitudes de más cuidado al transitar las vías de Cali, actitud que no tuvo el occiso ya que siendo conductor de ese tipo de vehículo sabe que el cuidado debe ser el máximo por que al tener solo dos llantas su equilibrio se va a ver afectado por cualquier causa externa que para el caso que nos ocupa fue el realizar una maniobra de adelantamiento sin mantener la distancia de seguridad.

Asi mismo se hace contradictorio que en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHON HENRY HERRERA LEDEZMA era SOLTERO si como menciona el apoderado de la parte actora se hizo un informe de parte de la policía al cual el le da tan elevada connotación también debe de prevalecer la manifestación que hacen de que su estado civil era SOLTERO. Por lo tanto se hace contradictorio la reclamación de los perjuicios para la compañera permanente si la misma POLICIA esta manifestando en un Informe el Estado Civil del Auxiliar, condición que debe de reposar en los archivos de la Policia e informacion que tuvo que ser recaudada por los patrulleros que hicieron dicho informe.

En relacion a los Registros Civiles aportados como soporte de la reclamación de los perjuicios no se especifica en ninguna parte del escrito de la demanda la calidad en que reclaman JEREMY ALEJANDRO HERRERA SANGUINO, YHEFRY

ALEXANDER HERRERA LEDEZMA, JHORS ANGEL HERRERA ZAPATA, ADELMA ALVARADO BURBANO, IRINA HERRERA ALVARADO, JHONFECTOR HENAO HERRERA, BRAY STIC HENAO HERRERA, ZULLY HERRERA ALVARADO, MICHEL STEBAN RESTREPO HERRERA, MONICA GISELLA LEDEZMA, MARIA HORTENSIA PAZ ZUÑIGA Y YUDI ESPERANZA PAZ.

la parte actora solicita por concepto de perjuicios inmateriales una serie de sumas sin ningún sustento probatorio y exageradas, y como ya se dijo relaciona una serie de personas y no especifica el vinculo que tenían con el occiso, máxime que recientemente la Sección Tercera del H. Consejo de Estado en el documento ordenado mediante acta No. 23 del 25 de septiembre de 2014, recopiló línea jurisprudencial y estableció los criterios unificados para la reparación de los perjuicios inmateriales, que en tratándose de reparación al daño moral en caso de Muerte aplica la siguiente tabla:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

VI-. PRONUNCIAMIENTO EN CUANTO A LAS PRUEBAS DE LA PARTE ACTORA.

EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES APORTADAS PRONUCIAMIENTO DE LA RELACION DE LAS PRUEBAS DOCUMENTALES QUE SE ACOMPAÑAN EN LA DEMANDA

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

Respecto a los medios de prueba documentales, me remito a los allegados con a la demanda en los siguientes términos:

Aclarando lo siguiente: Declaracion extrajuicio en relacion a esta prueba se solicitara oficiar a la Policia Nacional que certifique si en su carpeta laboral en cuanto al vinculo de seguridad social el occiso tenia a la Señora LUZ MARINA LONDOÑO CORDOBA, como su beneficiaria en calidad de compañera permanente. En relacion a este punto se hace contradictorio que en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA era SOLTERO si como menciona el apoderado de la parte actora se hizo un informe de parte de la policía al cual el le da tan elevada connotación también debe de prevalecer la manifestación que hacen de que su estado civil era SOLTERO. Por lo tanto se hace contradictorio la reclamación de los perjuicios para la compañera permanente si la misma POLICIA esta manifestando en un Informe el Estado Civil del Auxiliar, condición que debe de reposar en los archivos de la Policia einformacion que tuvo que ser recaudada por los patrulleros que hicieron dicho informe.

