INFORME PERICIAL DE AVALÚO VEHICULAR

Proceso judicial No.: 01333202405740

Materia: Civil
Procedimiento: Ejecutivo
Asunto: Cobro de letra de cambio

Actor: Narcisa Mercedes Granda López
Demandado: Nolverto Favián Loja Loja

Bien objeto de avalúo:
Camión marca **ISUZU**, modelo **FSR 11**, tipo **furgón**, año modelo **1992**, placa **ACJ0177**

Perito designado:
Ing. Jorge Esteban Fajardo Merchán
Perito de la Función Judicial
Calificación SPIFJ No. 240556

Lugar de inspección:
Cabaña El Cóndor, Vía Barabón 11111, 111111, Cuenca

Fecha de inspección:
11 de julio de 2026

Fecha del informe:
Cuenca, julio de 2026

1. IDENTIFICACIÓN DEL INFORME PERICIAL

Campo	Información
Tipo de informe	Informe Pericial de Avalúo Vehicular
Proceso judicial No.	01333202405740
Unidad Judicial	Unidad Judicial Civil con sede en el cantón Cuenca
Materia	Civil
Procedimiento	Ejecutivo
Objeto de la pericia	Avalúo comercial de vehículo automotor embargado
Perito designado	Ing. Jorge Esteban Fajardo Merchán
Calificación SPIFJ	240556
Fecha de designación	30 de junio de 2026
Fecha de inspección	11 de julio de 2026
Lugar de inspección	Cabaña El Cóndor, Vía Barabón 11111, 111111, Cuenca
Fecha de emisión del informe	11 de julio de 2026

2. ANTECEDENTES

En virtud del Auto de Sustanciación emitido por la Unidad Judicial Civil con sede en el cantón Cuenca, dentro del proceso judicial No. 01333202405740, el suscrito Ing. Jorge Esteban Fajardo Merchán, Perito de la Función Judicial, fue designado para practicar el avalúo del bien mueble embargado, correspondiente a un vehículo automotor, conforme a las atribuciones conferidas por la autoridad judicial.

En cumplimiento de la referida designación, el día 11 de julio de 2026 se realizó la diligencia de inspección técnica del vehículo en las instalaciones de Cabaña El Cóndor, Vía Barabón 11111, Cuenca, en presencia de la Depositaria Judicial, procediéndose al reconocimiento físico del bien, verificación de sus identificadores, evaluación de su estado general de conservación y levantamiento del registro fotográfico necesario para la elaboración del presente informe pericial.

El presente informe se emite con base en las observaciones efectuadas durante la inspección, la documentación disponible en el expediente judicial y el análisis técnico realizado por el perito, con el objeto de determinar el valor comercial del vehículo al momento de la pericia.

3. OBJETO Y ALCANCE DE LA PERICIA

3.1 Objeto de la pericia

El presente informe pericial tiene por objeto determinar el valor comercial referencial del vehículo automotor objeto de embargo dentro del proceso judicial No. 01333202405740, mediante la inspección técnica del bien, la evaluación de su estado general de conservación y el análisis de referencias de mercado aplicables a vehículos de similares características.

3.2 Alcance de la pericia

La actuación pericial comprendió las siguientes actividades:

- Inspección física y visual del vehículo.
- Verificación de los identificadores del vehículo (placa, número de chasis y número de motor).

- Evaluación del estado general de conservación de la carrocería, cabina, furgón, chasis, motor y principales sistemas mecánicos observables.
- Registro fotográfico de las condiciones encontradas durante la inspección.
- Análisis técnico de las condiciones de conservación del vehículo.
- Investigación y análisis de referencias comerciales de mercado para la determinación de su valor comercial referencial.
- Elaboración del presente informe pericial.

La presente pericia constituye un avalúo comercial realizado con base en las condiciones observadas durante la inspección y la información disponible al momento de su ejecución. No comprende el desarme del vehículo, pruebas dinámicas de funcionamiento, ensayos mecánicos especializados, diagnósticos electrónicos, mediciones instrumentales ni la determinación de vicios ocultos o defectos no evidenciables mediante inspección visual.

