

RV: Contestación de la demanda / Proceso: 63001400300420200035400

Juzgado 04 Civil Municipal - Quindio - Armenia <j04cmpalarm@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Mié 28/04/2021 16:34

Para: Centro Servicios Judiciales Civil Familia - Armenia - Quindio <cserjudcfarm@cendoj.ramajudicial.gov.co> 1 archivos adjuntos (12 MB)

CONTESTACIÓN DEMANDA.pdf;

Juzgado Cuarto Civil Municipal de Armenia
Carrera 12 Nro.20-63, Oficina 211
Palacio de Justicia "Fabio Calderón Botero"
E-mail: j04cmpalarm@cendoj.ramajudicial.gov.co
Tel: 7441132

AVISO IMPORTANTE: La dirección de correo electrónico j04cmpalarm@cendoj.ramajudicial.gov.co es de uso exclusivo del Juzgado para el envío y recepción de notificaciones constitucionales.

Acusar recibo de la presente notificación en el menor tiempo posible. En todo caso, y a falta de dicha confirmación, se advierte que se presume la recepción del presente mensaje, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20, 21 y 22 de la ([Ley 527 del 18-08-1999](#)).



Antes de imprimir este mensaje, por favor, compruebe que es necesario hacerlo. Una tonelada de papel implica la tala de 15 árboles y el consumo de 250.000 litros de Agua. El medio ambiente es cuestión de TODOS

De: Nestor Alejandro Garcia Franco <nestoralejandrogarciafranco@gmail.com>

Enviado: miércoles, 28 de abril de 2021 3:56 p. m.

Para: Centro Servicios Judiciales Civil Familia - Armenia - Quindio <cserjudcfarm@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: Juzgado 04 Civil Municipal - Quindio - Armenia <j04cmpalarm@cendoj.ramajudicial.gov.co>;

iurisfelipequintero@gmail.com <iurisfelipequintero@gmail.com>

Asunto: Contestación de la demanda / Proceso: 63001400300420200035400

Buenas tardes:

En mi condición de apoderado judicial del señor REMBERTO BOLÍVAR FRANCO, de manera respetuosa me permito presentar contestación de la demanda dentro del proceso que relacionaré a continuación:

Juzgado: Cuarto Civil Municipal de Armenia, Quindío

Proceso: Declarativo con Trámite Verbal

Demandante: Jhon Jairo Correa

Demandado: Remberto Bolivar Franco

Radicado: 63001400300420200035400

Junto con el presente correo se adjunta contestación a la demanda, con sus respectivos anexos (173 folios en 1 archivo PDF):

- Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito
- Manifestación de peritos sobre cumplimiento requisitos del dictamen.
- Hoja de vida Diego López (perito).
- Hoja de vida Alejandro Umaña (perito).
- Listado de juicios en que ha participado Alejandro Umaña como perito.
- Listado de juicios en que ha participado Diego López como perito.
- Publicaciones hechas por Diego Lopez (perito).

A su vez me permito informar al despacho que el presente correo se remite con copia al apoderado judicial de la parte demandante:

- Apoderado parte demandante / Dr. Andres Felipe Quintero Preciado:
iurisfelipequintero@gmail.com

Atentamente,

NÉSTOR ALEJANDRO GARCÍA FRANCO

Abogado GARCÍA FRANCO ABOGADOS R.C. Y SEGUROS S.A.S.

Cra. 15 No. 18-42 Edificio Firenze of 303

Armenia, Quindío - Colombia

Tel. (6)7444433

Cel. 3005713947 / 3005788667

Correo electrónico: nestoralejandrogarciafranco@gmail.com

Señor Juez

LUIS CARLOS VILLAREAL RODRÍGUEZ

Juzgado Cuarto Civil Municipal de Armenia, Quindío.

E.S.D.

PROCESO:	DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
DEMANDANTE:	JHON JAIRO CORREA LONDOÑO
DEMANDADO:	REMBERTO BOLIVAR FRANCO
RADICADO:	630014003004-2020-00354-00
ASUNTO:	CONTESTACIÓN DE DEMANDA

NÉSTOR ALEJANDRO GARCÍA FRANCO, con domicilio en Armenia, Quindío, identificado con cédula 9.726.302 de Armenia, abogado en ejercicio, con Tarjeta Profesional 138.197 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado judicial del señor **REMBERTO BOLIVAR FRANCO**, dentro de la oportunidad procesal, me permito proceder a dar **CONTESTACIÓN A LA DEMANDA** formulada en contra de mi representado, en los siguientes términos:

1. FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

- 1.1. AL HECHO 1. – NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por el medio idóneo para ello.
- 1.2. AL HECHO 2. – NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento pues corresponde a la supuesta actividad laboral que ejercía el demandante en la que mi representado no tuvo participación alguna. Deberá ser probado.
- 1.3. AL HECHO 3. – ES CIERTO. Lo anterior quedó consignado en el informe policial de accidentes de tránsito No. C – 00747714 que fue elaborado por el patrullero Carlos Alberto Riascos.
- 1.4. AL HECHO 4. – SON VARIOS HECHOS QUE SE CONTESTAN POR SEPARADO.
 - i) Es CIERTO que el señor Jhon Jairo Correa Londoño circulaba en calidad de conductor de la motocicleta de placas IUD66D por la vía pública del sector del Club Campestre sentido el Caimo, a la altura del kilómetro 2+100 metros.

- ii) NO ES CIERTO que mi representado como propietario y conductor del vehículo de placas KDM808 estaba atravesándose en la vía, pues si bien el señor Remberto Bolivar pretendía realizar cruce, dicha maniobra la efectuó dando cumplimiento a lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito, esto es activando las direccionales que alertaban y avisaban a los demás conductores la intención de realizar cruce.
- iii) Es importante precisar que el anterior hecho corresponde una confesión de la parte demandante cuando indica que “(...) *al culminar una de las cuestas, **se encontró que el vehículo de placas UDM 808**, (...)*”, de lo anterior se puede establecer que la causa del daño no fue otro que la conducta negligente e imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

La anterior circunstancia fue confesada por el demandante al momento de relatar los hechos ante el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Unidad Básica Armenia, quien, mediante informe pericial, consignó “*RELATO DE LOS HECHOS: El examinado refiere que sufre accidente de tránsito en calidad de conductor de moto al colisionar con un automóvil particular, **fue porque yo iba más bien rápido (...)***”.

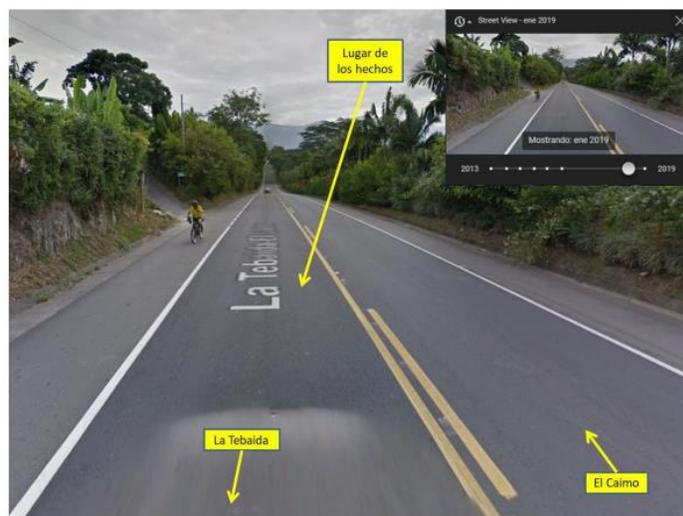
- 1.5. AL HECHO 5. – NO ES CIERTO que la vía donde se presentó la colisión estuviere demarcada con doble línea amarilla que impidiera adelantamientos, pues de acuerdo al Código Nacional de Tránsito y las señales reglamentarias, para el presente caso si era permitido realizar el cruce.



- 1.6. AL HECHO 6. – NO ES CIERTO COMO ESTÁ REDACTADO EL SUPUESTO FÁCTICO. Si bien es CIERTO sobre la vía sector del Club Campestre sentido El Caimo existen rotondas, NO ES CIERTO que mi representado debía utilizar dichas glorietas para hacer el cruce al carril izquierdo, pues se reitera que sobre dicha vía sí era permitido el cruce del carril derecho al carril izquierdo conforme se puede observar en las imágenes relacionadas al momento de contestar el hecho anterior.



Lo anterior fue confirmado mediante Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito No. 210430954 elaborado por IRS VIAL (ver página 11), así:



FOTOGRAFÍA No. 4 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2 + 100 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.

Resulta contrario a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y las señales reglamentarias, inferir que para poder ingresar al carril izquierdo los vehículos que transiten por el carril derecho deben ir hasta las rotondas.

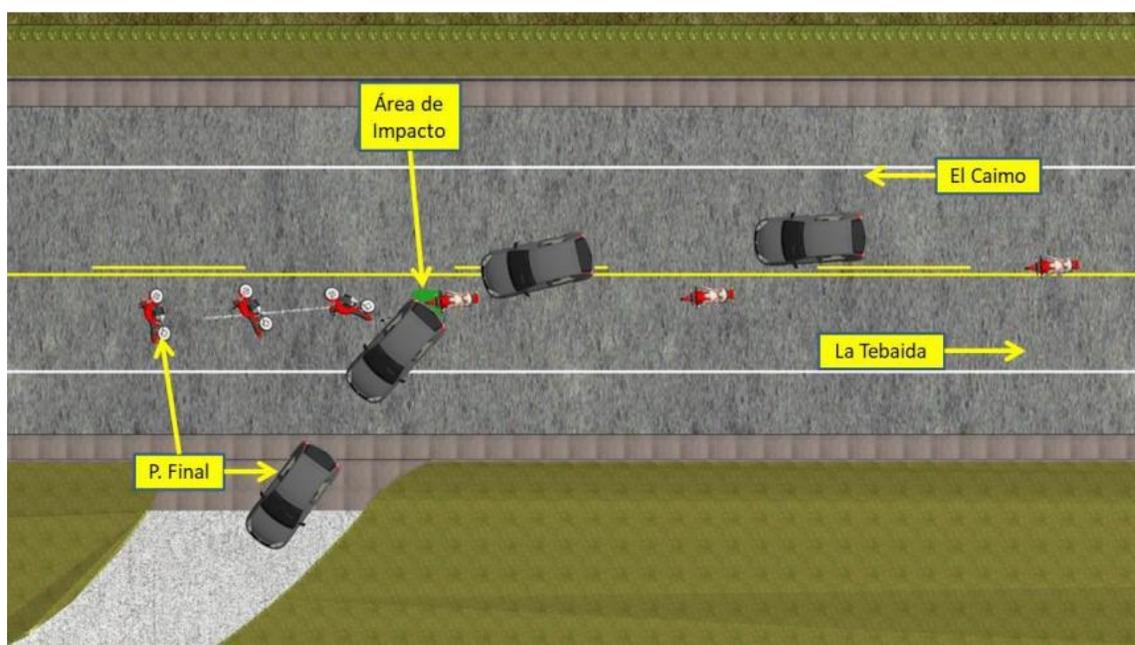
1.7. AL HECHO 7.- NO ES CIERTO. No es de recibo que la parte demandante pretenda atribuir la causa del accidente a la supuesta falta de visibilidad de mi representado hacia la parte trasera, pues como se ha reiterado, dicho suceso ocurrió por la conducta negligente e imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía,

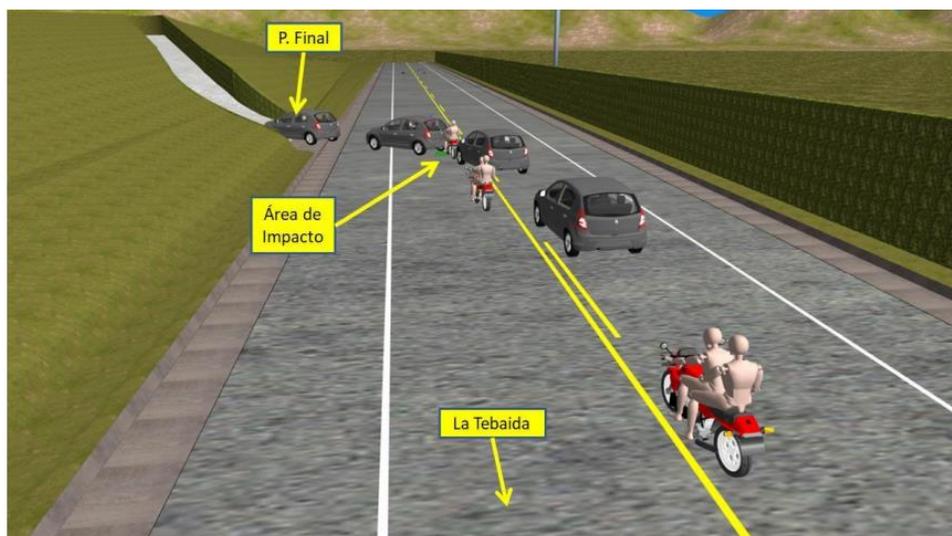
conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

1.8. AL HECHO 8. – SON VARIOS HECHOS QUE SE CONTESTAN POR SEPARADO.

NO ES CIERTO que el vehículo de mi representado de placas KDM808 se encontraba estacionado sobre la vía, pues la colisión se presentó cuando éste ya había sobrepasado el 80% del carril izquierdo.

Lo anterior quedó consignado en el Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito No. 210430954 elaborado por IRS VIAL (ver página 45 del dictamen pericial):





NO ES CIERTO que el señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D no tuvo tiempo de esquivar el vehículo conducido por mi representado. Como se ha retirado dicho suceso ocurrió por la conducta negligente e imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

La anterior circunstancia fue confesada por el demandante al momento de relatar los hechos ante el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Unidad Básica Armenia, quien, mediante informe pericial, consignó “*RELATO DE LOS HECHOS: El examinado refiere que sufre accidente de tránsito en calidad de conductor de moto al colisionar con un automóvil particular, “fue porque yo iba más bien rápido (...)*”

Esto, sin olvidar que la hipótesis señalada por el agente de policía como causa del accidente fue atribuida al señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D (conductor No. 2), bajo el código 121 **“No mantener distancia de seguridad”**.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO			
DEL CONDUCTOR	121	DEL VEHÍCULO DE LA VÍA	
DEL PEATÓN DEL PASAJERO			
OTRA		ESPECIFICAR ¿CUÁL?:	

13. OBSERVACIONES

hipótesis 121 - No mantener distancia de seguridad vehículo C

- 1.9. AL HECHO 9.- ES CIERTO. Se aclara que el nombre correcto de mi representado es Remberto Bolívar Franco.
- 1.10. AL HECHO 10. – SON VARIOS HECHOS QUE SE CONTESTAN POR SEPARADO.

ES CIERTO que el vehículo de placas era conducido por el señor Remberto Bolívar Franco.

NO ES CIERTO que el causante fue el señor Remberto Bolívar Franco quien supuestamente omitió las señales de tránsito pues desconoció utilizar las rotonda para realizar la maniobra de cruce; como se ha reiterado el causante del accidente se dio exclusivamente a la conducta negligente e imprudente del señor dicho suceso ocurrió por la conducta negligente e imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

Fue confesada por el demandante al momento de relatar los hechos ante el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Unidad Básica Armenia, quien, mediante informe pericial, consignó *“RELATO DE LOS HECHOS: El examinado refiere que sufre accidente de tránsito en calidad de conductor de moto al colisionar con un automóvil particular, **“fue porque yo iba más bien rápido (...)”***

Esto, sin olvidar que la hipótesis señalada por el agente de policía como causa del accidente fue atribuida al señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D (conductor No. 2), bajo el código 121 **“No mantener distancia de seguridad”**.

- 1.11. AL HECHO 11. – NO ES CIERTO que mi representado faltó al deber objetivo de cuidado. Cabe indicar que éste realizó cruce dando cumplimiento a lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito, esto

es activando las direccionales que alertaban y avisaban a los demás conductores la intención de realizar cruce.

Por el contrario, la persona que faltó al deber objetivo de cuidado fue el señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

- 1.12. AL HECHO 12. – NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por el medio idóneo para ello. Nos atenemos a lo consignado en la historia clínica seguida.
- 1.13. AL HECHO 13. – ES CIERTO. Se complementa que la hipótesis señalada por el agente de policía como causa del accidente fue atribuida al señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D (conductor No. 2), bajo el código 121 **“No mantener distancia de seguridad”**.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO			
DEL CONDUCTOR	121	DEL VEHÍCULO DE LA VÍA	
OTRA		DEL PEATÓN DEL PASAJERO	
ESPECIFICAR ¿CUÁL?:			

13. OBSERVACIONES
HIPÓTESIS 121 - No mantener distancia de seguridad vehículo E

- 1.14. AL HECHO 14. - NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por el medio idóneo para ello. Nos atenemos a lo consignado en la historia clínica seguida.
- 1.15. AL HECHO 15. – NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por el medio idóneo para ello. Nos atenemos a lo consignado en la historia clínica seguida.

1.16. AL HECHO 16.- NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por el medio idóneo para ello. Nos atenemos a lo consignado en la historia clínica seguida.

1.17. AL HECHO 17. - NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por la parte demandante.

1.18. AL HECHO 18.- NO LE CONSTA A MI REPRESENTADO. Son hechos ajenos a su conocimiento. Deberá ser probado por la parte demandante.

2. FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

Con base en los argumentos expuestos en esta contestación, mi representado se opone a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, especialmente de aquellas encaminadas a obtener declaración de responsabilidad que involucre cualquier indemnización de perjuicios en su contra, en tanto que, como se expondrá y se probará en el proceso, no se reúne ninguno de los requisitos necesarios para deprecar responsabilidad alguna en cabeza del señor Remberto Bolívar Franco.

Me opongo, de igual manera, al exagerado monto y a la falta de claridad de las pretensiones, puesto que no debe pretenderse un enriquecimiento injustificado, pues como es sabido, de acuerdo con el principio de la reparación integral se debe indemnizar el daño causado y nada más que el daño causado.

Conforme al artículo 206 de la Ley 1564 de 2012 (Código General del Proceso) me opongo a la excesiva tasación de los perjuicios realizada por parte del demandante, puesto que como se dijo es desbordada y ambigua y deberá ser objeto de la sanción contemplada en la mencionada disposición normativa.

3. EXCEPCIONES DE FONDO.

3.1. HECHO EXCLUSIVO DE JHON JAIRO CORREA LONDOÑO CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA DE PLACAS IUD66D COMO CAUSA DETERMINANTE DEL DAÑO - ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL.

La realidad de los hechos es que, quien se comportó culposamente y causó el daño, fue precisamente el señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D.

Se observa pues, que la causa del accidente no fue otra que la violación de las normas de tránsito, por cuanto el señor Jhon Jairo Correa Londoño no cumplió con las reglas de comportamiento los motociclistas, especialmente con lo establecido por la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre” en el artículo 94, que frente al comportamiento de los motociclistas, afirma:

“CAPITULO 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 chaquetas 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.

Reglamentado por la Resolución del Min. Transporte 1737 de 2004. 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.