Aclarando que en relacion a los Registros Civiles aportados no se especifica en ninguna parte del escrito de la demanda la calidad en que reclaman JEREMY ALEJANDRO HERRERA SANGUINO, YHEFRY ALEXANDER HERRERA LEDEZMA, JHORS ANGEL HERRERA ZAPATA, ADELMA ALVARADO BURBANO, IRINA HERRERA ALVARADO , JHONFECTOR HENAO HERRERA, BRAY STIC HENAO HERRERA, ZULLY HERRERA ALVARADO, MICHEL STEBAN RESTREPO HERRERA, MONICA GISELLA LEDEZMA, MARIA HORTENSIA PAZ ZUÑIGA Y YUDI ESPERANZA PAZ.

Informe Policial de Accidente De Transito No 76001000 A 00-21450 Aportado en la Demanda, habla de que se realizo un Bosquejo Topografico con Escaner el cual no fue aportado por la parte actora en la demanda.

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

Informe de Novedad, Fallecimiento auxiliar de Policia Enero 5 del 2016 me remito a lo manifestado por la suscrita en la contestación de los hechos de la demanda manifestando que como el apoderado de la parte actora, está haciendo referencia a unos Informes deben dejarse a disposición de las otras partes para que soliciten la respectivas objeciones, adiciones o aclaraciones, por ser una prueba susceptible de contradicción y debe de ser incorporado al proceso por los patrulleros que lo realizaron a través de su testimonio en Audiencia pública, para que sea controvertido por las partes. Asi mismo se debe de tener en cuenta que el apoderado de la parte actora no tiene en cuenta ni menciona en todo su escrito de demanda la investigación con Noticia Criminal que curso en la fiscalía 35 Seccional en la unidad de Delitos contra la vida - Homicidios en Accidente de Transito - Cali bajo el Radicado No 760016000193201600210 el cual fue archivado por conducta Atípica art. 79 C.P.P. mediante la Orden de archivo del 29-09-2017 POR CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA documento que fue puesto en conocimiento a la Señora CARMEN LEDEZMA PAZ , pues en la Orden de Archivo aparece su firma en la parte de enterados, para el caso que nos ocupa en el expediente debe de reposar de acuerdo al croquis elaborado por el guarda de transito adscrito a la Secretaria de Transito los siguientes documentos: Informe Policial FPJ3, Informe Ejecutivo, Bosquejo topográfico, el CD Web share, Álbum Fotográfico y el Concepto Técnico que es el informe idóneo que practico el grupo de criminalística de la Fiscalia General de la Nacion estos documentos la suscrita los solicito mediante Derecho de Peticion al Fiscalia 35 Seccional - De acuerdo al Informe Policial de Accidente De Transito No 76001000 A 00-21450. Aportado en la Demanda

Video de Camara de seguridad no fue aportado en el traslado de la demanda por la parte actora, por lo tanto la suscrita no pudo pronunciarse sobre esta prueba.

Resolucion 1555 de 2010 de la Superintendencia Financiera aclaro se debe de tener en cuenta el pronunciamiento de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado en el documento ordenado mediante acta No. 23 del 25 de septiembre de 2014, recopiló línea jurisprudencial y estableció los criterios unificados para la reparación de los perjuicios inmateriales, que en tratándose de reparación al daño moral en caso de Muerte aplica la siguiente tabla:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

la parte actora solicita por concepto de perjuicios inmateriales una serie de sumas sin ningún sustento probatorio y exageradas, y como ya se dijo relaciona una serie de personas y no especifica el vinculo que tenían con el occiso.

Constancia de No conciliación no se porto en el traslado de la demanda.

PRONUNCIAMIENTO SOBRE PRUEBAS TESTIMONIALES DE LA PARTE DEMANDANTE

EN CUANTO A LAS TESTIMONIALES. Solicito de forma respetuosa a usted señor Juez, informarme del día y la hora en que se recepcionaran los testimonios solicitados en la demanda; a fin de ejercer el derecho de contradicción que le asiste a las partes.

VII.- DE LOS MEDIOS DE PRUEBA

Respetuosamente me remito a las que obran en el expediente, siempre y cuando sean tenidas judicialmente como tales.