4. METODOLOGÍA DE LA PERICIA

La presente pericia fue desarrollada mediante una metodología de inspección técnica orientada a determinar el estado general de conservación del vehículo y establecer su valor comercial referencial, considerando las condiciones observadas al momento de la diligencia y las limitaciones propias del alcance de la designación judicial.

La metodología aplicada comprendió las siguientes etapas:

4.1 Revisión documental

Se revisó la documentación constante en el expediente judicial correspondiente al proceso No. 01333202405740, particularmente aquella relacionada con la identificación del bien objeto de avalúo y la designación pericial.

4.2 Inspección técnica del vehículo

Se efectuó la inspección física y visual del vehículo objeto de la pericia, verificando sus principales características de identificación, estado general de conservación, configuración y condición observable de sus principales sistemas y componentes.

Durante la diligencia se realizó el reconocimiento de la carrocería, cabina, compartimiento de carga, chasis, compartimiento del motor, sistema de dirección, suspensión, sistema de frenos, neumáticos e interiores, registrándose las condiciones observadas mediante evidencia fotográfica.

4.3 Levantamiento de evidencia

Durante la inspección se obtuvo el registro fotográfico de los principales elementos inspeccionados, incluyendo vistas generales, identificadores del vehículo y componentes relevantes para sustentar las observaciones técnicas descritas en el presente informe.

4.4 Determinación del valor comercial

Para la determinación del valor comercial referencial se consideraron las características técnicas del vehículo, su configuración, antigüedad, estado general de conservación, condición funcional observable y el análisis de referencias comerciales correspondientes a vehículos de similares características disponibles en el mercado nacional.

4.5 Limitaciones de la pericia

La presente evaluación corresponde a un avalúo comercial efectuado con base en la inspección física realizada sobre el vehículo y en la información disponible al momento de la diligencia.

No formaron parte del alcance de la presente pericia el desmontaje de componentes, pruebas dinámicas de circulación, mediciones instrumentales, diagnósticos electrónicos especializados,

ensayos de laboratorio o cualquier otra evaluación que implicara alterar la condición del bien inspeccionado.

5. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA

La inspección técnica fue realizada el 11 de julio de 2026 sobre el vehículo objeto del presente avalúo, verificando sus características de identificación, estado general de conservación y condición observable de sus principales sistemas y componentes.

5.1 Identificación del vehículo

Durante la inspección se verificó la correspondencia entre las características físicas del vehículo y la información constante en el proceso judicial, identificándose los siguientes datos:

Característica	Información
Clase	Camión
Marca	ISUZU
Modelo	FSR 11
Tipo	Furgón
Año modelo	1992
Color	Blanco
Placa	ACJ0177
Número de chasis	JALFSR11KM3600313
Número de motor	6BD1493744
Kilometraje registrado	357.063 km

Los identificadores físicos observados durante la diligencia corresponden al vehículo objeto del presente avalúo, verificándose la identificación del número de chasis, número de motor, placa de identificación y kilometraje registrado al momento de la inspección.



Figura 5.1. Vista general frontal del vehículo inspeccionado.



Figura 5.2. Placa de identificación ACJ0177.



Figura 5.3. Número de chasis JALFSR11KM3600313.



Figura 5.4. Número de motor 6BD1493744.



Figura 5.5. Registro del odómetro (357.063 km).

5.2 Estado general de conservación

De manera general, el vehículo presenta un estado de conservación regular, condición compatible con su antigüedad, uso y condiciones observadas al momento de la inspección técnica.

5.2.1 Carrocería y cabina

La cabina conserva su configuración general y no se evidenciaron deformaciones estructurales de magnitud que comprometan su estabilidad o impidan su identificación.

Durante la inspección visual se observaron condiciones de deterioro propias de la antigüedad y del uso del vehículo, entre las que destacan desgaste generalizado de la pintura, pérdida de brillo, suciedad acumulada, múltiples rayaduras superficiales y puntos de corrosión superficial en diversos elementos metálicos.

Asimismo, se evidenciaron ligeras variaciones en la continuidad y alineación de las líneas de ensamble entre puertas, cabina y demás paneles exteriores, condición que deberá considerarse dentro del estado general de conservación del vehículo.