Ver Resolución de la S.T.T. 09 de 2002, Ver art. 100, Acuerdo Distrital 79 de 2003”

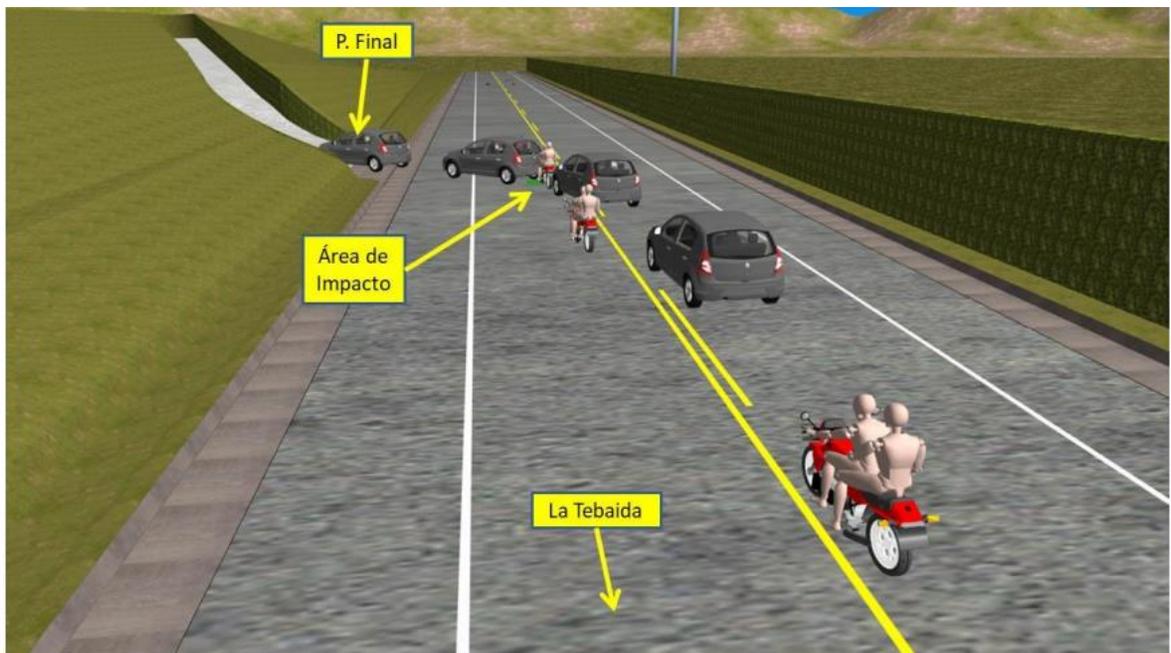
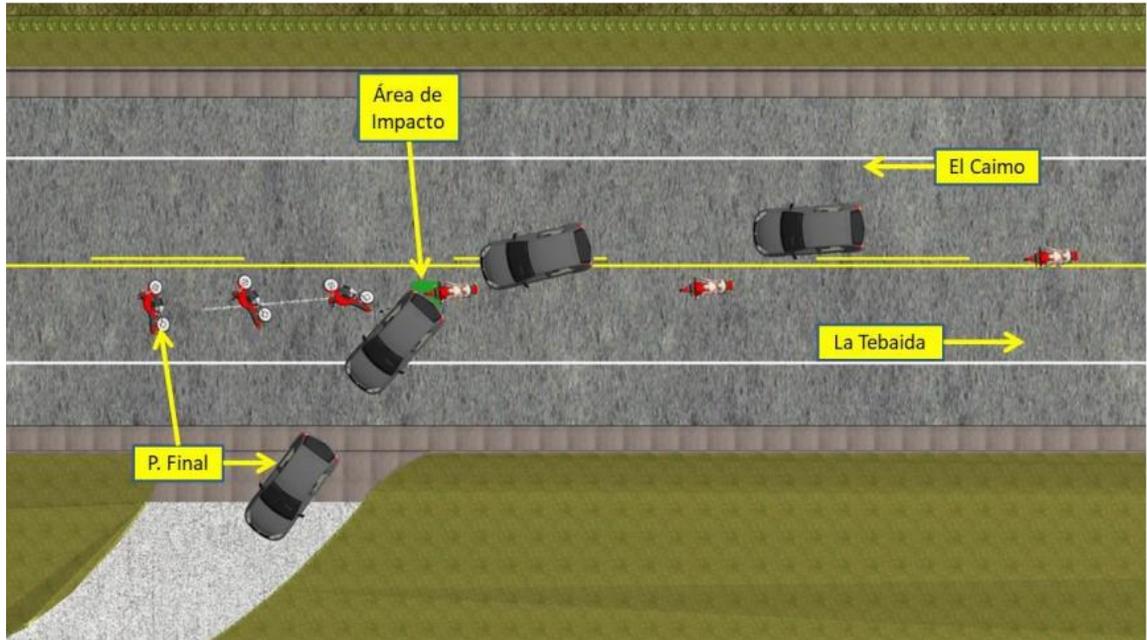
Descendiendo al presente asunto, se tiene que fue la conducta imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño fue la que causó el accidente de tránsito, pues desconoció e infringió las disposiciones sobre el comportamiento de los motociclistas:

i) **Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla.** Como se ha reiterado en esta contestación, la colisión se presentó cuando el vehículo de mi representado ya había sobrepasado el 80% del vehículo al carril izquierdo, situación que permite evidenciar que la motocicleta conducida por el señor Jhon Jairo Correa Londoño no transitaba a un (1) metro de la acera como lo ordena el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ii) **Deben respetar las señales, normas de tránsito (realizó maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución) y límites de velocidad.**

En el presente caso, el desconocimiento de las normas de tránsito por parte del señor Jhon Jairo Correa Londoño, al realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución fue sin duda la causa determinante del accidente de tránsito.

Lo anterior fue consignado en el Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito No. 210430954 elaborado por IRS VIAL (ver página 45 del dictamen pericial):



Ahora, respecto a la causa el accidente de tránsito, los peritos que realizaron Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito No. 210430954 elaborado por IRS VIAL (ver página 53), definieron:

“4. La causa DETERMINANTE del accidente obedece a la maniobra de adelantamiento del vehículo No. 2 MOTOCICLETA sin tomar las medidas de precaución”

De otra parte, otro elemento que influyó directamente en la ocurrencia del accidente fue el exceso de velocidad en que conducía el señor Jhon Jairo Correa Londoño, pues unos metros antes del lugar de la colisión, existe una señal de límite de velocidad 50KM/H, situación que desconoció el

demandante, pues haberse dado cumplimiento a lo anterior, el actor hubiera podido advertir de la presencia del vehículo automotor (encendido de direccionales).



La anterior circunstancia fue confesada por el demandante al momento de relatar los hechos ante el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Unidad Básica Armenia, quien, mediante informe pericial, consignó “RELATO DE LOS HECHOS: El examinado refiere que sufre accidente de tránsito en calidad de conductor de moto al colisionar con un automóvil particular, **“fue porque yo iba más bien rápido (...)”**”

Esto, sin olvidar que la hipótesis señalada por el agente de policía como causa del accidente fue atribuida al señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta de placas IUD66D (conductor No. 2), bajo el código 121 **“No mantener distancia de seguridad”**.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO			
DEL CONDUCTOR	121	DEL VEHÍCULO DE LA VÍA	
OTRA		DEL PEATÓN DEL PASAJERO	
ESPECIFICAR ¿CUÁL?:			

13. OBSERVACIONES
Hipotesis 121 - No mantener distancia de seguridad vehículo E

Así las cosas, se tiene que el accidente ocurrido el 23 de julio de 2018, no es atribuible al señor Remberto Bolívar Escobar conductor del vehículo de placas KDM808, quien realizó dicha actividad conforme a las normas de tránsito y transporte, con total prudencia y pericia y que el accidente referido, se causó por el propio actuar del señor Jhon Jairo Correa Londoño.

La parte demandante atribuye la causa del accidente al señor Remberto Bolívar Franco, conductor del vehículo de placas KMD808, supuestamente quien hizo caso omiso a las señales de tránsito y desconoció utilizar las rotondas o round points para realizar a maniobra de cambio de carril. Sin embargo, y con el fin de darle claridad al despacho, es importante indicar que dichas circunstancias NO SON CIERTAS, como se explicará a continuación:

i) No se desconocieron las señales de tránsito por parte del señor Remberto Bolívar Franco.

Se afirma en el hecho 5 de la demanda que la vía donde aconteció la colisión estaba demarcada con doble línea amarilla que prohibía realizar adelantamientos y maniobras de cruce.



En lo que se refiere a la obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados, el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre” dispone:

ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> 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.**

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Así mismo, en lo que respecta a la obligación de utilizar señales direccionales para dar un giro, el artículo 67 de la misma codificación, dispone:

ARTÍCULO 67. UTILIZACIÓN DE SEÑALES. **Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:**

Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

PARÁGRAFO 1o. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con

sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

PARÁGRAFO 2o. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

Siguiendo la misma línea, en cuanto a la prelación de las vías cuando se va a realizar giros o intercepciones, el artículo 70 de la misma disposición, consagra:

“ARTÍCULO 70. PRELACIÓN EN INTERSECCIONES O GIROS. Normas de prelación en intersecciones y situaciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:

Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.

En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha.

Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.

Cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tiene prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento.

Cuando dos vehículos que transitan por vías diferentes llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la derecha, tiene prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.

Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación”.

Descendiendo al presente asunto se tiene entonces que el señor Remberto Bolívar Franco, conductor del vehículo de placas KMD808, actuó siempre cumpliendo las disposiciones consagradas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, pues para realizar el cruce al carril izquierdo, puso las direccionales que alertaban y avisaban a los demás conductores la intención de realizar el cruce.

Con las imágenes relacionadas en esta contestación y lo reglamentado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre se tiene que la maniobra realizada por mi representado (cambio de carril) si estaba permitida.

ii) El vehículo de placas KDM808 conducido por mi representado no se encontraba estacionado sobre la vía.

Se aduce en el hecho 8 de la demanda que el vehículo conducido por mi representado de placas KDM808 se encontraba estacionado sobre la vía, situación que no es cierta, pues la colisión se presentó cuando éste ya había sobrepasado el 80% del vehículo al carril izquierdo. Lo anterior permite evidenciar que la causa del accidente no fue otra que el actuar imprudente del señor Jhon Jairo Correa Londoño conductor de la motocicleta, quien además de no guardar la distancia prudente entre vehículos, conducía con exceso de velocidad, y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución necesarias, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

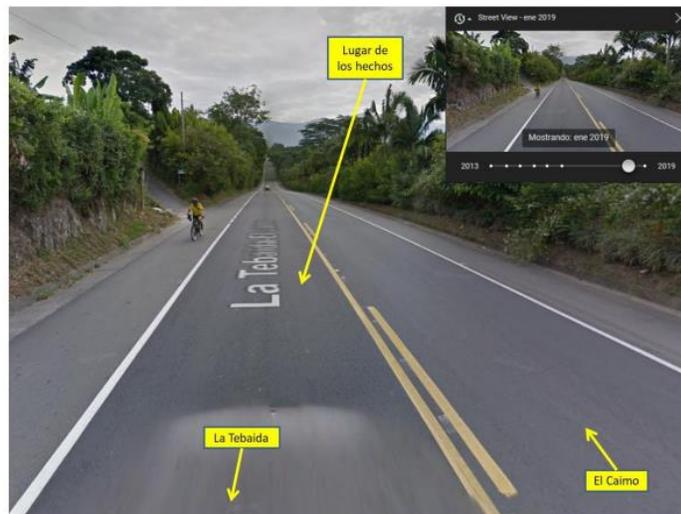
iii) En la vía donde ocurrió el suceso existen rotondas o round points.

Se aduce por parte del actor que no era permitido realizar el cambio de carril en la vía donde ocurrió el accidente, pues a veces del actor existen dos rotondas o round points los cuales deben ser usados para dichas maniobras.

Como se adujo al momento de contestar el hecho 6 de la demanda, es cierto que sobre la vía sector del Club Campestre sentido El Caimo existen rotondas, sin embargo, se equivoca la parte actora al pretender demostrarle al despacho que mi representado debía utilizar dichas glorietas para hacer el cruce al carril izquierdo, pues como se ha expuesto a lo largo de dicho escrito, conforme a lo dispuesto en el artículo 60, 67, 70 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, era permitido el cambio de carril.



Lo anterior fue confirmado mediante Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito No. 210430954 elaborado por IRS VIAL, así:



FOTOGRAFÍA No. 4 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2 + 100 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.

Resulta contrario a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y las señales reglamentarias, inferir que para poder ingresar al carril izquierdo los vehículos que transiten por el carril derecho deben ir hasta las rotondas.

El **NEXO DE CAUSALIDAD** tiene como función ser un paso previo para descubrir la relación de imputabilidad, es decir, para que un daño sea imputable a su supuesto autor es necesario previamente determinar la relación de causalidad, que como vemos, en este caso no se configuró, de ahí resulta que los perjuicios sufridos por el demandante han de ser considerados como un daño ajeno al demandado.

Se configura pues el *HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA*, y en tal sentido, al establecerse el verdadero vínculo causal que produjo el daño¹, se desvirtúa cualquier tipo de imputación jurídica que le pueda corresponder al conductor del vehículo y, por tanto, cualquier responsabilidad del demandante.

¹ Al respecto, el Doctor Javier Tamayo Jaramillo, en su reciente obra *“Tratado de Responsabilidad Civil”*, Tomo I, Pág. 953, Editorial Legis, 2007, menciona: **“De otro lado, no es suficiente el contacto material entre una cosa y otra para que la víctima de un daño pueda decir con certeza que el demandado le ha causado el perjuicio. Se requiere, además, que el comportamiento de la actividad haya jugado un papel activo en la realización del daño; es preciso un papel decisivo, ser instrumento del perjuicio.”**

La doctrina y la jurisprudencia² han sido claras al abordar la figura en comento. Al respecto, el tratadista Javier Tamayo Jaramillo, en su obra *“Tratado de Responsabilidad Civil”*, Tomo II, Págs. 60 y 61 Editorial Legis, segunda edición, 2007, al referirse al hecho exclusivo de la víctima como medio de defensa, considera que:

“Cuando la actividad de la víctima puede considerarse como causa exclusiva del daño, habrá exoneración total para el demandado; poco importa que el hecho de la víctima sea culposo o no; en este caso, ese hecho constituye una fuerza mayor que exonera totalmente al demandado. Este punto adquiere señalada importancia, ya que tradicionalmente se ha pensado que el hecho de la víctima debe ser culposo para que pueda hablarse de exoneración del responsable (...) por el momento, **bástenos reiterar que el hecho exclusivo de la víctima, culposo o no, constituye una causa extraña con poder liberatorio total ...”**

(Negrillas fuera del texto).

En este orden de ideas, los doctrinantes internacionales Doctores Félix A. Trigo Represas y Marcelo J. López Mesa, en su Obra *Tratado de la Responsabilidad Civil “El derecho de daños en la actualidad: Teoría y Práctica”*, Tomo 1, Edición 2004, Editorial La Ley, Buenos Aires Argentina, páginas 872, 874, 884 y 885, indican:

“Por ello, incluso en los sistemas de responsabilidad férreamente objetiva, como la ley francesa 85-677 de protección de las víctimas de accidentes de la circulación, muy lógicamente en su Art. 3 Inc. 3, se ha excluido del régimen protectorio los casos en que la víctima ha buscado voluntariamente el daño que ella sufriera.

² De ésta forma se ha pronunciado la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y agraria, Expediente 5173, del 25 de noviembre de 1999, Magistrado Ponente Silvio Fernando Trejos Bueno, así: *“2. Ahora bien, según lo dicho precedentemente, uno de los casos en que se hace patente la existencia de una causa extraña y cuya presencia, por tanto, soporta eficazmente la defensa de la demandada para sustraerse de la responsabilidad civil que se le imputa, ocurre precisamente cuando se comprueba que el hecho dañoso es imputable a la culpa exclusiva de la víctima, puesto que demostrada ésta se rompe el nexo causal que debe existir entre el perjuicio y la acción del presunto ofensor; en tal caso, no pueden entenderse configurados a plenitud los elementos que se requieren para que pueda surgir y hacerse exigible la responsabilidad civil.*

Empero, en el examen de la causa del daño que debe hacerse para deducir si ésta proviene del ejercicio de la actividad peligrosa o del hecho o culpa de la víctima, debe guardarse el sentenciador de establecer, según un cuidadoso estudio de las pruebas, la incidencia de una u otra, para ver cuál se excluye o si ambas concurren en la realización de aquél. En dicha tarea evaluativa no se puede pasar por alto, entonces que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso.” (negrilla fuera del texto)

*(...) Se aprecia así que la culpa de la víctima ha asumido en el derecho moderno, dada su objetividad característica, el importante rol de llave de seguridad o válvula de cierre, que **impide que se consagren iniquidades gravosas, como sería indemnizar a quien ha puesto con su conducta la causa exclusiva del daño que sufriera.***

Cuando el hecho de la propia víctima constituye la única causa adecuada del resultado perjudicial, ello no puede generar ninguna responsabilidad a cargo de otra persona, sino que es ella misma quien deberá soportar su propio daño.

Como bien dicen LE TOURNEAU y CADIET, cuando el hecho de la víctima aparece como la causa exclusiva del daño, ella absorbe la integralidad de la causalidad.

Otro autor francés ha expuesto agudamente qué “Una reparación fundada sobre la responsabilidad se dirige contra el autor del daño, el cual está obligado a reparar porque su comportamiento genera reprobación. Desde luego la culpa de la víctima establece, por contraste, que, en la medida de dicha culpa, nada puede reprocharse al autor del daño. Es una cuestión de pura causalidad: El daño que se causa la víctima no le fue causado por el autor y como tal éste no puede ser responsabilizado”. (Negrillas fuera del texto).

Claro resulta entonces que la conducta desplegada por la víctima en los hechos hoy objeto del proceso, encuadra a la perfección en la denominada figura de la **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**. Ya sentada nuestra tesis y probatoriamente respaldada, resulta conforme a derecho solicitar una vez más que con fundamento en lo expuesto en la presente contestación, se denieguen las suplicas de la demanda, entre tanto fue la víctima quien se expuso imprudentemente.

Es claro pues que la causa única y eficiente de la ocurrencia del lamentable accidente, la constituye el imprudente proceder del señor Jhon Jairo Correa Londoño, conductor de la motocicleta de placas IUD66D.

3.2. INEXISTENCIA DE CULPA EN CABEZA DEL SEÑOR REMBERTO BOLÍVAR FRANCO - CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS KDM808- ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL - CASO FORTUITO – FUERZA MAYOR.

No debe perderse de vista que el actuar del señor Remberto Bolívar Franco, conductor del vehículo de placas KDM808, no fue el causante determinante de la producción del accidente. El hecho que se analiza fue producto de una situación ajena a la diligente conducta de aquél.

Es preciso entonces, señalar que dicha situación ajena obedeció a una circunstancia súbita, intempestiva e imprevista en la que no tuvo injerencia

alguna el conductor del vehículo de placas KDM808, sino por el contrario se derivó de la imprudencia y la impericia del demandante Jhon Jairo Correa Londoño, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad, no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos y pretendió realizar maniobra de adelantamiento sin tomar las medidas de precaución necesarias, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues terminó impactando en la parte derecha trasera del vehículo.

En este orden de ideas, debemos concluir que nos encontramos frente a una CAUSA EXTRAÑA, que reúne las condiciones que exige la doctrina para la configuración de la fuerza mayor o caso fortuito, como lo son la *imprevisibilidad* y la *irresistibilidad*; que por tanto exonera de responsabilidad a la parte demandada.

Al respecto expresa el Doctor Tamayo Jaramillo en su obra citada:

“... Conviene resaltar igualmente que la fuerza mayor, así como los otros casos de causa extraña, son considerados como ruptura del vínculo causal entre la conducta del agente y el daño sufrido por la víctima (...).

Para nosotros, independientemente del problema probatorio, la ausencia de culpa conduce a una causa extraña, y por eso podemos identificar los dos conceptos. Aunque el demandado aparezca como causante del daño, su ausencia de culpa llevará a considerar que su conducta fue determinada por factores que, aún siendo interiores físicamente a él, no se le pueden imputar desde el punto de vista jurídico.