DE LA RELACION DE LAS PRUEBAS QUE SE ACOMPAÑAN EN LA CONTESTACION DE LA DEMANDA Y DE LA PETICION DE AQUELLAS CUYA PRACTICA SE SOLICITE

DOCUMENTALES A PEDIR

Solicito respetuosamente al despacho, se sirva OFICIAR a la Policía Nacional Ncional Comandante Policía Metropolitana, Calle 12 N#1n-65 Barrio Piloto, con el fin de que certifiquen el monto de los pagos realizados. Estado Civil, si registraba algún familiar como beneficiario en su seguridad social, si los familiares han reclamado o se les ha cancelado algún tipo de indemnización o en su defecto prestaciones sociales o lucro cesante o suma de dinero por algún concepto de ser así especificar en calidad de que reclamaron los familiares beneficiarios y porque concepto les fueron cancelados en relación al Auxiliar de Policía Q.P.D. de Nombre JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA quien en vida se identificó con la C.C. No 1143974965 expedida en Cali, adscrito a la Estación de Policía de la Flora. Lo anterior, con fines de probar el monto de lo ya pagado por dicha entidad por concepto de perjuicios patrimoniales -y lucro cesante-.

Además, solicito respetuosamente al despacho, se sirva oficiar a la Fiscalía FISCALIA 35 SECCIONAL UNIDAD DE VIDA, con fines de que se sirvan expedir copia de todo el expediente con Radicación No 760016000193201600210, al igual que se me expidan y alleguen copias del Informe Policial FPJ3, Informe Ejecutivo, Bosquejo topográfico, el CD Web share, Álbum Fotográfico y el Concepto Técnico y certificar el estado del mismo. lo anterior, con fines de probar que la ausencia de responsabilidad del conductor del vehiculo afiliado a mi representada y en su defecto la improcedencia de reconocimiento y pago de perjuicios materiales (lucro cesante consolidado y futuro).

Solicito respetuosamente se sirva oficiar a la SECRETARIA DE MOVILIDAD - GRUPO TECNICO de Santiago de Cali para que se informe sobre las señales visuales en las que se indique la próxima parada del bus de TPC tradicional, de ser así con cuantos son y la ubicación de los paraderos asignados en la ciudad de Santiago de Cali, a los vehículos de servicio público colectivo de conformidad a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito ARTÍCULO 121. PARADEROS. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los

paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito. Con fines de probar que en la Ciudad de Santiago de Cali, no existen ni se han implementado paraderos para el transporte de servicio colectivo.

.- DOCUMENTALES A APORTAR

Sin embargo anexo a la misma los derechos de petición solicitando tal información a las entidades antes mencionadas

- 1- Derecho de Peticion dirigido a la Secretaria de Movilidad
- 2- Derecho de Peticion dirigido a la Fiscalia 35 Seccional Unidad de Vida
- 3- Derecho de Peticion dirigido a la Policia Nacional
- 4- Fotografias
- 5- Consulta casos registrados del Sistema Penal Oral – Acusatorio SPOA
- 6- Orden de Archivo de 29-09-2017 proferida por la fiscalía Seccional 35
- 7- Respuestas Derecho de petición por parte de la Fiscalia Seccional 35
- 8- Respuesta derecho de petición allegada por parte de la Policia Nacional
- 9- Poder para actuar
- 10- Certificado de Existencia y Representacion Legal
- 11- Cedula del Representante Legal
- 12- Tarjeta profesional y cedula de Ciudadanía de la suscrita