El parachoques delantero corresponde a un elemento de reemplazo respecto de la configuración original del vehículo y presenta deterioro superficial compatible con el uso y la exposición ambiental.



Figura 5.6. Vista frontal izquierda del vehículo.



Figura 5.7. Vista lateral derecha de la cabina.



Figura 5.8. Estado general de la pintura y acabados exteriores.

5.2.2 Compartimiento de carga (Furgón)

El compartimiento de carga conserva su configuración funcional; sin embargo, presenta deterioro propio del uso y de su antigüedad.

Durante la inspección se observaron múltiples golpes distribuidos en los paneles exteriores, rayaduras superficiales, desgaste generalizado de la pintura y corrosión superficial en bisagras y herrajes metálicos de las puertas posteriores.

Las puertas conservan sus mecanismos principales de apertura y cierre, observándose funcionales al momento de la inspección.



Figura 5.9. Vista posterior del furgón.



Figura 5.10. Estado general de las puertas posteriores.



Figura 5.11. Interior



Figura 5.12. Golpes y rayaduras presentes en el compartimiento de carga.

5.2.3 Chasis

El chasis conserva, en términos generales, su configuración estructural y no se evidenciaron deformaciones generales que alteren su geometría.

Durante la inspección se observó una discontinuidad localizada en uno de los largueros del chasis, en la zona de fijación del soporte de la ballesta, condición que no se presenta en el larguero del lado opuesto.

Esta condición se incorpora como un hallazgo técnico relevante dentro de la evaluación del estado general de conservación del vehículo.



Figura 5.13. Vista general del bastidor del vehículo.



Figura 5.14. Estado estructural del chasis.

5.2.4 Motor

Durante la inspección se verificó que el compartimiento del motor conserva instalados sus principales componentes, sin evidenciar ausencia de elementos principales del conjunto motriz.

Al momento de la diligencia no fue posible poner en funcionamiento el motor, por lo que no fue posible verificar su condición operativa ni evaluar el desempeño mecánico del conjunto motriz y de sus sistemas asociados.

En consecuencia, la evaluación del motor se limita al estado observado durante la inspección y al alcance de la presente pericia.



Figura 5.15. Vista general del compartimiento del motor.



Figura 5.16. Estado general del conjunto motriz.

5.2.5 Sistema de dirección

Durante la inspección se evidenció presencia de fuga de fluido en el sistema de dirección asistida, observable en los componentes del mecanismo de dirección.



Figura 5.17. Evidencia de fuga observada en el sistema de dirección.

5.2.6 Sistema de frenos

Se verificó visualmente la presencia de los principales componentes del sistema de frenos, observándose instalados los elementos visibles correspondientes al sistema.

Debido a las condiciones del vehículo al momento de la inspección, no fue posible efectuar pruebas funcionales de frenado.



Figura 5.18. Estado general de los componentes visibles del sistema de frenos.



Figura 5.19. Estado general de los componentes visibles del sistema de frenos.

5.2.7 Sistema de suspensión

Durante la inspección se verificó que el vehículo conserva una posición estable y nivelada sobre sus ruedas, sin evidenciar inclinaciones o deformaciones generales asociadas al sistema de suspensión.

Los principales componentes del sistema se encontraron instalados, observándose en el eje posterior un conjunto de suspensión mediante ballestas de hojas múltiples, configuración propia de este tipo de vehículos destinados al transporte de carga.

Debido a que no fue posible efectuar pruebas dinámicas de funcionamiento, la evaluación del sistema de suspensión se limita a las condiciones observadas durante la inspección y al alcance de la presente pericia.



Figura 5.20. Estado general del sistema de suspensión.

5.2.8 Neumáticos

Durante la inspección se observó que los neumáticos presentan un estado de conservación deficiente. En el eje posterior se evidenció un desgaste severo de la banda de rodadura, encontrándose prácticamente agotada en varios de los neumáticos inspeccionados.

Adicionalmente, se observaron roturas y deterioro en los perfiles laterales de algunos neumáticos del eje posterior, condiciones que afectan su estado de conservación.