*(...) Podemos decir que todos **los fenómenos que contribuyeron a producir el daño, constituyeron fuerza mayor o caso fortuito, si son imprevisibles, irresistibles y no imputables a culpa del demandado**, en consecuencia, si no existe falta que se le pueda imputar, deberá considerarse que el hecho es atribuible a causa extraña”.*

Igualmente, los Doctores Félix A. Trigo Represas y Marcelo J. López Mesa, en la obra antes citada, expresan:

“A veces circunstancias inevitables e imprevisibles, desvían la cadena causal y determinan que no pueda atribuirse tácticamente el resultado dañoso al agente, cuyo accionar de ninguna manera podía llevar conforme al curso natural y ordinario de los acontecimientos a provocar tal perjuicio; de ello, cabe entonces concluir que necesariamente han sido otras las condiciones que lo produjeron.

*La fractura del nexo causal que torna no indemnizable el daño se produce normalmente por caso fortuito o fuerza mayor, **porque aún cuando el hecho de un tercero pueda romper la cadena, si tal actuación es imprevisible, configura un supuesto de caso fortuito.***

*(...) Al respecto conviene recordar primeramente un magnífico párrafo de LE TOURNEAU & CADIET: **cuando se constata la fuerza mayor, ella excluye toda responsabilidad; ella inhibe la aparición de una responsabilidad delictual.*** (Negrillas fuera del texto).

Todo lo anterior para dejar claro que dentro del presente asunto no medió culpa o falta alguna de parte del señor Remberto Bolívar Franco - conductor del vehículo con placas KDM808, en la ocurrencia con los hechos, pues aquél siempre procedió en forma diligente y cuidadosa, lo que nos lleva a manifestar que el accidente de tránsito acaecido el día 23 de julio de 2018, solo es imputable a un fenómeno externo a dicho conductor.

3.4. INAPLICABILIDAD DEL RÉGIMEN DE PRESUNCIONES PROPIO DE LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS - NECESIDAD DE ACREDITACIÓN DEL SUPUESTO ACTUAR CULPOSO DEL DEMANDADO.

Debe tenerse en cuenta que en tanto los daños que se alegan en la demanda no se produjeron por culpa alguna de la conducción del automotor, se hace imposible acudir al régimen de presunciones propio del artículo 2356 del Código Civil, comúnmente conocido como el de actividades peligrosas.

Con todo, vale la pena recordar lo manifestado por Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en un reciente pronunciamiento, en el cual se ocupó del esquema de responsabilidad aplicable a asuntos como el aquí tratado y el criterio de imputación que opera en tales asuntos indicó:

“... Es por ello, precisamente, por lo que en nuestra tradición jurídica solo es responsable de un daño la persona que lo causa con culpa o dolo, es decir con infracción a un deber de cuidado; lo cual supone siempre una valoración de la acción del demandado por no haber observado los estándares de conducta debida que de él pueden esperarse según las circunstancias en que se encontraba.

...

En suma, no existe ninguna razón para considerar que esta Corte haya variado su criterio frente a la exigencia del factor subjetivo como condición de posibilidad para endilgar responsabilidad patrimonial por el ejercicio de actividades peligrosas, pues la presunción de culpa contenida en la norma no sólo tiene profundas raíces en nuestra tradición jurídica y filosófica sino que, además, responde a un esquema

lógico argumentativo perfectamente coherente dentro del sistema de derecho civil.

...

El rompimiento del nexo de causalidad no puede interpretarse de manera abstracta y desligada de la conducta del agente, sino que su demostración es signo inequívoco de la ausencia de culpa. Ello indica que la culpa no solo es el fundamento sino el límite de la responsabilidad civil, porque más allá de ella solo puede existir la causa extraña...”³

3.5. NEUTRALIZACIÓN DE PRESUNCIONES.

De consuno con la excepción anterior, deberá también tenerse en cuenta que en tanto los daños que se alegan en la demanda no se produjeron por culpa alguna de la conducción del automotor de placas KDM808, se hace imposible acudir al régimen de presunciones propio del artículo 2356 del Código Civil, comúnmente conocido como el de actividades peligrosas, sobre todo si se tiene en cuenta que ambas partes ejercían actividad peligrosa, lo que implica la neutralización de presunciones.

Consideramos que el análisis del caso que hoy nos ocupa, no está llamado a ser hecho a través del título de imputación de *PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD*, sino por el título general de imputación consagrado en el artículo 2341 del Código Civil ⁴, conocido como “RESPONSABILIDAD CIVIL CON CULPA PROBADA”, dado que ha sido entendido por la jurisprudencia y la doctrina que cuando en un mismo hecho, los involucrados ejecutan sendas actividades peligrosas, como en el caso concreto, conducción de un vehículo y una motocicleta, el título de imputación ya no podrá ser el de presunción de responsabilidad por ejercicio de actividades peligrosas, pues la doctrina y la jurisprudencia han señalado teorías de imputación diversas, tales como la “NEUTRALIZACIÓN DE PRESUNCIONES”.

Al respecto, autorizada doctrina enseña:

“a) – Teoría de la neutralización de presunciones

...

Estos autores afirman que, en caso de existir dos presunciones de responsabilidad, se aplicará la responsabilidad civil con culpa probada (C.C. col., art. 2341) porque, al producirse la colisión de dos presunciones, éstas se anulan entre sí y, por consiguiente, la víctima debe probar la culpa de quien le

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil sentencia del 18 de diciembre de 2012 MP Ariel Salazar Ramírez.

⁴ “El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”.

causó el daño, poco importa que haya un solo daño. Acorde con este criterio, las consecuencias que derivan de su aplicación serán las siguientes: si en el debate probatorio ni la víctima ni el agente logran probar una falta en cabeza del otro, el juez debe absolver al demandado, ya que no se le probó ninguna culpa.

...

c) - Posición propia

En nuestro concepto, como en el artículo 2356 del C.C. no se trata de una presunción de responsabilidad sino de una culpa probada, no podemos hablar de que la presunción solo obre en favor de la víctima; de otro lado, siendo la culpa presunta o probada un elemento interior a la conducta del sujeto, no vemos por qué el hecho externo de concurrir con dos actividades peligrosas pueda modificar dos elementos puramente psicológicos; si ejercer una actividad peligrosa es una imprudencia, lo seguirá siendo, sea quien sea la víctima del daño o las actividades concurrentes; por ello, seguimos considerando que lo lógico es pensar que la culpa se rige por la peligrosidad de la actividad. Quien o quienes la ejerzan deben correr con sus consecuencias.

De acuerdo con lo anterior, si tanto el demandante como el demandado estaban desarrollando una actividad peligrosa y solo una de las partes sufrió daño, el perjuicio debe ser reparado entre el demandante y el demandado, ya que la peligrosidad de las dos actividades fue la que contribuyó a causar el daño. Recuérdese, eso sí, que no debe existir una culpa adicional de ninguna de las partes, pues entonces el responsable de esa falta debe correr con la totalidad del daño; tampoco debe olvidarse que las dos actividades deben haber jugado un papel activo en la producción del daño”.⁵

3.6. OBJECCIÓN AL MONTO INDEMNIZATORIO PRETENDIDO.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 206 de la Ley 1564 de 2012, se OBJETA el monto indemnizatorio pretendido y se solicita que se apliquen las sanciones contempladas en dicha norma, en virtud a que no se calcularon sobre fundamentos ciertos, claros y concretos, sin dejar de mencionar que, si la parte demandante NO LOGRA PROBAR las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios y su magnitud, se aplique también la condena a que se refiere el inciso cuarto de dicha norma:

Artículo 206. Juramento estimatorio.

Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria

⁵ TAMAYO JARAMILLO, Javier. “Tratado de Responsabilidad Civil”, Tomo I, Págs. 1016 y ss., Editorial Legis, 2007.

dentro del traslado respectivo. Solo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación.

Formulada la objeción el juez concederá el término de cinco (5) días a la parte que hizo la estimación, para que aporte o solicite las pruebas pertinentes.

Aun cuando no se presente objeción de parte, si el juez advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, deberá decretar de oficio las pruebas que considere necesarias para tasar el valor pretendido.

Si la cantidad estimada excediere en el cincuenta por ciento (50%) la que resulte probada, se condenará a quien la hizo a pagar a la otra parte una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia.

El juez no podrá reconocer suma superior a la indicada en el juramento estimatorio, salvo los perjuicios que se causen con posterioridad a la presentación de la demanda o cuando la parte contraria lo objete. Serán ineficaces de pleno derecho todas las expresiones que pretendan desvirtuar o dejar sin efecto la condición de suma máxima pretendida en relación con la suma indicada en el juramento.

El juramento estimatorio no aplicará a la cuantificación de los daños extrapatrimoniales. Tampoco procederá cuando quien reclame la indemnización, compensación los frutos o mejoras, sea un incapaz.

Parágrafo. Parágrafo modificado por el artículo 13 de la Ley 1743 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> **También habrá lugar a la condena a la que se refiere este artículo a favor del Consejo Superior de la Judicatura, Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, o quien haga sus veces, en los eventos en que se nieguen las pretensiones por falta de demostración de los perjuicios. En este evento, la sanción equivaldrá al cinco por ciento (5%) del valor pretendido en la demanda cuyas pretensiones fueron desestimadas.**

La objeción se concreta en la antitécnica y exagerada tasación de los perjuicios de orden material deprecados en la demanda, en tanto, al momento de tasar el lucro cesante se incluyeron valores dobles en su reconocimiento, pues no es de recibo que el parte demandante pretenda el pago de supuestas incapacidades provenientes del Sistema de Seguridad Social Integral en Salud y adicional a esto, también adicione el periodo señalado como incapacidad médico legal, desconociendo que la incapacidad que otorga el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses incluye el periodo ya reclamado por el actor, pues dicha valoración se otorga desde la fecha en que ocurrió el evento.

De otra parte, tampoco encuentra fundamento la solicitud de reconocimiento del lucro cesante solicitado por la parte actora, pues no obra prueba en el proceso que permita evidenciar que el señor Jhon Jairo Correa Londoño desempeñara alguna actividad laboral, situación que evita de tajo pretender un eventual reconocimiento de dicho perjuicio. Según el Sistema de información de afiliados al Sistema de Seguridad Social – ADRES – el demandante se encuentra afiliado en el régimen subsidiado, lo que confirma que el demandante para el momento de los hechos no ejercía ninguna actividad laboral.

Todas las cifras anteriormente indicadas, contravienen el artículo 206 de la Ley 1564 de 2012, en concordancia con el del numeral 4 del artículo 82 del Código General del Proceso, en el cual se exige indicar “lo que se pretende, expresado con precisión y claridad...”:

Por ello, deberá el señor Juez dar trámite a la objeción manifestada y aplicar las consecuencias procesales dispuestas, en caso que la parte demandante no exponga los criterios de liquidación del lucro cesante que solicita, actualmente ausentes en el plenario.

3.6.1. INEXISTENCIA DE ELEMENTOS PARA RECLAMAR LUCRO CESANTE Y DAÑO EMERGENTE.

Se pretende el reconocimiento de lucro cesante a favor del señor Jhon Jairo Correa Londoño, argumentando que dadas sus condiciones de salud no pudo continuar ejerciendo su actividad como ayudante de construcción. Contrario a expresado por el actor, se tiene que para el momento del accidente de tránsito el demandante no ejercía ninguna actividad laboral, no generaba ingresos propios, situación que de tajo evita el reconocimiento de dicho perjuicio. Según el Sistema de información de afiliados al Sistema de Seguridad Social – ADRES – el demandante se encuentra afiliado en el régimen subsidiado, lo que confirma que el demandante para el momento de los hechos no ejercía ninguna actividad laboral, pues no realizaba aportes como cotizante.

Así las cosas, no se encuentra debidamente acreditada la dimensión del daño material, cuestión que no permitiría en un eventual momento tasar una indemnización del mismo, riñendo tal situación con el principio del derecho de daños que indica que sólo se indemniza el daño, todo el daño y nada más que el daño, para evitar el enriquecimiento de la víctima por cuenta del perjuicio sufrido.

Ha reiterado la jurisprudencia que no puede pretenderse indemnización por un daño que no puede concretarse ni precisarse, el daño debe ser cierto y determinable, y para el caso que nos ocupa, respecto del daño emergente y lucro cesante pretendido no se reúnen estas condiciones, ya que en el expediente no obran medios de prueba que den cuenta de este perjuicio supuestamente padecido por la demandante. Por tanto, no procede su reconocimiento a título de indemnización.

Planteada la deficiencia probatoria dentro del presente asunto, resulta pertinente recordar la importancia esencial del elemento *Daño* dentro del concepto de la Responsabilidad Civil, para lo cual debemos recordar lo dicho por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en un importante pronunciamiento, que pese al paso del tiempo conserva

inteligencia, esto es, la sentencia del 4 de abril de 1968, fallo en que frente a la existencia y acreditación del daño se dijo:

*“Por todo ello cabe afirmar que dentro del concepto y la configuración de la responsabilidad civil, es el daño un elemento primordial y el único común a todas las circunstancias, cuya trascendencia fija el ordenamiento. **De ahí que no se dé responsabilidad sin daño demostrado, y que el punto de partida de toda consideración en la materia, tanto teórica como empírica, sea la enunciación, establecimiento, y determinación de aquel, ante cuya falta resulta inoficiosa cualquier acción indemnizatoria.** (negrilla y subrayado fuera del texto).*

En el mismo sentido, el Dr. Juan Carlos Henao Pérez, en su obra El Daño Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés, editorial Universidad Externado de Colombia, pág. 39 y 40 indica:

*“... recordando al maestro Antonio Rocha, se puede anotar que dicha regla es paneas natural por que los elementos que lo integran (el daño) son conocidos, mejor que por nadie, por el mismo acreedor que los ha sufrido, y a él le toca, obviamente, poner de presente los medios conducentes para conocer su existencia y su extensión. **No basta, entonces, que en la demanda se hagan afirmaciones sobre la existencia del daño, porque el demandante no puede limitarse, si quiere sacar avante su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio, que por demás no pueden ser valoradas como si se tratara de hechos notorios o presumibles, y no de situaciones cuya comprobación por mandato legal le correspondería al demandante. Es así como el juez considera que el demandante debe probar la existencia del daño, so pena, si no lo hace, de impedir la declaratoria de responsabilidad.**” (negrilla y subrayado fuera del texto.)*

Así las cosas, y teniendo en cuenta que dentro del presente proceso, no obra prueba alguna que acredite la existencia y cuantía del daño supuestamente padecido por el demandante, se genera plena incertidumbre frente a los perjuicios cuya indemnización se depreca, sin que dentro del presente asunto el Juez tenga otro camino diferente al de despachar desfavorablemente las pretensiones del actor, por cuanto y como se ha dicho el daño alegado por el actor no cuenta con respaldo probatorio.

3.7. INEXISTENCIA Y EXCESIVA CUANTIFICACIÓN DEL DAÑO MORAL.

Se solicita en la demanda, un exagerado monto por perjuicios morales, totalmente desbordado y alejado de los parámetros jurisprudenciales. A este respecto, se debe mencionar que en la estimación o tasación de perjuicios inmateriales, es aceptable en cierta medida la falta de rigorismo o exactitud, dada la dificultad de una valoración en dinero acogándose a cánones estrictos y ello se debe entre otras circunstancias a la imposibilidad de valerse de baremos, tablas o fórmulas matemáticas que permitan objetivamente llegar a un resultado, pues bien, al no existir un parámetro utilizable para fijar dicho monto indemnizatorio, queda al prudente arbitrio del Juez fijarlo, y sin desconocer el principio de la reparación integral, valorará aspectos relevantes como el hecho generador de la responsabilidad, la naturaleza de la conducta y la incidencia de la propia víctima en el daño ocasionado; todas estas, pautas que deben auxiliar al fallador para su respectiva tasación. En esta medida, no es justificable que se indemnice a las víctimas con sumas desproporcionadas y exageradas, que no atienden a principios de una reparación integral, sino más bien a imposición de sanciones o indemnizaciones de carácter punitivos, totalmente contrarias a nuestro ordenamiento jurídico.

Aunado a lo anterior debemos manifestar que las sumas deprecadas como indemnización del supuesto daño moral padecido por el demandante no se acompañan ni son proporcionales con la realidad de las circunstancias.

Así las cosas, resulta conveniente mencionar lo que opina la doctrina a este respecto, pues bien, el doctor Ramón Daniel Pizarro, en su obra *Daño moral "Prevención. Reparación. Punición"*, Editorial Hammurabi, Buenos Aires (Argentina), reimpresión 2000, págs. 27, 315 y 316, indica:

*“Únicamente tiene que repararse el daño causado. Nada más, pero nada menos. El moderno derecho de daños requiere máxima prudencia a la hora de fijar criterios en tal sentido. Desde una perspectiva netamente resarcitoria, **el hecho dañoso no debe convertirse en fuente de lucro, para el damnificado y, correlativamente, en un factor de expoliación para el dañador, lo que ocurre cuando éste se ve compelido a indemnizar un daño total o parcialmente inexistente.** (...) El principio de la reparación plena debe ser entendido, de tal modo, como resarcimiento de todo daño que se encuentre en relación de causalidad adecuada con el hecho generador.*

*Conviene tener presente que **la relación de causalidad asume una doble función** en el marco de la responsabilidad civil:*

1. Permite determinar, con rigor científico, cuándo un resultado dañoso es jurídicamente atribuible a la acción de un sujeto determinado.

2. Brinda, al mismo tiempo, los **parámetros objetivos indispensables para calibrar la extensión del resarcimiento**, mediante un régimen predeterminado de imputación de consecuencias.

(...) pero, al mismo tiempo, impone **asegurar al responsable que su obligación no habrá de asumir un límite mayor del daño causado**. Insistimos en que desde una perspectiva netamente resarcitoria, el hecho dañoso no debe convertirse en una fuente de enriquecimiento para la víctima y de correlativa expoliación para el dañador. Las reglas que regulan la extensión del resarcimiento se orientan hacia esa finalidad.” (Negrilla fuera del texto).

Adicionalmente, ha de tenerse presente que la parte demandante pretenden recibir tan alta suma de dinero en compensación al perjuicio sufrido, deberá demostrar y justificar tanto la ocurrencia como la gravedad o circunstancias que lo llevan a solicitar dicho monto, siempre en coherencia con las pruebas aportadas al proceso.