- INTERROGATORIO DE PARTE

Solicito respetuosamente a su señoría, que los demandantes HENRY ALEXANDER HERRERA LAVAEADO, CARMEN LEDEZMA PAZ, LUZ MARINA LONDOÑO CORDOBA JEREMY ALEJANDRO HERRERA SANGUINO, YHEFRY ALEXANDER HERRERA LEDEZMA , JHORS ANGEL HERRERA ZAPATA, ADELMA ALVARADO BURBANO, IRINA HERRERA ALVARADO, JHONFECTOR HENAO HERRERA, BRAY STIC HENAO HERRERA, ZULLY HERRERA ALVARADO, MICHEL STEBAN RESTREPO HERRERA, MONICA GISELLA LEDEZMA , MARIA HORTENSIA PAZ ZUÑIGA Y YUDI ESPERANZA PAZ. Conocidos de autos dentro del presente asunto, sean citados y comparezcan a su despacho para que en forma personal

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

y bajo las solemnidades del caso, absuelva interrogatorio de parte que de manera oral o en sobre cerrado le formularé dentro de la audiencia respectiva con relación a los hechos de la demanda, quien puede ser citada en la dirección que obra en el libelo demandatorio o por intermedio de su apoderado .

.- TESTIMONIALES

Solicito respetuosamente a su señoría, citar y hacer comparecer a su despacho judicial con fines que deponga acerca de los hechos de la demanda y su contestación a:

Agentes de Transito RAMIRO OROZCO con Placa 111 y JESUS ANDRADE con placa 068 quienes suscribieron el Informe Policial de Accidente de Transito No A000321450 de Enero 4 de 2016 y realizaron el Bosquejo Fotografico adscritos a la Secretaria de Transito y Movilidad de Cali - Valle en la dirección CAM Avenida 2 Norte # 10-70 de la Ciudad de Cali.

Citar a los señores LUIS FELIPE PERDOMO QUESADA y JOSE MANUEL CELY GIRALDO quienes integran la patrulla del Cuadrante MECAL MNVCCD04E14014, adscritos a la estación de policía de los Mangos quienes fueron los patrulleros que realizaron el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali, para que se ratifiquen y hagan aclaraciones sobre el mismo. Los cuales se les puede citar en la calle 21 #1N -65 de la Ciudad de Santiago de Cali - Valle del Cauca

Citar al Intendente JUAN CARLOS BALANTA persona que avala y firma el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali se le puede citar en la calle 21 # 1N -65 de la Ciudad de Santiago de Cali - Valle del Cauca

VIII. DE LA FUNDAMENTACIÓN FACTICA Y JURIDICA DE LA DEFENSA

Por la inobservancia del hoy occiso como conductor de la motocicleta donde se produjo su fallecimiento, De acuerdo al código Nacional de Transito todo conductor debe de prestar atención a lo que se presenta en la vía, así las cosas el conductor de placas VBX -785 afiliado a la Ermita Ltda, va adelante del occiso por lo que el occiso debio de mantener la distancia que está reglamentada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

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

Entre los muchos mandatos de ley que rigen la conducción de un vehículo en Colombia esta la que determina la distancia que se debe conservar entre vehículos en marcha.

No obstante lo anterior existe una vieja y simple 'ley' conocida a nivel mundial que reemplaza la imposible tabla de distancias. Esta popular 'ley' no es otra que la de contar dos segundos (mil uno, mil dos) después de que el auto que nos precede pasa por un punto fijo previamente elegido como referencia.

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia.

Con los ciclistas y los motociclistas hay que extremar las precauciones debido a que son los más vulnerables de la vía. Por lo tanto estos deben de mantener al menos un metro y medio de distancia y durante un adelantamiento mantener una distancia lateral suficiente.

El exceso de velocidad, la confianza en el estilo de manejo de cada persona y los sistemas de frenos del vehículo, influyen en gran parte a que una persona no tome las medidas necesarias, lo que lleva a ocasionar accidentes.

Una de las variables que debe tener en cuenta un conductor, sin importar el modelo o tipo de vehículo que maneje, es la distancia de detención, la cual es el tramo que recorre un vehículo desde que el conductor percibe la situación que lo obliga a frenar hasta que se detiene totalmente. Como esta detención no se produce de inmediato, es ahí donde el conductor pierde el control de la situación y ocurren los accidentes. Lo que le sucedió al occiso por no mantener la distancia reglamentada en nuestra legislación, causando con esa actitud su propia muerte.