Los neumáticos del eje delantero presentan un mejor estado en comparación con los del eje posterior, conservando un mayor remanente de banda de rodadura; no obstante, también evidencian desgaste compatible con el uso del vehículo.



Figura 5.21. Estado de los neumáticos del eje delantero.



Figura 5.22. Estado de los neumáticos del eje posterior.

5.2.9 Interior de cabina

El habitáculo presenta un estado de conservación regular, consistente con la antigüedad del vehículo.

Los asientos, tablero de instrumentos, paneles interiores y demás elementos visibles presentan desgaste normal derivado del uso.

Durante la inspección fue posible accionar manualmente el volante, el pedal de embrague y los principales mandos del vehículo. Asimismo, se evidenció la presencia de fuga en el sistema de dirección. Esta verificación corresponde únicamente al accionamiento mecánico observado durante la inspección y no constituye una prueba funcional de operación del vehículo.



Figura 5.23. Vista general del interior de la cabina.



Figura 5.24. Estado del tablero de instrumentos y volante.

5.2.10 Condiciones observadas durante la diligencia

Durante la diligencia, la Depositaria Judicial manifestó que el vehículo permanecía inmovilizado aproximadamente ocho meses y que ingresó al lugar de custodia por sus propios medios y en condiciones de funcionamiento.

La información precedente corresponde a una manifestación realizada por la Depositaria Judicial durante la inspección y se incorpora al presente informe únicamente como antecedente de la diligencia, sin constituir una verificación técnica efectuada por el suscrito perito.

6. ANÁLISIS TÉCNICO

La evaluación realizada permite establecer una apreciación técnica del estado general del vehículo con base en las condiciones verificadas durante la inspección, considerando su antigüedad, configuración, estado de conservación y las limitaciones propias del alcance de la presente pericia.

El vehículo corresponde a un camión ISUZU FSR 11, modelo 1992, configurado como furgón para transporte de carga, con un kilometraje registrado de 357.063 km, condición compatible con un vehículo destinado al servicio de transporte y con una vida útil prolongada.

Desde el punto de vista estructural, el vehículo conserva su configuración general, observándose un nivel de conservación acorde con su antigüedad. No obstante, durante la inspección se identificaron condiciones de desgaste y deterioro acumulado en distintos sistemas y componentes que inciden en su estado general y, consecuentemente, en su valoración comercial.

La carrocería y el compartimiento de carga presentan deterioro estético producto del uso continuo, evidenciado por desgaste de pintura, rayaduras, golpes distribuidos en los paneles del furgón y presencia de corrosión superficial en bisagras y elementos metálicos. Estas condiciones afectan la presentación general del vehículo, aunque no impiden identificar su configuración original.

En el chasis se observó una discontinuidad localizada en uno de los largueros, constituyendo un hallazgo que forma parte del estado de conservación registrado durante la inspección y que debe ser considerado dentro de la valoración técnica del bien.

El conjunto motriz conserva instalados sus principales componentes; sin embargo, al no haber sido posible poner en funcionamiento el motor durante la diligencia, no fue factible verificar su condición operativa ni evaluar el desempeño de los sistemas mecánicos asociados. En consecuencia, la valoración considera únicamente las condiciones constatadas durante la inspección física.

En cuanto a los sistemas de dirección, frenos y suspensión, se verificó la presencia de sus principales componentes. Adicionalmente, se evidenció una fuga de fluido en el sistema de dirección, condición que incide en el estado general del vehículo. Respecto del sistema de suspensión, el vehículo conserva una posición estable sobre sus ruedas y mantiene la configuración de suspensión mediante ballestas de hojas múltiples en el eje posterior, propia de vehículos destinados al transporte de carga.

Los neumáticos constituyen uno de los componentes con mayor nivel de deterioro observado durante la inspección, presentando desgaste severo de la banda de rodadura en el eje posterior y deterioro en los perfiles laterales de varios neumáticos, mientras que los neumáticos del eje delantero presentan mejores condiciones relativas de conservación.