Respecto a todo lo anterior, ha expresado la *Sala Civil de la Honorable Corte Suprema de Justicia*, en sentencia 25 de noviembre de 1992, lo siguiente:

“ ... incidiendo el daño moral puro en la órbita de los afectos, en el mundo de los sentimientos más íntimos y consistiendo el mismo, en el pesar, la afrenta o sensación dolorosa que padece la víctima, y que en no pocas veces, ni siquiera ella puede apreciar en toda su virulencia, de este tipo de agravios, se ha dicho que son “económicamente insanables”, significándose con ello que la reparación no puede ser exacta y frente a esa deficiencia, originada en la insuperable imposibilidad racional de equilibrar con precisión la magnitud cuantitativa que dicha reparación debe tener, es claro que algunos de los interesados habrá de salir perdiendo y discurriendo con sentido de justicia preferible, debiendo buscarse por lo tanto con ayuda del buen sentido, muy sobre el caso específico en estudio y con apoyo en hechos probados que den cuenta de las circunstancias personales de los damnificados reclamantes, una relativa satisfacción para estos últimos, **proporcionándoles de ordinario una suma de dinero que no deje incólume la agresión, pero que tampoco represente un lucro injustificado que acabe por desvirtuar la función institucional que prestaciones de ese linaje están llamadas a cumplir**. En otras palabras, ante el imperativo jurídico de que el lesionado por el daño moral reciba en compensación de sus padecimientos y en orden a que se haga más llevadera su congoja y como ese dinero (*pretium doloris*) no puede traducirse a un “quantum” tasable del modo que es propio de aquellos destinados al resarcimiento de perjuicios patrimoniales, el problema neurálgico radica entonces en definirse el “quantum” en el

*que deberá de expresarse la reparación, quedando reservado este difícil cometido al discreto arbitrio de los jueces, que contra lo que en veces suele creerse no equivale a abrirle paso a antojadizas instituciones pergeñadas a la carrera para sustentar condenas excesivas, sino que a dichos funcionarios se les impone el deber de actuar con prudencia, **evitando en primer lugar, servirse de pautas apriorísticas** como acontece con el acostumbrado recurso al artículo 106 del Código Penal, que en este campo únicamente son de recibo, en tanto mandatos legales expresos las consagren...” (Cfr. G.J. CXLVIII, pág. 253, CLXXII, pág. 253, CLXXXVIII, pág. 19 reiteradas en Casación Civil de fechas 26 de julio de 1989, 8 de mayo de 1990 y 9 de septiembre de 1991).*

Así las cosas no es de recibo que se solicite como indemnización, para el demandante, la suma de 50 SMLMV equivalentes a (\$45.426.300), cuando no se avizora prueba de haber sido causados por el demandante dentro del expediente y de otro lado, se solicita una suma nunca antes reconocida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia para indemnizar el daño moral, sin la intensidad que se demanda de éste para tal reconocimiento.

3.8. AUSENCIA DE RECONOCIMIENTO POR PARTE DE LA JURISDICCIÓN ORDINARIA EN SU ESPECIALIDAD CIVIL DEL DAÑO A LA SALUD.

Se solicita en la demanda la indemnización de perjuicios inmateriales del nominado daño a la salud⁶, reconocido así por la jurisprudencia administrativa, es importante precisar que dicha categoría de daño inmaterial no ha sido aún aceptada por la jurisprudencia civil de la Corte Suprema de Justicia, motivo que compele al fallador de instancia a despachar desfavorablemente la pretensión arriba descrita. Al respecto resulta útil traer a colación los argumentos esbozados por el Magistrado de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, Profesor Arturo Solarte Rodríguez, en la aclaración de voto, formulada a la sentencia proferida por la misma sala de casación dentro del proceso radicado con el número 05266-3103-001-2004-00172-01, en la cual y frente al daño a la salud indicó:

“Como consecuencia de lo anterior, considero que eran innecesarias las referencias que en la sentencia se hacen al daño a la salud (numerales 2. y 3. de las consideraciones que la Corte realiza sobre el cargo primero, fls. 49 a 52), toda vez que se trata de un tipo de perjuicio cuya reparación no fue solicitada en la demanda, además de que los actores no tendrían la legitimación necesaria para el efecto, y

⁶ Ver entre otras la sentencia proferida el 14 de septiembre de 2011 por la sección tercera del Consejo de Estado MP Enrique Gil Botero exp. 19031(1)

corresponde a una modalidad de daño que no ha sido desarrollada ni acogida aún por la jurisprudencia civil,...

3.9. EXCEPCIÓN SUBSIDIARIA: REDUCCIÓN DEL MONTO INDEMNIZABLE POR CONCURRENCIA DEL HECHO DE LA VÍCTIMA.

En el evento de no acoger los planteamientos expuestos anteriormente, como eximentes de responsabilidad, **de manera subsidiaria** solicito se sirva declarar la concurrencia de culpas. De acuerdo con lo mencionado hasta el momento, existió una clara culpa del señor Jhon Jairo Correa Londoño, quien además de no circular a un metro de la acera u orilla de la parte derecha de la vía, conducía con exceso de velocidad y no guardaba la distancia reglamentaria entre vehículos, pues no se explica cómo teniendo conocimiento que mi representado se encontraba realizando cruce al lado izquierdo de la vía, dicha situación no pudo ser advertida por el demandante, pues término impactando en la parte derecha trasera del vehículo, sin embargo, en caso que el Despacho no considere que dichos hechos son causa exclusiva de los perjuicios reclamados, deberá considerar que efectivamente existió un alto grado de influencia de parte de la propia víctima en la producción del daño, de manera que en este sentido tendrá que efectuar una considerable reducción del monto indemnizable.

Así las cosas, procede la reducción del monto indemnizable consagrada en el Artículo 2357 del Código Civil.

ARTICULO 2357. <REDUCCION DE LA INDEMNIZACION>. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.

La jurisprudencia de la Sala de Casación Civil y Agraria de la Corte Suprema de Justicia ha señalado al respecto:

“Quien por sí o por medio de sus agentes cause a otro un daño, originado en hecho o culpa suya, está obligado a resarcirlo; y quien demande la indemnización ha de comprobar, 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.

Cuando el daño se cause, empero, en el desarrollo de una actividad de las que la jurisprudencia ha calificado como peligrosas, porque con ellas se pone a los demás asociados en inminente peligro de recibir lesión aunque se desarrolle empleando toda la diligencia y el cuidado que por su naturaleza exige, entonces la víctima que reclama indemnización no tiene que demostrar la culpa del demandado, pues ésta se presume en tal evento por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de sus conciudadanos.

Conclúyese de lo anterior que, en el estado actual de la jurisprudencia, los daños ocasionados en el ejercicio de una actividad peligrosa, cual es la de conducir vehículos automotores, se presumen causados por culpa del conductor. Mas como esta presunción no es de derecho, sino simplemente legal, aquél sobre quien pesa la dicha presunción, puede liberarse de ella acreditando que el perjuicio provino de culpa exclusiva de la víctima, de fuerza mayor o de la intervención de un elemento extraño.

Pero como el daño no siempre tiene su origen en la culpa exclusiva de la víctima o en descuido único del demandado, sino que, en muchas ocasiones, tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro, en negligencia tanto de la víctima como del autor del perjuicio, entonces, en este último evento, en virtud de la concausa, el demandado no puede ser obligado, sin quebranto de la equidad a resarcir íntegramente el daño sufrido por la víctima.

Si la acción o la omisión culposa de ésta fue motivo concurrente del perjuicio que sufre, necesariamente resulta ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario. Y si él ha contribuido a la producción del perjuicio cuya indemnización demanda, es indiscutible que en la parte del daño que se produjo por su propio obrar o por su particular omisión, no debe responder quien sólo coadyuvó a su producción, quien, realmente, no es su autor único, sino solamente su copartícipe.

Tal es el fundamento racional y lógico del artículo 2357 del Código Civil que expresa:

“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.⁷

Igualmente, en sentencia del 25 de noviembre de 1999, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, Expediente 5173, Magistrado Ponente Silvio Fernando Trejos Bueno, ha mencionado:

*“Tratándose de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: Que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro. (v. G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, entre otras); principios en los que se funda la llamada **"compensación de culpas"**, concebida por el legislador para **disminuir, aminorar o moderar la obligación de indemnizar, en su expresión cuantitativa, hasta o en la medida en que el agraviado sea el propio artífice de su mal, compensación cuyo efecto no es otro distinto que el de "repartir" el daño, para reducir el importe de la indemnización debida al demandante, ello, desde luego, sobre el supuesto de que las***

⁷ CSJ. Sala de Casación Civil. Sentencia del 9 de febrero de 1976. M.P. Germán Giraldo Zuluaga.

culpas a ser "compensadas" tengan virtualidad jurídica semejante y, por ende, sean equiparables entre sí.

Es así como esta Corporación, con apoyo en lo dispuesto en el artículo 2357 del Código Civil, ha predicado que " La reducción del daño se conoce en el derecho moderno como el fenómeno constituido por la compensación de culpas, lo cual quiere decir que cuando el coautor del daño comete una culpa evidente, que concurre con la conducta igualmente culpable de la víctima, el juez debe graduar cuantitativamente la relación de causalidad entre las culpas cometidas de manera concurrente, y la cuantía del daño, a fin de reducir la indemnización mediante el juego de una proporción que al fin y al cabo se expresa de manera matemática y cuantitativa...", (G. J. Tomo CLXXXVIII, pág. 186, antes citada)." (Negrillas fuera del texto).

3.10. ECUMÉNICA.

Solicito respetuosamente al señor Juez declarar de oficio cualquier otra circunstancia exceptiva que resulte probada dentro del proceso, con capacidad de minar las pretensiones de la demanda, de acuerdo con lo previsto en el artículo 282 del Código General del Proceso.

4. PRUEBAS.

4.1. INTERROGATORIO DE PARTE.

Respetuosamente solicito se cite al señor JHON JAIRO CORREA LONDOÑO para que concorra a absolver el interrogatorio de parte que le formularé en la audiencia respectiva, en relación con los hechos de la demanda y las contestaciones, así como para reconocimiento de documentos aportados al expediente.

Puede ser citado en la calle 8 No. 5 – 35 del municipio de La Tebaida, Quindío. Correo electrónico: jhonjairocorrealondoño2020@gmail.com.

4.2. TESTIMONIALES.

Ruego se decrete la práctica del siguiente testigo a quien se le interrogará acerca de las circunstancias en que ocurrieron los hechos y las conclusiones e información consignada en el informe de tránsito levantado.

CARLOS ALBERTO RIASCOS (agente de policía de carreteras), identificado con placa 093171 y cédula de ciudadanía No. 1128266856, quien atendió el accidente de tránsito y levantó el respectivo informe.

Puede ser localizado a través de la dirección regional de recursos humanos de la Policía Nacional del Quindío, ubicada en la Avenida Centenario con

Calle 2 Norte de la ciudad de Armenia, Quindío. Correo electrónico: dequi.oac@policia.gov.co.

4.3. RATIFICACIÓN DE DOCUMENTOS EMANADOS DE TERCEROS.

En vista que con la demanda se aporta documentos provenientes de terceros, respetuosamente solicito se cite a la siguiente persona, para la práctica de testimonio, en el que se buscará ratificar la autoría, fecha y veracidad del contenido de estos, así como las demás circunstancias relacionadas con la información contenida en ellos, con las consecuencias procesales probatorias del caso, conforme lo dispone el artículo 262 del Código General del Proceso, solicitando desde ya que la carga de hacer comparecer a estas personas recaiga en la parte demandante, por ser quien introdujo la documentación que se les atribuye a estos:

4.3.1. A la señora LEIDY JOHANA CASTILLO ARENAS (técnica laboral en auxiliar de enfermería), quien emitió certificado de pago de servicios brindados al demandante.

La misma segunda el documento emitido, puede ser notificada a la Calle 8 número 6-56 (no se indica de que municipio) se infiere que es el municipio de Tebaida, Quindío. Celular: 310682179. Se desconoce correo electrónico para efectos de notificación.

4.4. DICTAMEN PERICIAL APORTADO.

Con fundamento en el artículo 227 del Código General del Proceso, en la oportunidad procesal oportuna, me permito allegar Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito elaborado por el Ingeniero Forense **Alejandro Umaña Garibello** y el Físico Forense **Diego Manuel López Morales**, adscritos a **IRS VIAL**, mismo que se allega con todos los soportes exigidos por el artículo 226 del Código General del Proceso.

5. ANEXOS.

- El poder ya fue entregado al despacho para efectos de la notificación del auto admisorio de la demanda.
- Informe Técnico – Pericial de Accidente de Tránsito anunciado en el acápite de “DICTAMEN PERICIAL APORTADO”, al cual se anexan además:
 - o Manifestación de peritos sobre cumplimiento requisitos dictamen.
 - o Hoja de vida Diego López (perito).

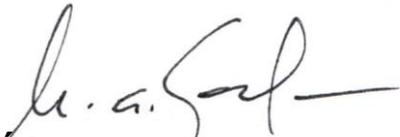
- Hoja de vida Alejandro Umaña (perito).
- Listado de juicios en que ha participado Alejandro Umaña como perito.
- Listado de juicios en que ha participado Diego López como perito.
- Publicaciones hechas por Diego Lopez (perito).

6. NOTIFICACIONES.

Estaré presto a recibir comunicaciones en la Secretaría del Juzgado o en la carrera 15 número 18-42, Edificio Firenze oficina 303, teléfono (6)7444433 (telefax) de la ciudad de Armenia, Quindío y en los celulares 300-5713947 y 300-5788667.

De igual manera manifiesto que mi correo electrónico oficial para comunicaciones y notificaciones con efectos procesales es: nestoralejandrogarciafranco@gmail.com.

Atentamente,



NÉSTOR ALEJANDRO GARCÍA FRANCO
C.C. 9.726.302 expedida en Armenia, Quindío.
T.P. 138.197 Consejo Superior de la Judicatura.

Bogotá, abril 21 de 2021

DF-700-04-21

Doctor:

JUZGADO: JUZGADO CUARTO CIVIL MUNICIPAL DE ARMENIA, QUINDÍO.

En su Despacho

**REFERENCIA: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL**

DEMANDANTE: JHON JAIRO CORREA LONDOÑO

DEMANDADOS: REMBERTO BOLIVAR FRANCO

RADICADO: 63001400300420200035400

Por medio de la presente nos dirigimos a ustedes para comunicarle formalmente que hemos sido designados como peritos por la parte apoderada de la parte solicitante y que igualmente no nos encontramos inmersos o impedidos, para prestar nuestros servicios periciales o como auxiliares de la justicia, por ninguna de las causales que expresa el Artículo 50 del C.G.P, a su vez indicamos que a la fecha hemos sido designados como peritos en accidentes de tránsito en procesos anteriores por parte de Seguros Suramericana con el fin de determinar las causas que desencadenan los hechos.

Paralelamente manifestamos sobre el informe pericial emitido para la presente audiencia que respecto de métodos, experimentos y etc. utilizados para la elaboración son los mismos en general para la elaboración de informes periciales de reconstrucción de accidente de tránsito, es decir que son los utilizados diariamente en el ejercicio de la profesión y la labor de reconstrucción y se basan en el análisis desde el punto de vista de la física en conjunto con la técnica criminalística y el conocimiento de accidentes de tránsito, de toda la evidencia técnica-objetiva recopilada y suministrada sobre el evento o siniestro, las ecuaciones plasmadas pueden diferir entre informes porque dependen del accidente analizado, pero estas están sujetas a las leyes de la física y la experimentación en el ámbito de los accidentes de tránsito.



Para este siniestro en particular se utilizó como evidencia objetiva para analizar físicamente los elementos enunciados en el Numeral 2 del informe pericial RAT 210430954 segmento Documentación recibida.

En su integridad frente al dictamen que se aportará en el proceso del asunto, manifestamos bajo juramento que nuestra opinión es independiente y corresponde a nuestra real convicción profesional.

Cordialmente y agradeciendo la atención prestada a la presente,



Alejandro Umaña Garibello
Ingeniero Forense



Diego Manuel López Morales
Físico Forense

INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R. A. T[®] 2



VEHÍCULO No. 1: AUTOMÓVIL, RENAULT SANDERO, modelo 2013, color gris,
placa **KDM 808**.

VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS, modelo 2015, color
rojo, placa **IUD 66D**.

INFORME No. 210430954

Bogotá D.C., abril 20 de 2021

R.A.T[®] es una marca registrada por IRSVIAL S.A.S, Resolución 39860 del 29/11/2007, SIC

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA.....	4
2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:	4
2.2 LA VÍA:	8
2.3 VEHÍCULOS:.....	15
2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:.....	24
2.5 VICTIMAS:	30
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO. 34	
4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS.....	35
5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO	44
6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD.	47
7. HALLAZGOS	50
8. CONCLUSIONES:	52
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54

1. INTRODUCCIÓN

Los procedimientos de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizan técnicas y metodologías desarrolladas y probadas científicamente con el fin de determinar la dinámica del accidente que permitan identificar las causas del siniestro. El análisis de las evidencias es la piedra angular de la investigación; su recolección y descripción conforman el punto de partida del análisis retrospectivo del accidente.

El presente informe muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación y reconstrucción del siniestro ocurrido en la vía que conduce de Club Campestre (La Tebaida) a El Caimo a la altura del km 2 + 100 m, donde se encuentran involucrados: **VEHÍCULO No. 1: AUTOMÓVIL, RENAULT SANDERO**, modelo 2013, color gris, placa **KDM 808**. **VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS**, modelo 2015, color rojo, placa **IUD 66D**.

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE

➤ Documentación recibida:

Todo el proceso de la investigación y reconstrucción analítica del siniestro, se basa en la información analizada por el grupo técnico de IRSVIAL, que fue recolectada empleando los procedimientos técnicos de fijación fotográfica, planimetría, y técnicas de reconstrucción de accidentes basadas en las leyes de la física, biomecánica, ingeniería, medicina forense, como se indica a continuación:

- a) Seis (6) fotografías a color del lugar de los hechos.

- b) Uno (1) fotografía del estado final del vehículo No. 1 (Automóvil).
- c) Informe pericial de clínica forense No. UBARM-DSQ-01077-2019.
- d) Informe de la autoridad IPAT.

2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y reconstrucción del accidente se describe y se analiza a continuación con el fin de determinar de manera retrospectiva la secuencia del accidente y sus causas.

2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:

De acuerdo al reporte del accidente de tránsito el siniestro ocurrió el lunes 23 de julio de 2018, a las 17:20 horas, en la vía que conduce de Club Campestre (La Tebaida) a El Caimo a la altura del km 2 + 100 m (4.4657432,-75.7459887) en área rural de la ciudad de Armenia (Quindío).



IMAGEN No. 1: En esta imagen se aprecia la ubicación geográfica del lugar de los hechos.

Poligrama 0671

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. C- 000747714

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO		2. GRAVEDAD	
63002		CON MUERTOS <input type="checkbox"/> CON HERIDOS <input checked="" type="checkbox"/> SOLO DAÑOS <input type="checkbox"/>	
3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS			
Código de Ruta		Lat.	3.1 LOCALIDAD O COMUNA
VIA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD		Long.	
4. FECHA Y HORA		5. CLASE DE ACCIDENTE	
Fecha y hora de ocurrencia		CHOQUE <input type="checkbox"/> CAÍDA OCUPANTE <input checked="" type="checkbox"/>	
Fecha y hora de levantamiento		ATROPELLADO <input type="checkbox"/> INCENDIO <input type="checkbox"/>	
		VOLCAMIENTO <input type="checkbox"/> OTRO <input type="checkbox"/>	
6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR		5.1. CHOQUE CON	
6.1. ÁREA	6.2. SECTOR	6.3. ZONA	5.2. OBJETO FIJO
6.4. DISEÑO	6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA		
7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS			
7.1. GEOMÉTRICAS			
7.2. UTILIZACIÓN			
7.3. CALZADAS			
7.4. CARRILES			
7.5. SUPERFICIE DE RODADURA			
7.6. ESTADO			
7.7. CONDICIONES			
7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL			
7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO			
7.10. VISIBILIDAD			
8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS			
8.1 CONDUCTOR		VEHÍCULO	
APellidos y nombres		IDENTIFICACIÓN No.	
Doc.		NACIONALIDAD	
Fecha de nacimiento		SEXO	
Gravedad		M. F.	
Muerto		Herido	
Dirección de domicilio		CUIDAD	
Teléfono		SE PRACTICÓ EXAMEN	
Autorizo		EMBRAGUEZ	
Grado		S. PSICOACTIVAS	
Pos		NEG	
Si		No	
Porta licencia		CATEGORÍA RESTRICCIÓN	
Licencia de conducción No.		EXP	
VEN		CÓDIGO OF. TRÁNSITO	
DÍA MES AÑO		CHALECO	
CASCO		CINTURÓN	
Si		No	
Hospital, clínica o sitio de atención		DESCRIPCIÓN DE LESIONES	
8.2 VEHÍCULO			
PLACA		NACIONALIDAD	
MARCA		LÍNEA	
COLOR		MODELO	
CARRROCERÍA		TON.	
PASAJEROS		LICENCIA DE TRANS. No.	
EMPRESA		MATRICULADO EN	
RIMOVILIZADO EN		TARJETA DE REGISTRO No.	
REV. TEC. MEC.		CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	
Si		No	
Porta SOAT		ASEGURADORA	
Póliza No.		VENCIAMIENTO	
DÍA MES AÑO		DÍA MES AÑO	
Porta SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL		PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL	
Si		No	
VENCIAMIENTO		VENCIAMIENTO	
DÍA MES AÑO		DÍA MES AÑO	

IMAGEN No. 2: En esta imagen se muestra la página No. 1 del informe policial de accidente de tránsito.