Para poder establecer el tiempo de detención hay que tener en cuenta otros dos factores: el tiempo de frenado (lapso que transcurre mientras se accionan los frenos y el vehículo se detiene por completo) y el de reacción del conductor (tiempo que le toma al usuario asimilar una situación y pisar el freno del vehículo).

De acuerdo a estudios, el tiempo de reacción de una persona está calculado en un segundo, sin embargo este puede variar de acuerdo a los reflejos de cada individuo, la edad, su destreza al conducir, el cansancio y la concentración al manejar.

Por su parte, el tiempo de frenado del vehículo está condicionado a su estado mecánico en cuanto a las llantas, eficacia del sistema de frenos y de la suspensión, a lo que se suma el estado de la vía y el clima.

Por lo tanto el occiso no mantuvo la distancia reglamentada por el Código Nacional de Transito en razón a esto causó el accidente siendo culpa única y exclusiva de la víctima.

En relacion a los perjuicios a que se relaman en calidad de Compañera permanente se hace contradictorio que en el Informe de Novedad Fallecimiento Auxiliar de Policia Bachiller de fecha 5 de Enero de 2016 dirigido al Señor Brigadier NELSON RAMIREZ SUAREZ comandante Policia Metropolitana de Santiago de Cali que aporta la parte actora en su demanda hace énfasis que el Auxiliar Q.P.D. JHORS HENRY HERRERA LEDEZMA era SOLTERO si como menciona el apoderado de la parte actora se hizo un informe de parte de la policía al cual el le da tan elevada connotación también debe de prevalecer la manifestación que hacen de que su estado civil era SOLTERO. Por lo tanto se hace contradictorio la reclamación de los perjuicios para la compañera permanente si la misma POLICIA esta manifestando en un Informe el Estado Civil del Auxiliar, condición que debe de reposar en los archivos de la Policia einformacion que tuvo que ser recaudada por los patrulleros que hicieron dicho informe.

Asi mismo en los Registros Civiles aportados no se especifica en ninguna parte del escrito de la demanda la calidad en que reclaman JEREMY ALEJANDRO HERRERA SANGUINO , YHEFRY ALEXANDER HERRERA LEDEZMA , JHORS ANGEL HERRERA ZAPATA , ADELMA ALVARADO BURBANO , IRINA HERRERA ALVARADO , JHONFECTOR HENAO HERRERA , BRAY STIC HENAO HERRERA , ZULLY HERRERA ALVARADO . MICHEL STEBAN RESTREPO HERRERA , MONICA GISELLA LEDEZMA , MARIA HORTENSIA PAZ ZUÑIGA Y YUDI ESPERANZA PAZ.

EN CUANTO A LOS PERJUICIOS CAUSADOS A SU NUCLEO FAMILIAR, el apoderada de los actores, no ha demostrado la afectación, toda vez que la demandante debe determinar en qué consiste esta afectación, mediante pruebas idóneas y en que calidad reclaman y si están legitimados para hacerlo.

La Corte Suprema de Justicia, al respecto ha manifestado: “que la legislación colombiana, consagra en el título XXXIV del libro IV del Código Civil, la

responsabilidad por los delitos y las culpas, y de acuerdo con dicha normatividad, quien con una falta cause un perjuicio a otro está en la obligación de reparárselo. “La ley positiva, y con ella la jurisprudencia y doctrina al unísono, dicen que el perjuicio es uno de los elementos esenciales constitutivos de la responsabilidad civil, sin cuya existencia y demostración no nace a la vida jurídica la obligación indemnizatoria.” (Casación civil 26 de octubre de 1982). Y de conformidad con los principios de la carga de la prueba, “quien demanda la indemnización de perjuicio que ha sufrido le incumbe demostrar en todo caso, el daño cuya reparación deprecia” y la extensión del perjuicio, puesto que la condena por tal aspecto no puede extenderse más allá del detrimento patrimonial padecido por la víctima (Casación civil 10 de agosto de 1976). Con mayor precisión y distinguiendo los perjuicios morales de los materiales, la jurisprudencia ha dicho que si bien el fallador puede, para determinar la condena por perjuicios morales subjetivados, acudir al arbitrio judicium. Tal criterio no puede extenderse y aplicarse a los perjuicios materiales y morales objetivados” (Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil, sentencia, Nro. 064 de 12 de septiembre de 1996) (Negrillas fuera del texto original, subrayo es mío).