En conjunto, las condiciones observadas permiten establecer que el vehículo presenta un estado de conservación regular, con un nivel de desgaste compatible con su antigüedad, kilometraje y uso, aspectos que serán considerados para la determinación del valor comercial referencial desarrollado en el capítulo siguiente.

7. DETERMINACIÓN TÉCNICA DEL VALOR COMERCIAL REFERENCIAL

7.1 Referencias comerciales de mercado

Con el objeto de establecer un valor comercial referencial para el vehículo materia de la presente pericia, se efectuó una investigación de publicaciones de venta disponibles en el mercado nacional, correspondientes a camiones destinados al transporte de carga y pertenecientes a un segmento técnico y comercial comparable.

Debido a la limitada disponibilidad de vehículos idénticos al **Isuzu FSR 11, año modelo 1992**, se seleccionaron unidades próximas en antigüedad y configuración, así como una referencia de año posterior que permite observar la tendencia ascendente del valor comercial conforme se reduce la antigüedad del vehículo.

Vehículo de referencia	Año modelo	Precio ofertado
Isuzu NPR	1990	USD 12.500,00
Hino FD 500	1992	USD 15.000,00
Hino FD	1994	USD 11.900,00
Hino GD	2003	USD 28.500,00

Las referencias comerciales seleccionadas fueron las siguientes:

Tabla 7.1. Referencias comerciales utilizadas



Figura 7.1. Publicación comercial correspondiente a un vehículo Isuzu NPR, año 1990, ofertado en USD 12.500,00.



Figura 7.2. Publicación comercial correspondiente a un vehículo Hino FD 500, año 1992, ofertado en USD 15.000,00.



Figura 7.3. Publicación comercial correspondiente a un vehículo Hino FD, año 1994, ofertado en USD 11.900,00.



Figura 7.4. Publicación comercial correspondiente a un vehículo Hino GD, año 2003, ofertado en USD 28.500,00.

7.1.1 Método de estimación

Para determinar el valor referencial correspondiente al año modelo del vehículo inspeccionado se aplicó un modelo de **regresión lineal simple**, considerando como variable independiente el año modelo de cada vehículo comparable y como variable dependiente su precio ofertado.

El modelo utilizado se expresa mediante la siguiente ecuación:

$$V = mA + b$$

Donde:

- V: valor comercial estimado;
- A: año modelo del vehículo;
- m: pendiente de la línea de tendencia;
- b: término independiente.

Con los datos comerciales recopilados se obtuvo la siguiente ecuación:

$$V = 1.271,65(A) - 2.519.640,00$$

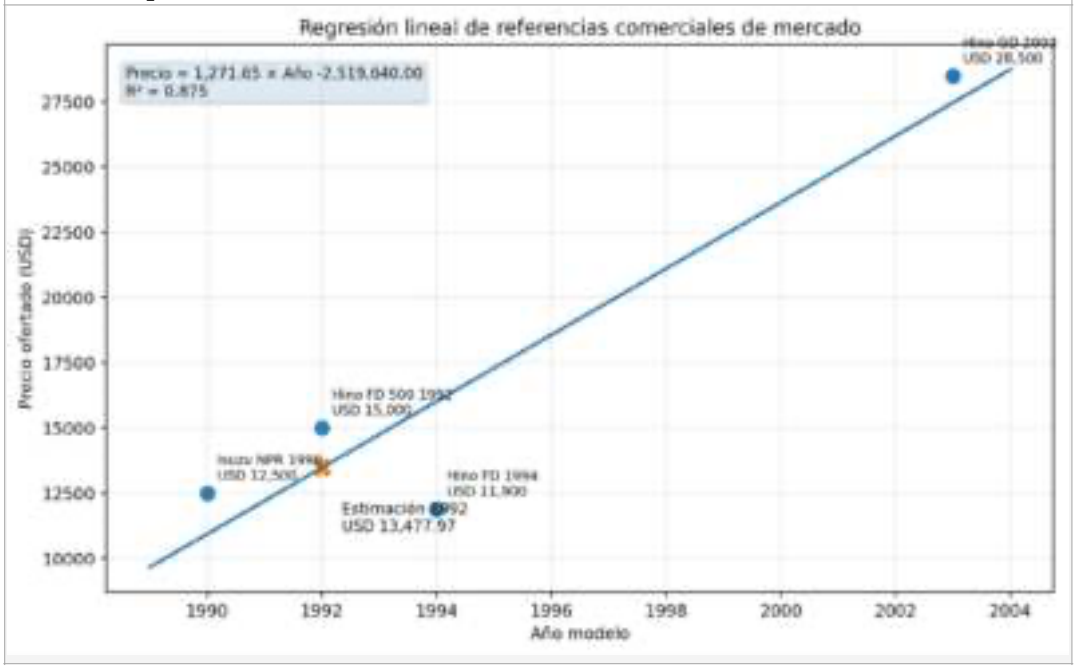
El coeficiente de determinación obtenido fue:

$$R^2 = 0,875$$

Este resultado indica que, dentro de la muestra analizada, existe una relación relevante entre el año modelo y el precio ofertado. No obstante, debido al número limitado de referencias y a las diferencias de marca, configuración y estado comercial, el resultado se utiliza como valor de tendencia referencial y no como valor definitivo del bien inspeccionado.

7.1.2 Estimación para el año modelo 1992

Figura 7.5. Regresión lineal de las referencias comerciales seleccionadas y estimación del valor correspondiente al año modelo 1992.



Al aplicar el año modelo **1992** en la ecuación de regresión se obtiene:

$$V_{1992} = USD\ 13.477,97$$

En consecuencia, se establece como **valor comercial referencial inicial** la cantidad de:

USD 13.477,97

Este valor representa la tendencia comercial estimada para un camión del mismo segmento y año modelo, ofertado en condiciones normales de comercialización. No corresponde todavía al valor final del vehículo inspeccionado, debido a que debe ser ajustado considerando su condición técnica, estado de conservación y limitaciones operativas verificadas durante la diligencia.

7.2 Ajuste técnico por estado de conservación

7.2.1 Fundamento del ajuste

Cada sistema fue evaluado mediante una escala de calificación comprendida entre 0,00 y 1,00, de acuerdo con las condiciones verificadas durante la inspección técnica.

La presente escala constituye un criterio de evaluación técnica aplicado de forma uniforme a todos los sistemas inspeccionados y no corresponde a porcentajes individuales de depreciación.

Coeficiente	Condición técnica	Descripción
1,00	Excelente	Sistema en óptimas condiciones de conservación y funcionamiento.
0,80	Bueno	Sistema con desgaste normal propio del uso, sin afectaciones relevantes.
0,60	Regular	Sistema con desgaste evidente o cuya condición funcional no pudo ser completamente verificada.
0,40	Deficiente	Sistema con deterioro apreciable, fugas, daños o afectaciones que disminuyen su condición de conservación.
0,20	Muy deficiente	Sistema con deterioro severo o que requiere intervención importante.
0,00	Inoperativo	Sistema ausente o sin posibilidad de cumplir su función.

7.2.2 Matriz de ponderación técnica

En base a la escala se realiza la siguiente evaluación:

Sistema o componente	Ponderación	Coeficiente asignado	Resultado ponderado	Fundamento técnico
Chasis y estructura portante	20%	0,60	12,00%	Conserva su configuración general; se observó una discontinuidad localizada en uno de los largueros.
Motor y sistemas asociados	20%	0,50	10,00%	Conserva instalados sus principales componentes, pero no fue posible ponerlo en funcionamiento ni verificar su condición operativa.
Transmisión y embrague	10%	0,60	6,00%	Componentes presentes y accionamiento del embrague perceptible; no se efectuó prueba dinámica.
Sistema de dirección	10%	0,40	4,00%	Se evidenció fuga de fluido en el sistema de dirección.
Sistema de frenos	10%	0,60	6,00%	Conserva sus principales componentes; no fue posible verificar su desempeño mediante prueba funcional.
Sistema de suspensión	10%	0,70	7,00%	Componentes principales completos; vehículo nivelado sobre sus ruedas y suspensión posterior mediante ballestas múltiples.