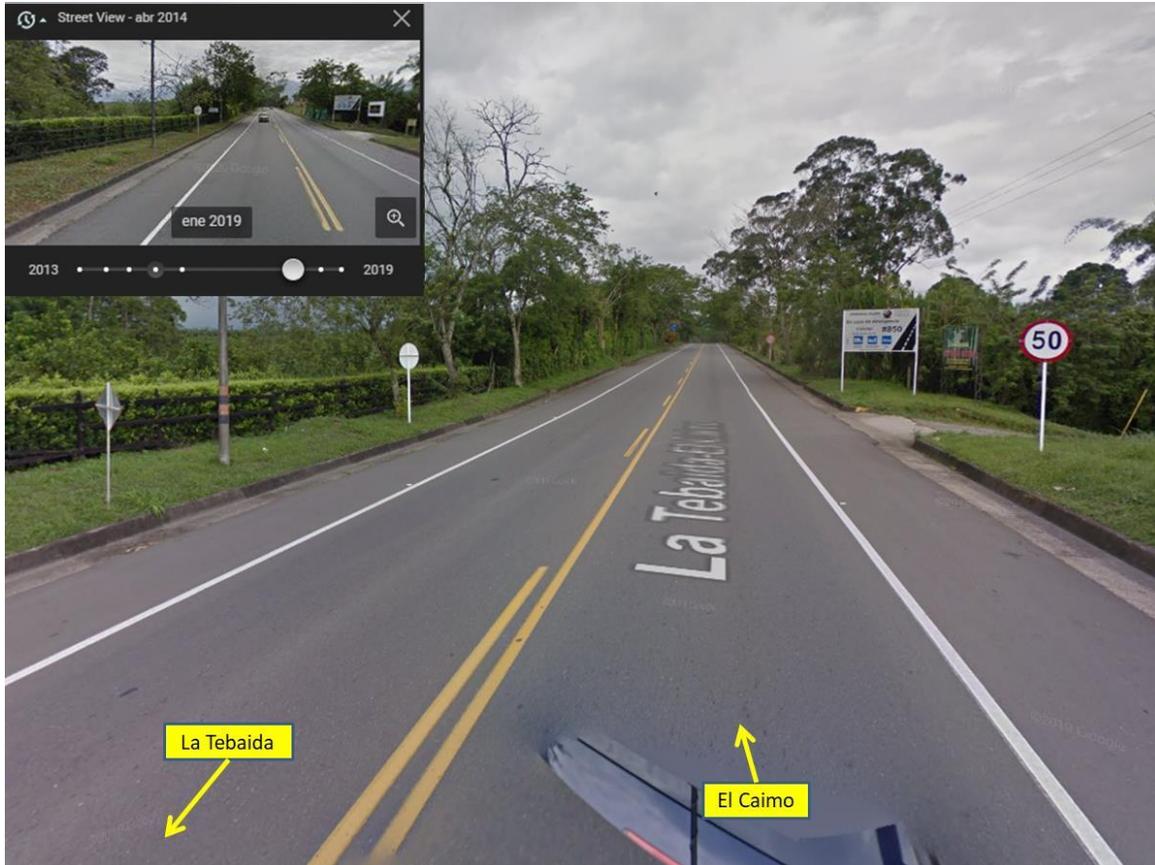
000747714

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS				VEHÍCULO [2]			
8.1 CONDUCTOR				8.2 VEHÍCULO			
APELLIDOS Y NOMBRES				PLACA			
Rafael Sando Ochoa				119809			
DIRECCIÓN DE DOMICILIO				NACIONALIDAD			
Calle 535				COLOMBIANO			
CALLE 535				MARCA			
119809				Kia			
CATEGORÍA RESTRICCIÓN				LÍNEA			
112				2			
EXPIRACIÓN				COLOR			
12/13/14				Blanco			
VEN				MODELO			
12/13/14				2015			
CÓDIGO DE TRÁNSITO				CARRROCERIA			
112				2			
CHALECO				TÓN			
SI NO				PASAJEROS			
SI NO				LICENCIA DE TRANSITO			
SI NO				No			
CASCO				PASAJEROS			
SI NO				2			
CONTURÓN				TARJETA DE REGISTRO No			
SI NO				1001258000			
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
Hospital de X				Fractura de los dedos			
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
Hospital de X				Fractura de los dedos			
8.3 CLASE VEHÍCULO				8.4 CLASE SERVICIO			
AUTOMÓVIL				OFICIAL			
BUS				PÚBLICO			
BUSETA				PARTICULAR			
CAMIÓN				DIPLOMÁTICO			
CAMIONETA				ESPECIAL TURISMO			
CAMPERO				ESPECIAL ESCOLAR			
MOTOCICLO				ESPECIAL ASALARIADO			
MOTOCICLO				ESPECIAL OCASIONAL			
TRICICLOMOTÓN				EXTRA DIMENSIONADA			
VOLQUETA				EXTRAPESADA			
MOTOCICLETA				MERCANCIA PELIGROSA			
SEMI-REMOLQUE				MUNICIPAL			
CLASE DE MERCANCIA				8.5 MODALIDAD DE TRANSITO			
				MIXTO			
				CARGA			
				EXTRA DIMENSIONADA			
				EXTRAPESADA			
				MERCANCIA PELIGROSA			
				8.6 RADIO DE ACCIÓN			
				NACIONAL			
				MUNICIPAL			
8.7 FALLAS EN:				8.8 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO			
FRENOS				Fractura de los dedos			
DIRECCIÓN				Fractura de los dedos			
LUCES							
BOCINA							
LLANTAS							
SUSPENSIÓN							
OTRA							
8.9 LUGAR DE IMPACTO				8.10 PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES			
FRONTAL				No [1]			
LATERAL				DEL VEHÍCULO No. []			
POSTERIOR				APELLIDOS Y NOMBRES			
Otro				Sandra Hernandez			
				DIRECCIÓN DE DOMICILIO			
				Calle 700			
				CALLE 700			
				CATEGORÍA RESTRICCIÓN			
				112			
				EXPIRACIÓN			
				12/13/14			
				VEN			
				12/13/14			
				CÓDIGO DE TRÁNSITO			
				112			
				CHALECO			
				SI NO			
				CASCO			
				SI NO			
				CONTURÓN			
				SI NO			
				HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN			
				Hospital de X			
				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
				Fractura de los dedos			
				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
				Fractura de los dedos			
10. TOTAL VÍCTIMAS:				8.11 DETALLES DE LA VÍCTIMA			
PEATÓN []				CONDICIÓN			
ACOMPAÑANTE [1]				PEATÓN			
PASAJERO []				CASCO			
CONDUCTOR [1]				SI NO			
TOTAL HERIDOS [2]				CHALECO			
				SI NO			
				CONTURÓN			
				SI NO			
				HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN			
				Hospital de X			
				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
				Fractura de los dedos			
				DESCRIPCIÓN DE LESIONES			
				Fractura de los dedos			
11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO				TOTAL MUERTOS []			
DEL CONDUCTOR				DEL PEATÓN			
DEL VEHÍCULO				DEL PASAJERO			
DE LA VÍA.							
OTRA []				ESPECIFICAR LA CAUSA:			

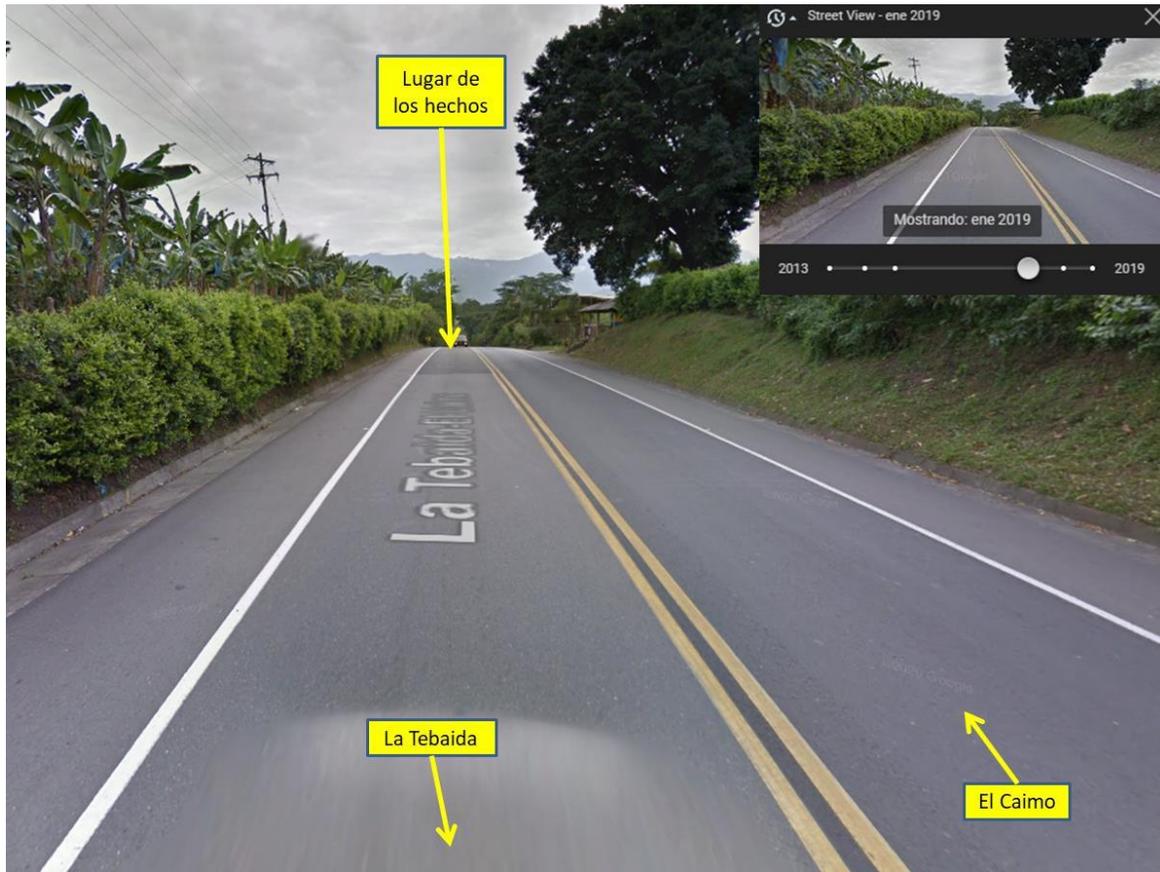
IMAGEN No. 3: En esta imagen se muestra la página No. 2 del informe policial de accidente de tránsito.

2.2 LA VÍA:

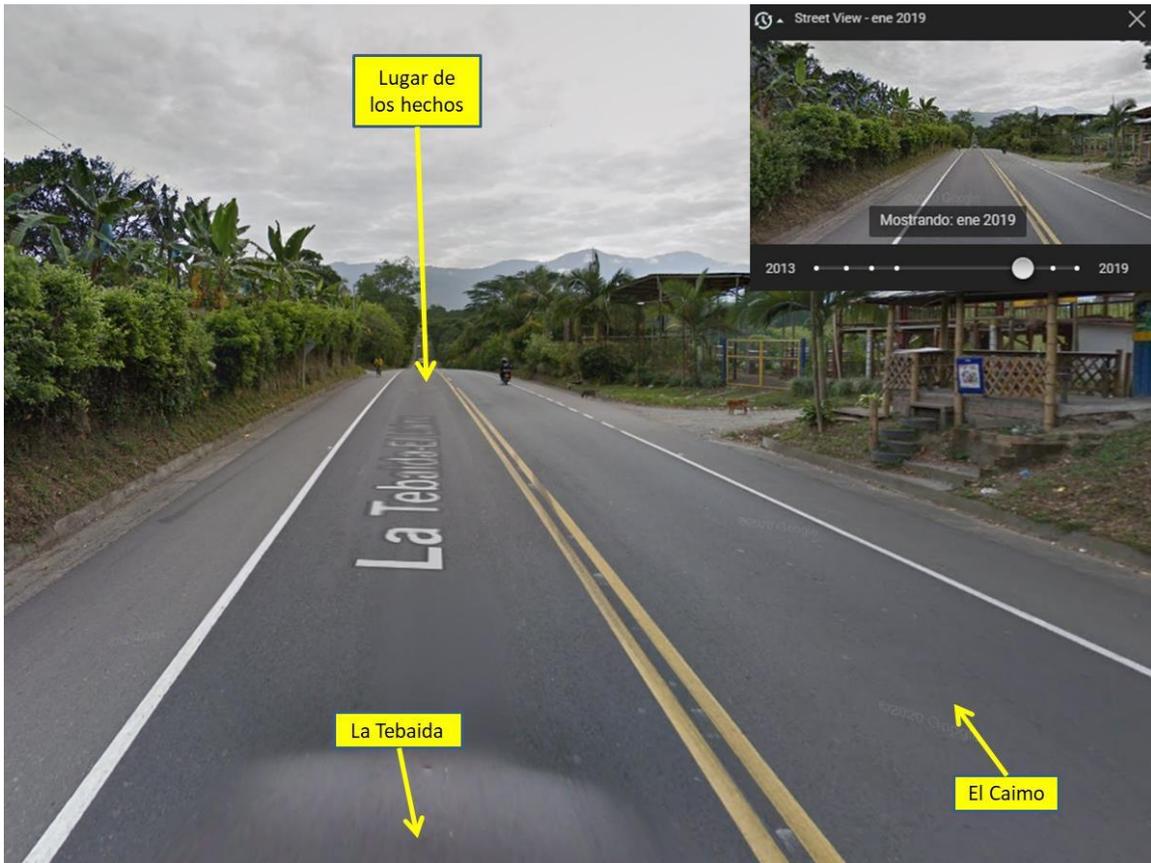
Las condiciones y características de la vía donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1 a la 6 así como en la tabla No. 1.



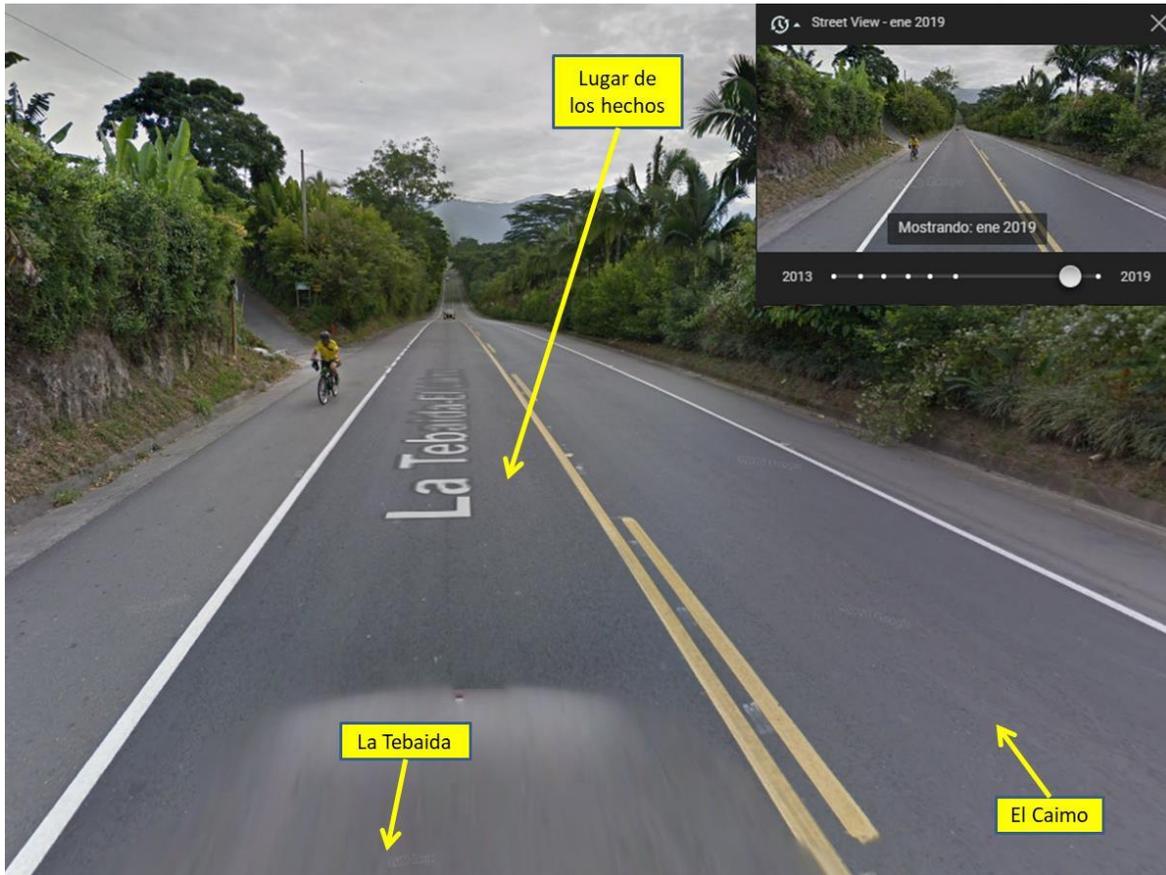
FOTOGRAFÍA No. 1 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 1 + 300 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble continua y líneas de borde, con señalización vertical SR-30 “Velocidad máxima 50 km/h”; en este sentido se desplazaban los vehículos.