De igual forma, respecto a la demostración de perjuicios, EL honorable Tribunal de Cali Sala de decisión Civil, en sentencia de segunda instancia, proferida el día 9 de Diciembre del año 210, magistrado ponente Dr. HOMERO MORA INSUASTY, señalo al respecto sobre la demostración de los perjuicios:

“...Respecto de la procedencia jurídica de la acción para reclamar indemnización por la responsabilidad civil extracontractual, ha determinado la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia: “1º. Con fundamento en el principio de derecho universalmente aceptado, según el cual quien con una falta suya causa perjuicio a otro está en el deber de reparárselo, la Legislación Colombiana consagra, en el Título 34 del Libro 4º del Código Civil, la responsabilidad por los delitos y las culpas.

De acuerdo con dicha norma positiva, quien por sí o por medio de sus agentes cause a otro un daño, originado en hecho o culpa suyos, jurídicamente queda

obligado a resarcirlo; y según los principios regulativos de la carga de la prueba, quien en tal supuesto demande la indemnización corre con el deber de demostrar, en principio, el daño padecido, el hecho intencional o culposo del demandado, y la relación de causalidad entre el proceder o la omisión negligente de éste y el perjuicio sufrido por aquel.”(Casación civil, 30 de abril de 1976, Magistrado ponente Dr. Humberto Murcia Ballén). (Resalta la Sala).

Y más adelante en otro aparte de su sentencia, el honorable tribunal de Cali, conceptualiza acerca de la carga de la prueba.

“... Y continúa el alto tribunal:

“(…) La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor. En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño (...).

Forzoso es concluir que, toda persona que en ejercicio de una actividad peligrosa cause un daño, está en la imperiosa obligación de repararlo y solo podrá eximirse probando la causa extraña, esto es, demostrando que no es autor, en tanto el daño no pueda imputarse al ejercicio de su actividad peligrosa ni a su conducta”. (Resalto del texto del tribunal).

Y por último cabe destacar que conforme a lo manifestado en su sentencia por el tribunal y la jurisprudencia de la Cortes anotadas en ella, la carga de la prueba le corresponde a quien la alega.

“... En lo concerniente a los perjuicios y siguiendo la reglas generales de la carga de la prueba, incumbe a quien ejercita la pretensión resarcitoria el

demostrar plenamente sin dubitación alguna, no sólo la existencia del daño en su específica extensión y cuantía, sino, con mayor rigurosidad, que el daño lo hayan causado los sujetos a quienes demanda.

Sobre el punto nuestra H. Corte Suprema ha sostenido en copiosa jurisprudencia uniforme que en materia de perjuicios materiales: "... conforme a las reglas que rigen la carga de la prueba, han de ser demostrados, so pena de la no prosperidad de la pretensión indemnizatoria" (Se destaca) y agrega que si sólo cumplió con la carga procesal de demostrar su existencia pero no su cuantía, con la abolición de la condena en concreto, no pude hacerse tal tipo de pronunciamiento.