Neumáticos	10%	0,25	2,50%	Desgaste severo, escasa banda de rodadura y deterioro en perfiles, especialmente en el eje posterior.
Carrocería y furgón	7%	0,55	3,85%	Desgaste de pintura, golpes, rayaduras, corrosión en herrajes y deterioro general del furgón.
Cabina, interior y elementos auxiliares	3%	0,60	1,80%	Estado regular compatible con la antigüedad y el uso del vehículo.
TOTAL	**100%**		**53,15%**	

7.2.3 Coeficiente técnico de conservación

El coeficiente técnico de conservación se obtiene mediante la sumatoria de los resultados ponderados:

$$C_t = \sum (P_i \times C_i)$$

Donde:

- C_t: coeficiente técnico de conservación;
- P_i: ponderación asignada al sistema;
- C_i: coeficiente correspondiente a la condición observada.

Como resultado de la matriz aplicada se obtuvo:

$$C_t = 0,5315$$

Por tanto, el vehículo conserva un 53,15 % del valor comercial referencial correspondiente a una unidad comparable en condiciones normales de comercialización.

7.2.4 Aplicación del coeficiente técnico

El valor comercial referencial obtenido mediante la regresión lineal fue de:

$$V_r = USD\ 13.477,97$$

Aplicando el coeficiente técnico de conservación:

$$V_a = V_r \times C_t$$

$$V_a = 13.477,97 \times 0,5315$$

$$V_a = USD\ 7.163,54$$

En consecuencia, el valor técnico ajustado del vehículo, antes del redondeo comercial correspondiente, es de:

USD 7.163,54

8. CONCLUSIONES

1. Mediante la inspección técnica realizada al vehículo ISUZU FSR 11, año modelo 1992, placa ACJ0177, se verificó la correspondencia de sus identificadores físicos con el bien objeto de la presente pericia, constatándose su configuración como camión tipo furgón destinado al transporte de carga.
2. El vehículo presenta un estado general de conservación regular, evidenciándose desgaste compatible con su antigüedad y uso, así como deterioro en diversos sistemas y componentes, entre los que destacan el desgaste generalizado de la carrocería y pintura, deterioro del compartimiento de carga, desgaste severo de los neumáticos, fuga en el sistema de dirección y una discontinuidad localizada en uno de los largueros del chasis.
3. Durante la diligencia pericial no fue posible poner en funcionamiento el motor, razón por la cual la evaluación del conjunto motriz se limitó a la verificación de sus componentes instalados y a las condiciones observadas durante la inspección, sin que haya sido posible establecer su condición operativa.
4. La determinación del valor comercial referencial se efectuó mediante el método comparativo de mercado, utilizando referencias comerciales de vehículos pertenecientes al mismo segmento de transporte de carga. Posteriormente, se aplicó un modelo de regresión lineal para establecer el valor comercial referencial correspondiente al año modelo del vehículo inspeccionado y un modelo de ponderación técnica por sistemas, con el propósito de ajustar dicho valor conforme al estado de conservación verificado durante la inspección.
5. Con base en la metodología aplicada, las condiciones verificadas durante la inspección y el análisis desarrollado en la presente pericia, se determina que el valor comercial referencial del vehículo ISUZU FSR 11, año modelo 1992, placa ACJ0177, al momento de la inspección, corresponde a la cantidad de USD 7.163,54 (SIETE MIL CIENTO SESENTA Y TRES DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA CON CINCUENTA Y CUATRO CENTAVOS).

9. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME PERICIAL

El presente informe pericial ha sido elaborado con base en la designación efectuada por la **Unidad Judicial Civil con sede en el cantón Cuenca**, dentro del proceso judicial **No. 01333-2024-05740**, y contiene el criterio técnico del suscrito perito, emitido conforme a las actuaciones realizadas durante la inspección, la metodología aplicada y la documentación analizada.

Para constancia de lo actuado, suscribo el presente informe pericial.

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JORGE ESTEBAN
FAJARDO MERCHAN

Ing. Jorge Esteban Fajardo Merchán
Perito de la Función Judicial
C.C. 0103496386
Registro No. 240556
Correo electrónico: jorgeestebaf@hotmail.com
Celular: 0995595343