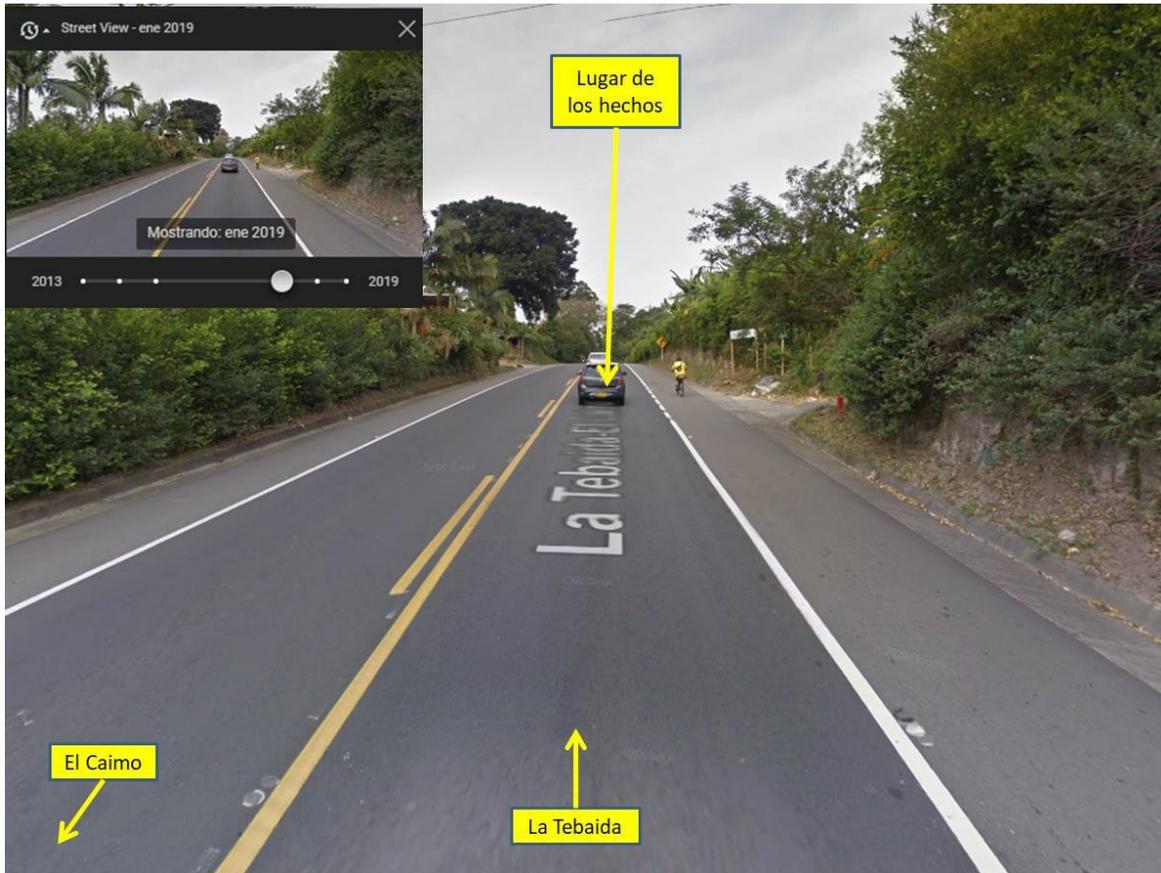
FOTOGRAFÍA No. 2 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble continua y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.



FOTOGRAFÍA No. 3 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2 + 050 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble continua y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.



FOTOGRAFÍA No. 4 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2 + 100 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.



FOTOGRAFÍA No. 5 PANORÁMICA: En esta fotografía sustraída de Google Street View (enero 2019) en sentido El Caimo - La Tebaida a la altura del km 2 + 150 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, sin señalización vertical.

NOTA 1: La inspección a la vía por parte del investigador de IRS Vial se realizó el 9 de abril de 2021.



FOTOGRAFÍA No. 6 PANORÁMICA: En esta fotografía tomada por el equipo de IRS Vial en sentido La Tebaida – El Caimo a la altura del km 2 + 050 m, se aprecian las características generales de la vía en la cual se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble continua y líneas de borde, sin señalización vertical; en este sentido se desplazaban los vehículos.

En la siguiente tabla se describen las características de la vía.

CARACTERÍSTICAS	Tramo de vía Club Campestre (La Tebaida) – El Caimo km 2 + 100 m.
ÁREA, SECTOR	<i>Rural</i>
GEOMÉTRICAS	<i>Recta, Pendiente 3°</i>
UTILIZACIÓN	<i>Doble sentido</i>
CALZADAS	<i>Una</i>
CARRILES	<i>Dos</i>
MATERIAL	<i>Asfalto</i>
ESTADO	<i>Bueno</i>
CONDICIONES Y TIEMPO	<i>Normal, Seco</i>
ILUMINACIÓN	<i>Natural</i>
CONTROLES Y SEÑALES	<i>Demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, con señalización vertical SR-30 “Velocidad máxima 50 km/h” a la altura del km 1 + 300 m, es decir, 800 m antes del lugar de los hechos en el sentido de desplazamiento de los vehículos.</i>

TABLA No. 1

2.3 VEHÍCULOS:

Las características técnico mecánicas de los vehículos, son consideradas en el presente análisis. Sin embargo, el aspecto más importante a observar radica en la ubicación de los daños sobre su estructura; variables que permitirán identificar la severidad del impacto y la posición relativa al momento del impacto.

La severidad del impacto está determinada por la magnitud del daño (dimensiones transversales, longitudinales y de profundidad), su ubicación (lo cual determina la rigidez de la estructura deformada) y el elemento que sirve de esfuerzo para producir el daño.

VEHÍCULO No. 1: AUTOMÓVIL, RENAULT SANDERO, modelo 2013, color gris, placa KDM 808.



FOTOGRAFÍA No. 7 PLANO MEDIO: En esta fotografía se observan las características generales del vehículo.

Conductor: REMBERTO BOLÍVAR FRANCO con CC 10.107.405 de 56 años de edad.

NOMBRE COMPLETO:	REMBERTO BOLIVAR FRANCO		
DOCUMENTO:	C.C. 10107405	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	11404815
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	25/02/2011		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expedic Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
10107405	STRIA DE TTOyTTE MCPAL ARMENIA	18/12/2019	ACTIVA		Ver Detalle
10107405	STRIA DE TTOyTTE MCPAL ARMENIA	18/12/2019	INACTIVA		Ver Detalle
10107405	STRIA TTOyTTE MCPAL LA TEBAIDA	10/01/2014	INACTIVA		Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 10107405			
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
C1	10/01/2014	10/01/2017	
A2	25/02/2011	31/01/2020	
B1	10/01/2014	31/01/2020	

7546757	INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA	25/02/2011	INACTIVA	Ver Detalle
7546714	INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA	25/02/2011	INACTIVA	Ver Detalle

IMAGEN No. 5: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del automóvil, donde se encuentra la licencia de conducción activa y no presenta restricción para conducir.

A continuación, se describen las características técnico-mecánico del vehículo No. 1 (Automóvil)

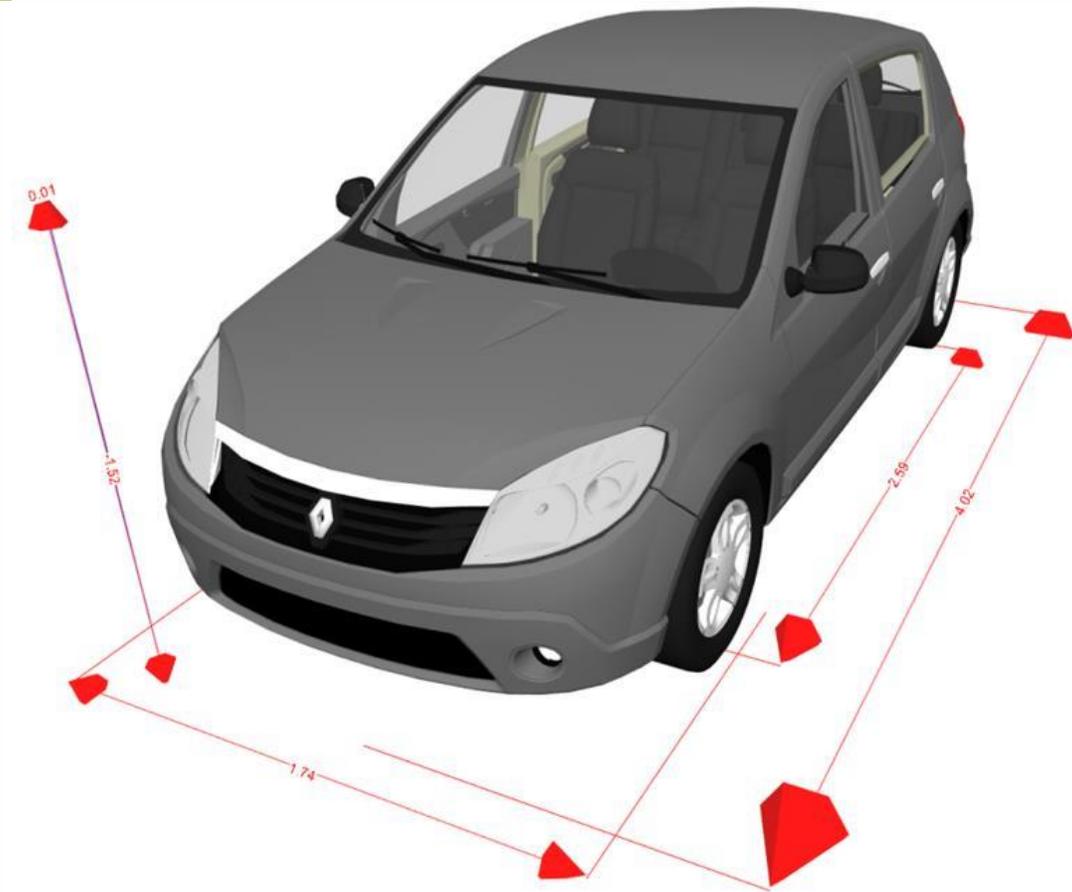
CARACTERÍSTICAS		VEHÍCULO No. 1
SERVICIO	PARTICULAR	
OCUPANTES	0	
DIMENSIONES		
 <p>https://www.placervial.com/2/ficha-tecnica/436000</p>		
PESO TOTAL	1200 – 1300 kg	

TABLA No. 2



IMAGEN No. 6: En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia a la zona de daños o de impacto en el vehículo afectando su vértice posterior derecho.

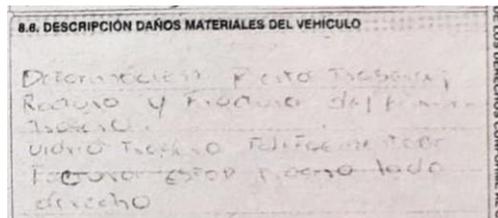


IMAGEN No. 7: En esta imagen se aprecia la descripción de los daños realizada por la autoridad: *“Deformación parte trasera; rotura y fisura del bomper trasero, vidrio trasero poligfragmentado, fractura stop trasero lado derecho”*.



IMAGEN No. 8: En esta imagen con el recuadro amarillo se indica la ubicación de los daños o de evidencia en el automóvil.



FOTOGRAFÍA No. 8 PLANO MEDIO: En esta fotografía se observa el estado final del vehículo, el cual presenta daños en su zona posterior, más hacia el tercio derecho, afectando piezas como: paragolpes, unidad de luz posterior derecha (stop), quinta puerta y panorámico posterior.

- **VEHÍCULO No. 2: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS**, modelo 2015, color rojo, placa IUD 66D.



IMAGEN No. 9: En esta imagen se observa un vehículo de características similares al involucrado.

Conductor: JOHN JAIRO CORREA LONDOÑO con CC 9.806.570 de 52 años de edad.

NOMBRE COMPLETO:	Jhon Jairo Correa Londoño		
DOCUMENTO:	C.C. 9806570	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	10079279
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	27/11/2009		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
6255363	STRIA TTOYTTE MCPAL LA ESTRELLA	09/03/2010	ACTIVA		Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 6255363

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
A2	09/03/2010	10/01/2022	

IMAGEN No. 10: En esta imagen se aprecia el historial del conductor de la motocicleta, donde se encuentra la licencia de conducción activa y no presenta restricciones para conducir.

A continuación, se describen las características técnico-mecánico del vehículo No. 2 (Motocicleta)

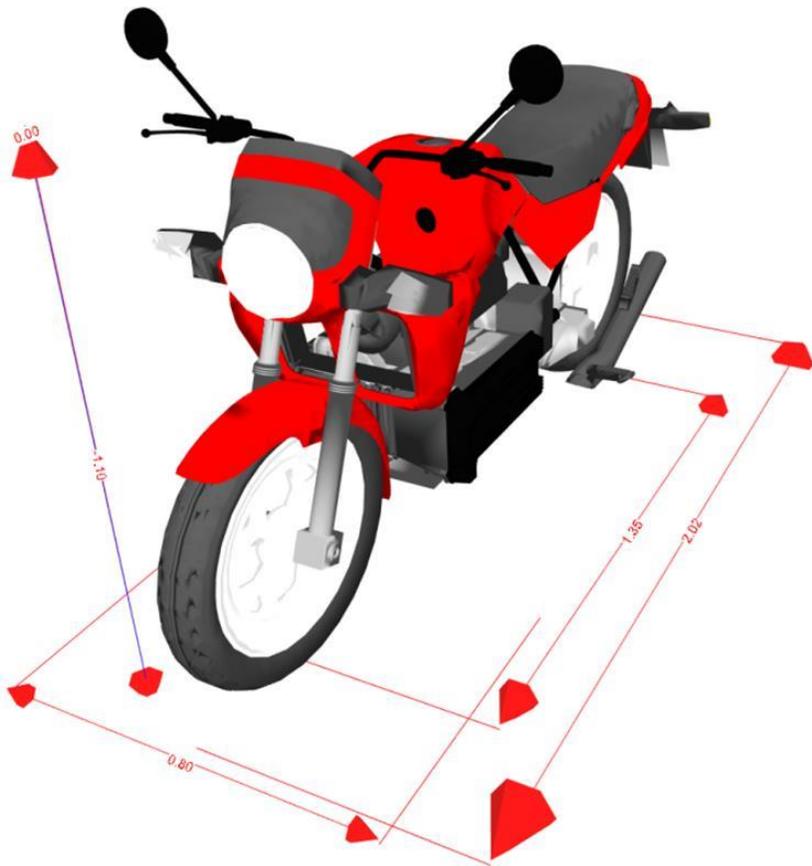
CARACTERÍSTICAS		VEHÍCULO No. 2
SERVICIO	PARTICULAR	
OCUPANTES	1	
DIMENSIONES		
		
https://fichasmotor.com/bajaj/bajaj-pulsar-200ns-2015/		
PESO TOTAL	290 – 300 kg	

TABLA No. 3



IMAGEN No. 11: En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, donde hacen referencia a la zona de daños o de impacto en el vehículo afectando su zona anterior.

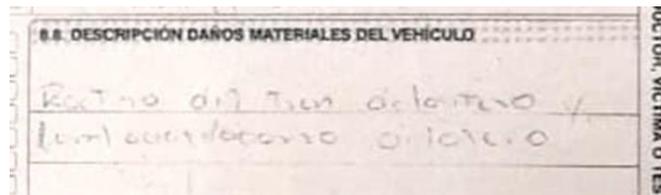


IMAGEN No. 12: En esta imagen se aprecia la descripción de los daños realizada por la autoridad: “Rotura del tren delantero y...”.



IMAGEN No. 13: En esta imagen con el recuadro amarillo se indica la ubicación de los daños o de evidencia en la motocicleta.

2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:

En el formato de levantamiento de accidentes realizado por la autoridad se aprecian las siguientes evidencias:

- Características y geometría de la vía.
- Vehículos en posición final.
- Huella de arrastre metálico de 5,7 m.
- Puntos de referencia.
- Sentido vial.

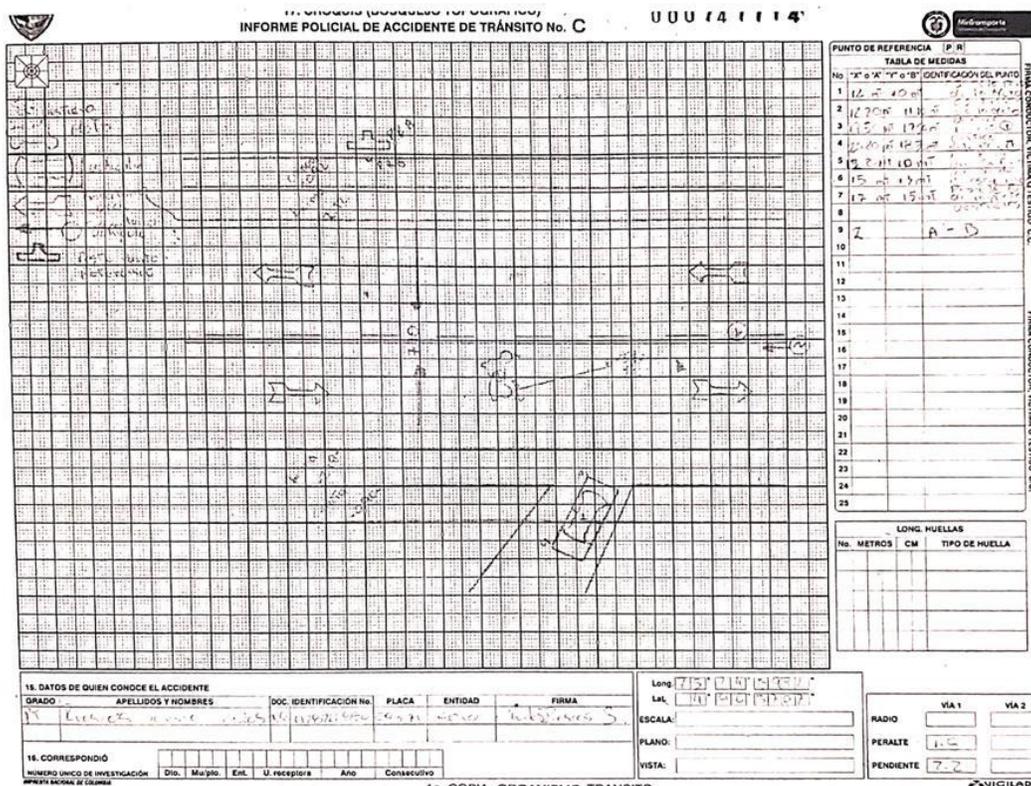


IMAGEN No. 14: En esta imagen se muestra el croquis del accidente realizado por la autoridad de tránsito.