Continúa: "Esa ha sido la doctrina uniforme de la Corte, ya que tiene entendido la jurisprudencia, de un lado, que "solo corresponde indemnizar el daños que se presente como consecuencia de la culpa" porque entiende que si el daño "no aparece real y efectivamente causado, sino apenas como una posibilidad de producirse, no entra en el concepto jurídico del daño indemnizable (Casación Civil del 10 de Mayo de 1977 G.J. pág. 120); y del otro lado, porque también ha estimado la necesidad de que, como regla general, todo daño concreto deba encontrarse debidamente comprobado en los aspectos que lo estructuran (naturaleza, extensión, etc.) y su reparación (forma, cantidad, etc.) por los medios probatorios establecidos por la ley (sentencia 282 del 8 de agosto de 1988). Todo lo cual permite concluir que los funcionarios judiciales carecen de la potestad para el establecimiento libre de la responsabilidad mencionada sin sujeción o con posibilidad de desatención de las normas positivas, sino que, por el contrario, a ellas se encuentran sometidos y sólo por su conducto y no por fuera de ellas, debe buscarse la justicia que reclama el caso debatido" (Resalta la Sala)...

En ocasión posterior volvió a reiterar la Corte: "De manera que ésta sigue la regla general predicable en materia de responsabilidad extracontractual y contractual, esto es, que el perjuicio sólo es indemnizable en la medida de su comprobación" (Sent. de Cas. Civil de julio 12 de 1993).

Para terminar el apodrado de la parte actora toma como base la Resolucion 1555 de 2010 de la Superintendencia Financiera y se debe de tener en cuenta el pronunciamiento de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado en el documento ordenado mediante acta No. 23 del 25 de septiembre de 2014, recopiló línea jurisprudencial y estableció los criterios unificados para la reparación de los perjuicios inmateriales, que en tratándose de reparación al daño moral en caso de Muerte aplica la siguiente tabla:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Para finalizar reitero tener en cuenta lo consignado en la Orden de Archivo de fecha 29-09-2017 proferido por la Fiscal 35 Seccional en donde se adjudica la CULPA´por CAUSA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA y procede al Archivo de la Investigacion para los conductores entre esos el Señor MANUEL BELLO MOYA configurándose una AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD .

IX.- DE LA MANIFESTACION BAJO JURAMENTO DEL LUGAR DE HABITACION O DE TRABAJO DONDE LA DEMANDADA RECIBIRA NOTIFICACIONES

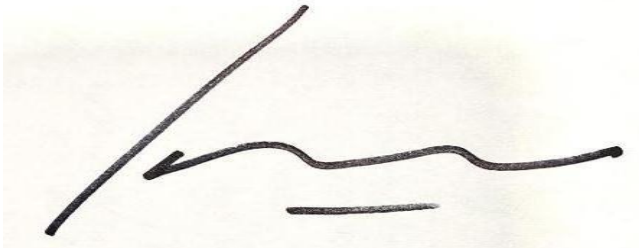
La sociedad aquí demandada bajo la gravedad del juramento manifiesta a través de la suscrita apoderada judicial, que su domicilio es la ciudad de Cali (Valle), en la CALLE 31 NORTE No 2BN 106 BARRIO CENTRALIA ,. CORREO ELECTRONICO. gerencia@cooplaermita.com tal como aparece en el Certificado de Existencia y Representación Legal.

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
Abogada- Master en Gerencia Pública
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
coordinadorajuridica@cooplaermita.com
Calle 31 Norte No 2BN-106 Centralia
Celular : 3175016204

La suscrita apoderada judicial ELSA IVONNE HURTADO LORZA, recibiré notificaciones judiciales en la secretaría de ese despacho judicial, o en la dirección de la entidad que aquí represento. Correo electrónico Registrado ante el RNA Ivonne1212@hotmail.com pero para fines de notificación y demás actuaciones en este proceso es coordinadorajuridica@cooplaermita.com, Teléfono 3175016204.

Las de la parte actora así como de los demás demandados, me remito a las direcciones indicadas por el actor en su demanda.

Respetuosamente,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a long diagonal stroke followed by a series of horizontal and wavy lines.

ELSA IVONNE HURTADO LORZA
C.C. No. 66.839.389 de Cali (Valle)
T.P. No. 129.258 del Consejo Superior de la Judicatura