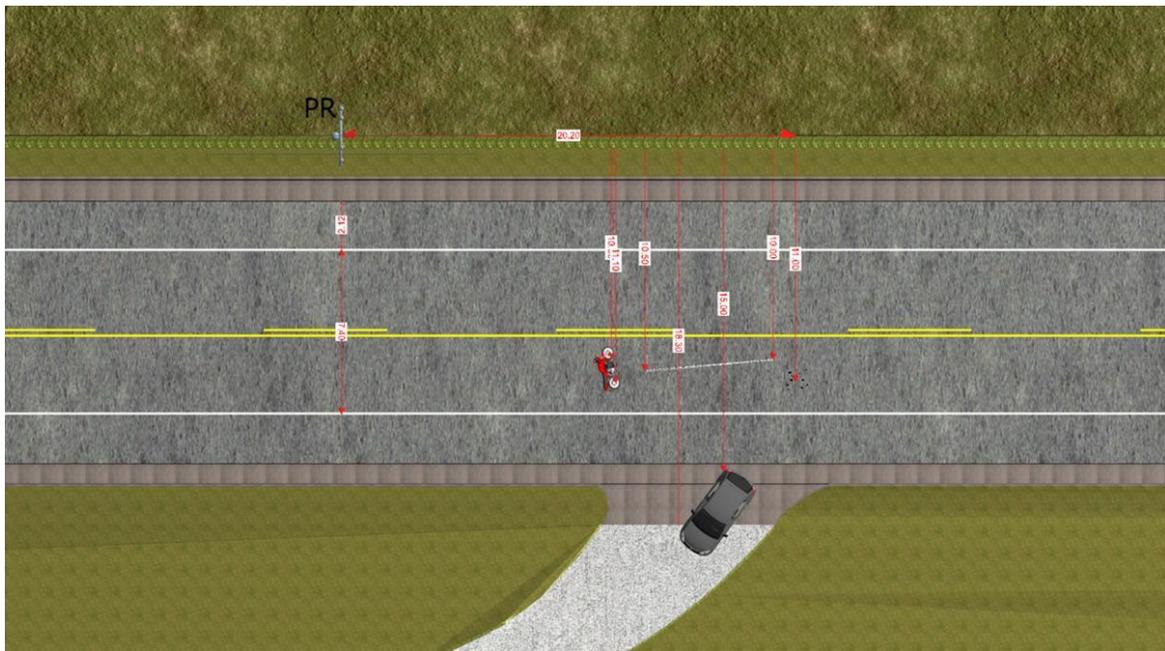
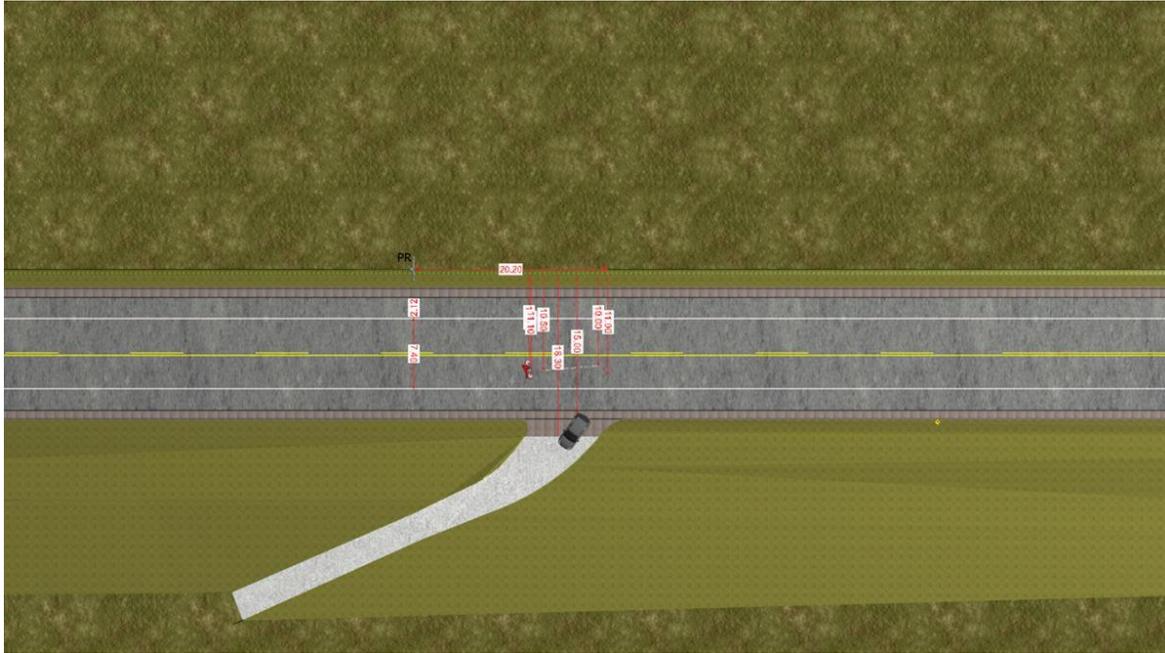


IMAGEN No. 15: En esta imagen vista en planta se aprecian las evidencias diagramadas en el croquis del informe de la autoridad.

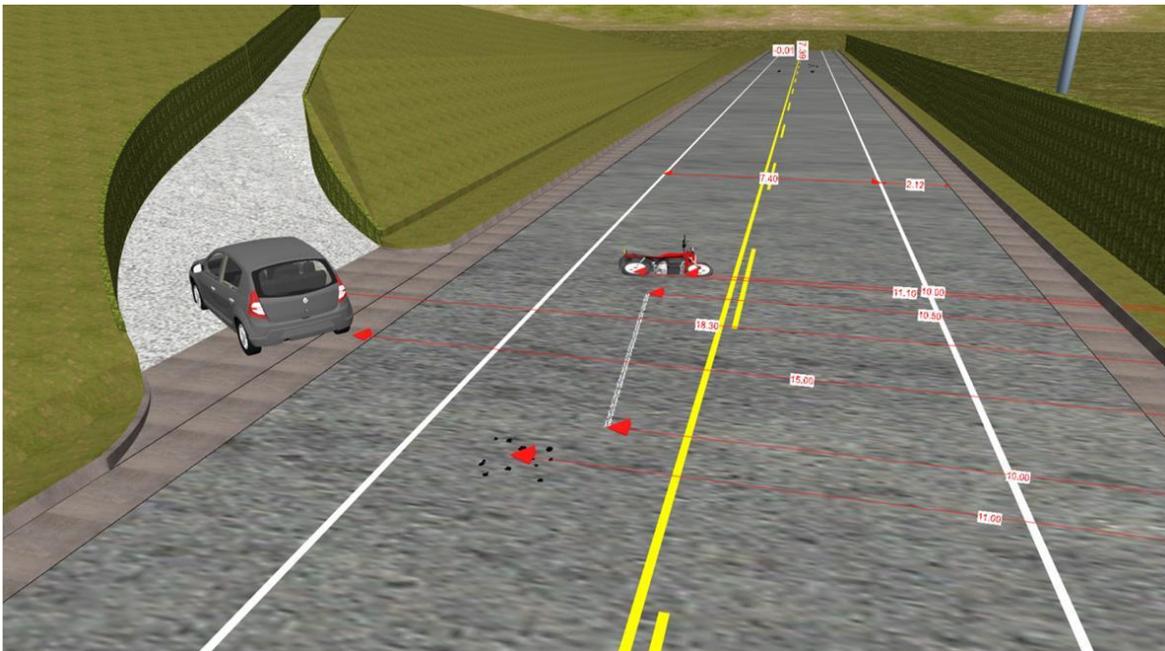
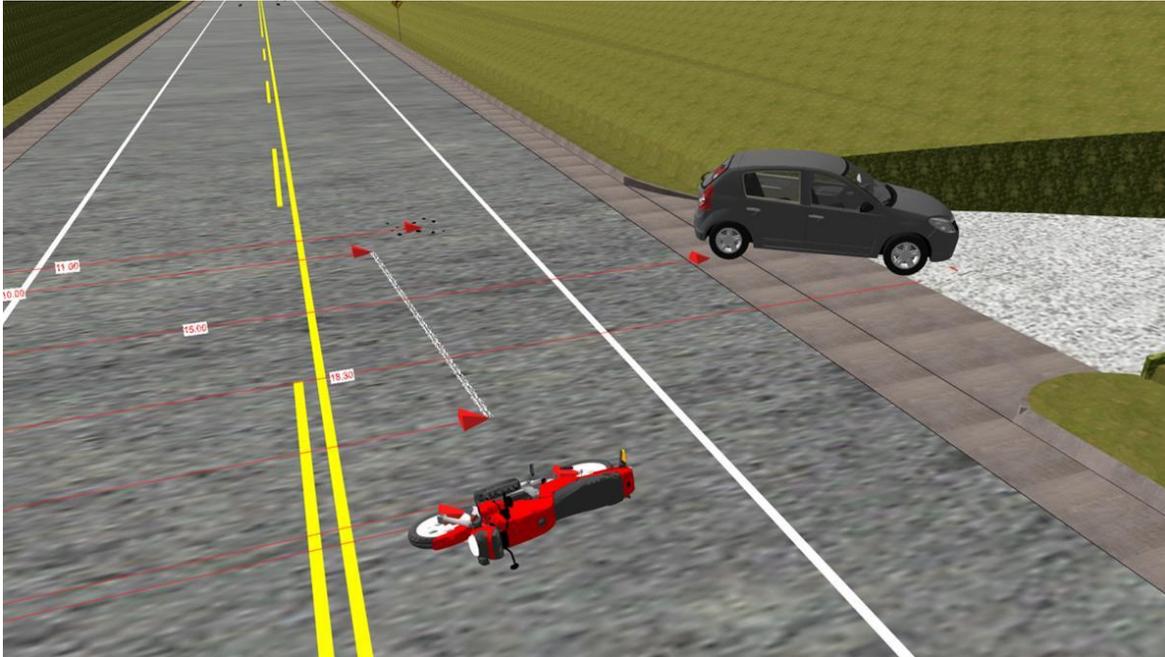


IMAGEN No. 17: En estas imágenes en 3D, se aprecian las evidencias diagramadas en el croquis del informe de la autoridad.



FOTOGRAFÍA No. 9 PLANO GENERAL: En estas fotografías se observan las posiciones finales de los vehículos.



FOTOGRAFÍA No. 10 PLANO GENERAL: En estas fotografías se observan las posiciones finales de los vehículos.

2.5 VICTIMAS:

Producto del siniestro se reportan dos (2) personas lesionadas, las cuales fueron remitidas al hospital Pio X en el municipio de La Tebaida (Quindío).

NOMBRES	DATOS
GERMÁN MONDRAGÓN GIRALDO	CC 7.540.637 Ocupante vehículo No. 2 (Motocicleta)
JOHN JAIRO CORREA LONDOÑO	CC 9.806.570 52 años. Fractura del antebrazo izquierdo. Conductor vehículo No. 2 (Motocicleta).

TABLA No. 4.

2.6 VERSIONES:

Se cuenta con la versión de los hechos del conductor del vehículo No. 1 (Camioneta), el señor Remberto Bolívar Franco.

“Sí señor, siendo las horas de la tarde como a las 3 de la tarde aproximadamente me dirigía a cobrar un dinero de aguacate que yo vendo en la vereda Marmato al cual entre aproximadamente los últimos 10 años dos o tres veces por semana me dirigía a esta localidad cuando fui a entrar a la intersección que siempre entro que es la entrada Marmato saliendo de la vía al Caimo y como tenía mi vehículo el 70% de mi vehículo en el carril contrario recibí un impacto trasero al lado derecho en el cual yo pues perdí mi razón de si por segundos porque sentí una explosión

dentro de mi vehículo, reaccioné en segundo y vi una motocicleta que voló adelante mío y el pasajero de la moto que voló adelante mío, me bajé del vehículo inmediatamente para proceder a llamar la ambulancia pero ya había llegado una patrulla de policía como que estaba acá cerca y ya me dijeron ya, ya llamamos la ambulancia y a partir de ahí ya comenzó todo lo demás que ya lo pertinente lo que hizo la policía croquis y todo lo demás **PREGUNTA:** ¿A qué se dedica? **RESPUESTA:** Yo soy distribuidor de aguacates, yo vendo aguacates **PREGUNTA:** ¿Cuántos años lleva conduciendo? **RESPUESTA:** Llevo conduciendo aproximadamente 40 años en diferentes partes del mundo en México Estados Unidos y Colombia **PREGUNTA:** ¿Utiliza lentes para conducir? **RESPUESTA:** No señor **PREGUNTA:** ¿De acuerdo a las características de la vía usted en qué sentido se estaba desplazado venia de donde y se dirige para dónde? **RESPUESTA:** Me desplazaba dirección Tebaida vía al Caimo **PREGUNTA:** ¿En la vía que se presentó el accidente de tránsito que tipo de señalización hay presente en la vía? **RESPUESTA:** Solamente tipos de velocidad, los límites de velocidad de 40 a 60 km por hora **PREGUNTA:** ¿En la vía que se presentó el accidente de tránsito como es su estado buena, mala, regular, con huecos? **RESPUESTA:** Estado excelente **PREGUNTA:** ¿Cuándo ocurrió el accidente usted venia solo o con acompañantes? **RESPUESTA:** Solo **PREGUNTA:** ¿Desde qué horas se encontraba usted conduciendo? **RESPUESTA:** No, salía de mi casa media hora o una hora más o menos porque había ido a la tienda a comparar unas cosas que necesitaba para la concina, cosas que necesitaba para mi casa las compré acá en el Club Campestre del romboi y las bajé a mi casa y se las entregué a mi esposa y me vine a comprar la plata del aguacate **PREGUNTA:** ¿La vía en la que se presentó el accidente de tránsito se encuentra de marcada línea de borde línea de carril? **RESPUESTA:** Tiene de marcada con líneas intermitentes al lado mío y línea solidas al lado contrario **PREGUNTA:** ¿Cómo era el flujo vehicular cuando se presentó el

accidente de tránsito? **RESPUESTA:** Bastante lento **PREGUNTA:** ¿En qué sitio de la calzada usted transitaba cuando se presentó el accidente de tránsito? **RESPUESTA:** En el carril que me corresponde en el carril derecho **PREGUNTA:** ¿Todo el trayecto venía haciéndolo en ese carril? **RESPUESTA:** En el carril derecho hasta que llegué a la intersección que tenía que girar coloqué mi direccional varios metros atrás, frené, esperé que pasara una tracto mula que venía en sentido contrario, cuando la tractomula pasó procedí a entrar a la intersección y como le decía anteriormente después de tener mi vehículo en un 70% - 80% en el carril contrario recibo el impacto. **PREGUNTA:** ¿Usted recuerda si hubo algún testigo presencial del accidente de tránsito? **RESPUESTA:** No, lo traté de buscar y no pude **PREGUNTA:** ¿Nunca se percató de la presencia de la motocicleta? **RESPUESTA:** Cuando yo coloqué la direccional para entrar a la intersección que fueron más o menos unos 100 metros atrás, uno siempre mira para atrás y no venía ningún vehículo, ni motos **PREGUNTA:** ¿Qué cree usted que haya sido la causa para que se presentara el accidente? **RESPUESTA:** La causa pudo haber sido dos motivos, exceso de velocidad y tratar de pasar a otro vehículo donde no debió haberlo pasado **PREGUNTA:** ¿Qué sabe usted del último mantenimiento de su vehículo el día que conducía? **RESPUESTA:** Mi vehículo mantiene mantenimiento al día constante llantas nuevas, freno, todo al día probable, o sea, lo tengo para probar los reportes de mantenimiento de mi vehículo **PREGUNTA:** ¿Cuántos años tiene? **RESPUESTA:** 58 años **PREGUNTA:** ¿Hace cuánto transita por la vía donde se presentó el accidente de tránsito? **RESPUESTA:** Transito por esta vía los últimos 11 años **PREGUNTA:** ¿Promedio de velocidad que llevaba al momento? **RESPUESTA:** No llevaba velocidad por que estaba detenido había parado para entrar a la intersección, o sea, que estaba detenido **PREGUNTA:** ¿Conocía bien la carretera entonces? **RESPUESTA:** En su totalidad **PREGUNTA:** ¿El clima al momento como era seco, húmedo? **RESPUESTA:** Excelente clima, cálido, soleado **PREGUNTA:** ¿Nada de

neblina? RESPUESTA: Nada de neblina excelente visibilidad, pavimento seco día soleado típico de la región PREGUNTA: ¿En qué parte el vehículo fue impactado? RESPUESTA: Impactado en el lado derecho, en el extremo derecho del vehículo En la parte de atrás PREGUNTA: ¿A qué horas más o menos ocurrió el accidente de tránsito me recuerda? RESPUESTA: Después de las tres de la tarde, tres y algo, algo así no tengo la hora exacta en el momento, pero si fue después de la tardecita media tarde PREGUNTA: ¿Don Remberto usted quisiera agregar algo a la entrevista algo que quiera decir? RESPUESTA: No que pues lo siento mucho por el accidente causado, y no porque tenga un seguro como el que tengo yo voy a aceptar una culpabilidad que yo no tengo, lo siento por el señor que se accidentó pero él venía en exceso de velocidad, para mi análisis o para mi experiencia de manejo en los últimos 40 años y en diferentes partes del mundo, el tipo no conservó ni la distancia, ni la velocidad acorde a la vía donde se encontraba”.

3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.

Teniendo en cuenta los daños de los vehículos, las evidencias de acuerdo al croquis de la autoridad, las fotografías del día de los hechos y del estado final de los vehículos, se tiene la posición relativa al momento del impacto, para el vehículo No. 1 **AUTOMÓVIL** en su vértice posterior derecho y para el vehículo No. 2 **MOTOCICLETA** en su zona anterior.

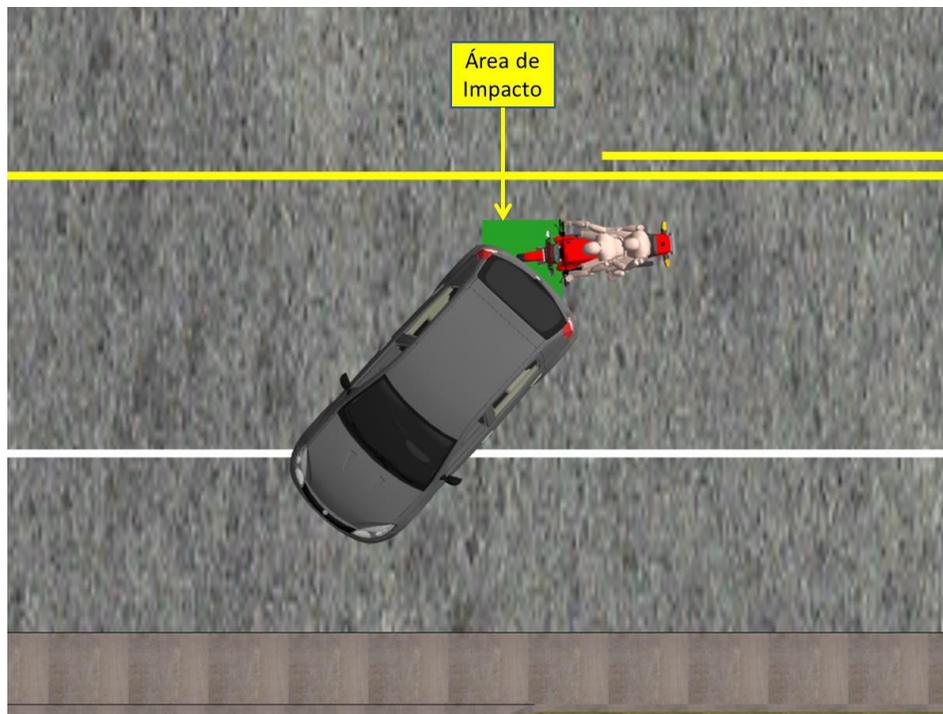


IMAGEN No. 18: En esta imagen vista en planta se muestra la posición relativa de los vehículos y el área verde de impacto sobre la calzada.

El área de 1,0 x 1,0 m de color verde indica que en cualquier punto de ésta área ocurre la interacción, la cual se encuentra en el carril izquierdo en sentido La Tebaida – El Caimo, es decir, en el carril contrario al de desplazamiento de los vehículos.

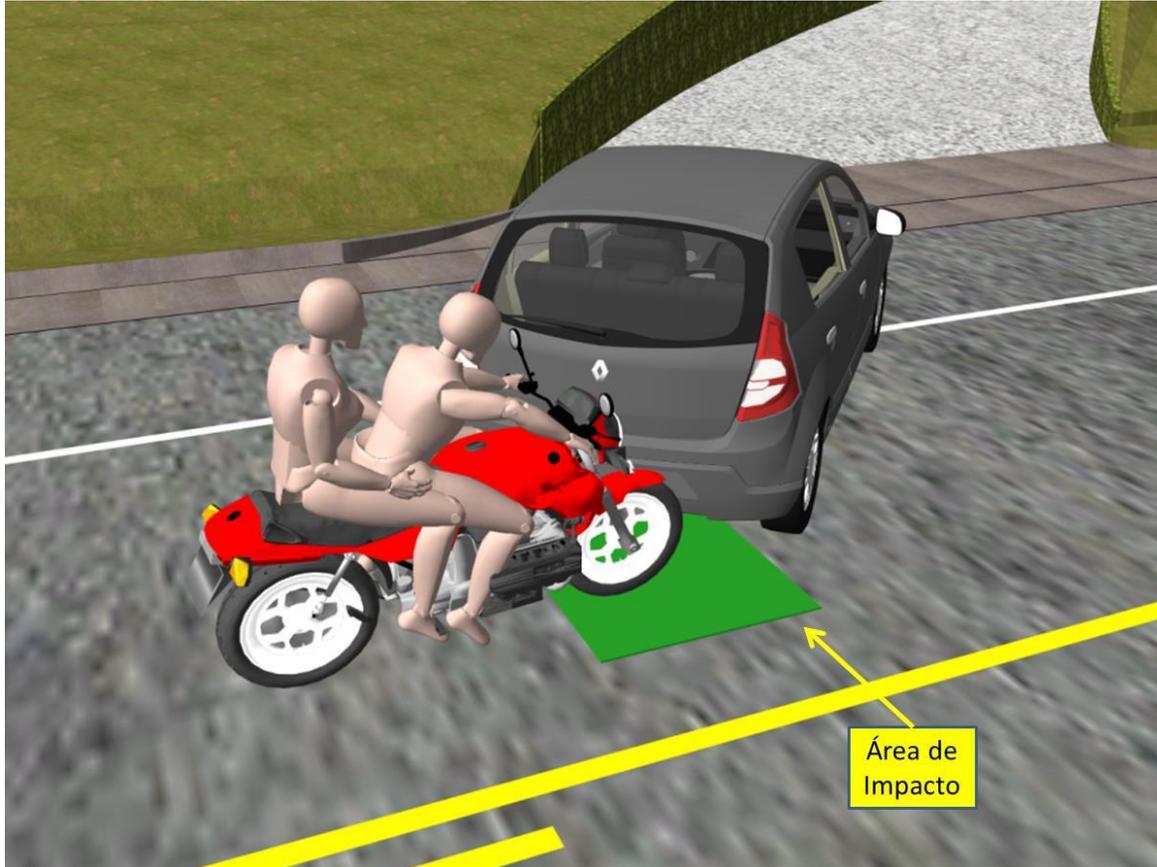


IMAGEN No. 19: En esta imagen en 3D se aprecia la posición relativa al momento del impacto y el área donde se presentó.

4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS.

Uno de los aspectos principales de la investigación y la reconstrucción está vinculado con la determinación objetiva de la velocidad de circulación de los vehículos, momentos previos al accidente, el lugar de la vía donde ocurre el impacto y la posición relativa de los vehículos en ese instante, así como la secuencia de movimiento después del impacto. La valoración de estos interrogantes permitirá conocer la o las causas que desencadenaron el hecho.

Conceptos básicos: teóricos-físicos.

La deducción analítica de la velocidad de circulación de los vehículos y la secuencia del accidente se basa en la utilización de un **MODELO FÍSICO** basado de las leyes de la física, que tenga en cuenta las principales variables que intervienen en el siniestro, e involucre los parámetros que determinan la ocurrencia del mismo, además se tuvo en cuenta las siguientes condiciones:

- El área de impacto y la posición relativa de los vehículos se localizaron teniendo en cuenta la trayectoria que seguían, los daños que presentaron, las posiciones finales y las evidencias en la vía, a partir de los resultados de los cálculos realizados utilizando la ley de conservación de la energía, lugares diferentes no dieron resultados físicamente posibles y por tal motivo se descartan.
- La motocicleta se detiene por el arrastre metálico sobre la vía, el arrastre de las víctimas; y por el arrastre de la llantas sobre el asfalto seco para el automóvil.
- Los coeficientes de rozamiento efectivo¹ después del impacto que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descrito anteriormente, entre $\mu=0,7$ y $\mu=0,9$ para el arrastre de las víctimas sobre la vía, entre $\mu=0,35$ y $\mu=0,55$ para la motocicleta y entre $\mu=0,2$ y $\mu=0,3$ para el automóvil.
- La región donde se produjo la colisión y hasta donde se detuvieron los vehículos es pendiente 3° (negativa), recta, se encontraba seca, con iluminación natural.

¹ Coeficiente de rozamiento efectivo significa que se tienen en cuenta todos los factores que influyen en la desaceleración de los vehículos, impactos posteriores, estado de la vía, pendiente de la vía y estado de rotación de las llantas (bloqueadas, libres o aceleradas).

- Un proceso de frenada de emergencia se calcula teniendo en cuenta un tiempo de reacción del conductor entre uno coma dos (1,2 s) y uno coma cinco (1,5 s) segundos, la desaceleración del vehículo durante la frenada es uniforme con un *coeficiente de rozamiento* entre $\mu=0,4$ y $\mu=0,6$ para la motocicleta y entre $\mu=0,7$ y $\mu=0,8$ para el automóvil.
- Las técnicas² para determinar los valores de EES para cada vehículo son:
 - a. Comparación a partir de pruebas controladas de laboratorio (Crash Test).
 - b. Realizar mediciones de los daños y utilizar algoritmo de cálculo.
 - c. A partir del daño medido y la utilización de la curva velocidad – deformación y/o fuerza – desplazamiento.
 - d. Utilización de Redes de energía.
 - e. Por comparación con catálogos EES, el cual contiene fotos de vehículos siniestrados, categorizados por modelos y gravedad de colisión, esto permite ver rápidamente si el EES del impacto estimado es razonable, con base a una comparación visual del daño.
- Los cálculos se realizan con la herramienta *IRS[®] Calculator*, hoja de cálculo en Excel, en la cual se ingresan las fórmulas de los modelos físicos utilizados, herramienta elaborada por la Dirección Forense de IRS VIAL SA.

NOTA 3: *Los resultados del análisis y los cálculos aquí hechos dependen en su totalidad de la información recibida; sin embargo, los rangos usados para los diferentes parámetros se han escogido de manera que incluyan lo que en realidad sucedió.*

² Accident Reconstruction Guidelines, Pan-European Co-ordinated Accident and Injury Databases, PENDANT, 2004, page 96.

**4.1 VELOCIDAD DEL AUTOMÓVIL DE ACUERDO A LA DISTANCIA
RECORRIDA DESDE EL LUGAR DÓNDE OBSERVA EL OBSTÁCULO HASTA
DÓNDE SE DETIENE COMPLETAMENTE.**

$$V_v = \left[-t + \left(t^2 + \frac{2d_A}{\mu(\cos \theta - \sin \theta)g} \right)^{1/2} \right] \mu(\cos \theta - \sin \theta)g \quad (1)$$

Dónde.

μ: Coeficiente de rozamiento efectivo entre las llantas y el asfalto μ=0,2 y μ=0,3.

g: Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s²

d_A: Distancia total recorrida por el automóvil entre 5,9 y 6,9 m.

θ: Pendiente de la vía 3° (negativa).

t: Tiempo de reacción para el conductor del automóvil, se estimó entre 0,5 y 0,7 s, compatible con la dinámica del siniestro.

V_v: Velocidad del automóvil en el instante de observar el obstáculo entre 12 y 17 km/h.

VELOCIDAD DE UN VEHÍCULO DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA DESDE EL LUGAR DONDE OBSERVA EL OBSTACULO HASTA QUE SE DETIENE COMPLETAMENTE				
DISTANCIA MINIMA	d min (m)	5.9		
DISTANCIA MAXIMA	d max (m)	6.9		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	μ min	0.2		
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	μ max	0.3		
TIEMPO DE REACCION MINIMO	tr min (seg)	0.5		
TIEMPO DE REACION MAXIMO	tr max (seg)	0.7		
PENDIENTE DE LA VIA	%	5.24	0.05	
RESULTADOS				
			Tipo de vehiculo	
BAJANDO			km/h	km/h
VELOCIDAD MINIMA	3.20	11.51	12.08	12.66
VELOCIDAD MAXIMA	4.67	16.81	18.49	19.34
			13.23	20.18

IMAGEN No. 20: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

4.2 CALCULO DE LA VELOCIDAD RELATIVA INICIAL Y EL ΔV DE LOS VEHÍCULOS A PARTIR DE LA TÉCNICA EES.

$$V_{R1} = \sqrt{V_{R2}^2 + \frac{2\Delta E}{m^*}} \quad (2)$$

Dónde:

V_{R1} : Velocidad relativa inicial, entre 35 y 48 km/h.

V_{R2} : Velocidad relativa final, se estimó entre 20 y 25 km/h.

m^* : masa reducida

$$m^* = \frac{m_1 * m_2}{m_1 + m_2} \quad (3)$$

$$\Delta E = \frac{1}{2} m_1 * EES_1^2 + \frac{1}{2} m_2 * EES_2^2 \quad (4)$$

$$\Delta V_1 = \sqrt{\frac{2Em_2}{m_1 * (m_1 + m_2)}} \quad (5)$$

$$\Delta V_2 = \sqrt{\frac{2Em_1}{m_2 * (m_1 + m_2)}} \quad (6)$$

ΔV : Cambio de velocidad del vehículo durante el impacto.

E: Energía total absorbida por los dos vehículos debido a la deformación.

m_1 : masa del vehículo No. 1: entre 1200 y 1300 kg.

m_2 : masa del vehículo No. 2: entre 290 y 300 kg.

EES_1 : Velocidad equivalente de Energía del vehículo No. 1: entre 10 y 15 km/h.

EES_2 : Velocidad equivalente de Energía del vehículo No. 2 entre 15 y 20 km/h.

Se obtiene un ΔV para el vehículo No. 1, entre 5,4 y 7,8 km/h.

Se obtiene un ΔV para el vehículo No. 2 entre 22,9 y 33,1 km/h.

IRS® Calculator

Calculo de ΔV a partir de estimación de EES

Masa del vehiculo 1	1250		 masa reducida 238.67
EES minimo V1	10	km/h	
EES máximo V1	15	km/h	
Masa del vehiculo 2	295	Kg	
EES minimo V2	15		
EES máximo V2	20	km/h	
Velocidad relativa final minima	20	km/h	
Velocidad relativa final máxima	25	km/h	

Resultados

Energia mínima del vehiculo 1	4823	ΔV Vehiculo 1 mínimo 5.4 máximo 7.8
Energia máxima del vehiculo 1	10851	
Energia mínima del vehiculo 2	2561	ΔV Vehiculo 2 mínimo 22.9 máximo 33.1
Energia máxima del vehiculo 2	4552	
Energía total minima	7383	
Energía total máxima	15403	

Velocidad relativa inicial mínima	34.7
Velocidad relativa inicial máxima	47.9

IMAGEN No. 21: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

4.3 VELOCIDAD RELATIVA INICIAL DE ACUERDO A LA VELOCIDAD DE CADA VEHÍCULO Y AL ÁNGULO QUE FORMAN AL MOMENTO DEL IMPACTO.

$$V_{ri}^2 = V_1^2 + V_2^2 - 2V_1 V_2 \text{Cos}\theta \quad (7)$$

Dónde:

V_{ri} : Velocidad relativa inicial, entre 35 y 48 km/h, se tiene un amplio rango a partir de la compatibilidad entre daños, lesiones y el resultado anterior.

θ : Angulo que forman las velocidades al momento del impacto: para el automóvil entre 225° y 230° y para la motocicleta entre 185° y 190°.

V_1 : Velocidad del automóvil al momento del impacto, entre 12 y 17 km/h.

V_2 : Velocidad de la motocicleta al momento del impacto, entre 44 y 59 km/h.

VELOCIDAD RELATIVA INICIAL							
		$\alpha 1i$	$\alpha 2i$	V1	V2		
<i>IRS® Calculator</i>							
	$\alpha 1i$ (°) min	$\alpha 2i$ (°) min	V1i (km/h)min	V2i (km/h)min	$\alpha 1i$ (°) min	$\alpha 2i$ (°) min	
	225	185	12	44	3.93	3.23	
	$\alpha 1i$ (°) máx	$\alpha 2i$ (°) máx	V1i (km/h)max	V2i (km/h)max	$\alpha 1i$ (°) máx	$\alpha 2i$ (°) máx	
	230	190	17	59	4.01	3.32	
RESULTADO							
Velocidad Relativa	Vr min	34.86					
	Vr max	48.49	35-48				

IMAGEN No. 22: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

4.4 VELOCIDAD FINAL DE LA MOTOCICLETA DE ACUERDO A LA HUELLA DE ARRASTRE METÁLICO Y A LA DESACELERACIÓN EFECTIVA.

$$V = 3,6 \sqrt{2gd (\mu \cos \theta \pm \text{sen } \theta)} \quad (8)$$

Donde:

μ : Coeficiente de rozamiento efectivo, entre las partes metálicas con la vía $\mu=0,35$ y $\mu=0,55$

g : Valor de la aceleración de la gravedad: $9,8 \text{ m/s}^2$

θ : Ángulo de la pendiente 3° (negativa).

d : Longitud de la huella de arrastre metálico de 5,7 m.

V : Velocidad final de la motocicleta al inicio de la huella de frenada entre 21 y 27 km/h.

VELOCIDAD DE UN VEHÍCULO DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA DESDE EL LUGAR DONDE OBSERVA EL OBSTACULO HASTA QUE SE DETIENE COMPLETAMENTE					
DISTANCIA MINIMA	d min (m)	5.7			
DISTANCIA MAXIMA	d max (m)	5.7			
COEFICIENTE DE FRICCIÓN MINIMO	μ min	0.35			
COEFICIENTE DE FRICCIÓN MAXIMO	μ max	0.55			
TIEMPO DE REACCIÓN MINIMO	tr min (seg)	0			
TIEMPO DE REACCIÓN MAXIMO	tr max (seg)	0			
PENDIENTE DE LA VIA	%	5.24	0.05		
RESULTADOS					
BAJANDO			Tipo de vehiculo		
			km/h	km/h	km/h
VELOCIDAD MINIMA	5.76	20.74	21.78	22.82	23.86
VELOCIDAD MAXIMA	7.45	26.82	29.51	30.85	32.19

IMAGEN No. 23: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

4.5 DISTANCIA QUE REQUIERE UN VEHÍCULO PARA DETENERSE Y QUE SE DESPLAZA A UNA VELOCIDAD V_v EN VÍA CON PENDIENTE.

$$D_T = \frac{(V_v \mp gt_r \sin \theta)^2}{2(\mu \cos \theta \pm \sin \theta)g} + t_r V_v \mp \frac{t_r^2 g \sin \theta}{2} \quad (9)$$

Donde:

D_T : Distancia total recorrida.

V_v : Velocidad del vehículo.

t_r : Tiempo de reacción entre 1,2 y 1,5 s.

g : Valor de la aceleración de la gravedad: $9,8 \text{ m/s}^2$

μ : Coeficiente de rozamiento entre las llantas y la superficie.

θ : Pendiente de la vía 3° (negativa)

5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable³, un instante antes del impacto, el vehículo No. 1 **AUTOMÓVIL** se desplazaba orientado diagonalmente hacia la izquierda sobre el carril izquierdo de la vía que conduce de La Tebaida (Club Campestre) a El Caimo a la altura del km 2 + 100 m a una velocidad comprendida entre doce (**12 km/h**) y diecisiete (**17 km/h**) kilómetros por hora; mientras tanto el vehículo No. 2 **MOTOCICLETA** se desplazaba sobre el carril izquierdo en el mismo sentido y atrás del automóvil a una velocidad comprendida entre cuarenta y cuatro (**44 km/h**) y cincuenta y nueve (**59 km/h**) kilómetros por hora.

El automóvil inicia un proceso de giro a la izquierda, la motocicleta inicia un proceso de adelantamiento sobre el carril izquierdo, impactan, haciendo que la motocicleta gire sobre su costado derecho cayendo al piso junto con sus ocupantes, se arrastre por el piso dejando una huella de arrastre metálico y se detenga en posición final; mientras tanto el automóvil sigue hacia adelante y a su izquierda para terminar en posición final.

La velocidad calculada para el vehículo No. 1 (Motocicleta) es al momento de impacto, antes se debe desplazar a mayor velocidad sin poder determinar su valor.

³ Probable hace alusión a un resultado enmarcado dentro de un margen lógico, basado en un análisis objetivo de evidencias y con sustento técnico-científico que soporta el resultado obtenido.

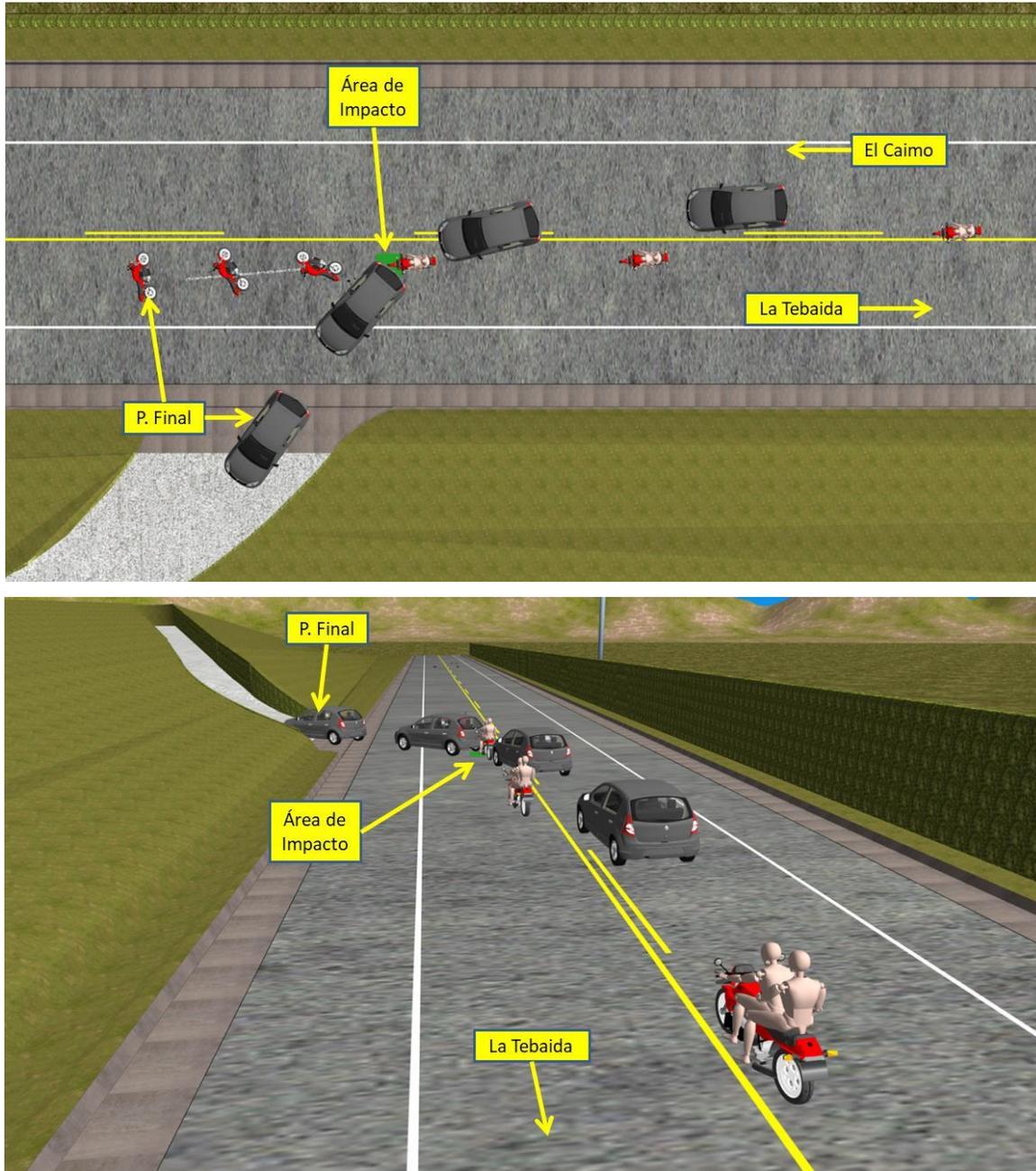


IMAGEN No. 24: En estas imágenes, vista en planta y 3D se observa la secuencia del siniestro, nótese el sentido de desplazamiento de los vehículos, así como la posición relativa y el área verde donde se presenta.

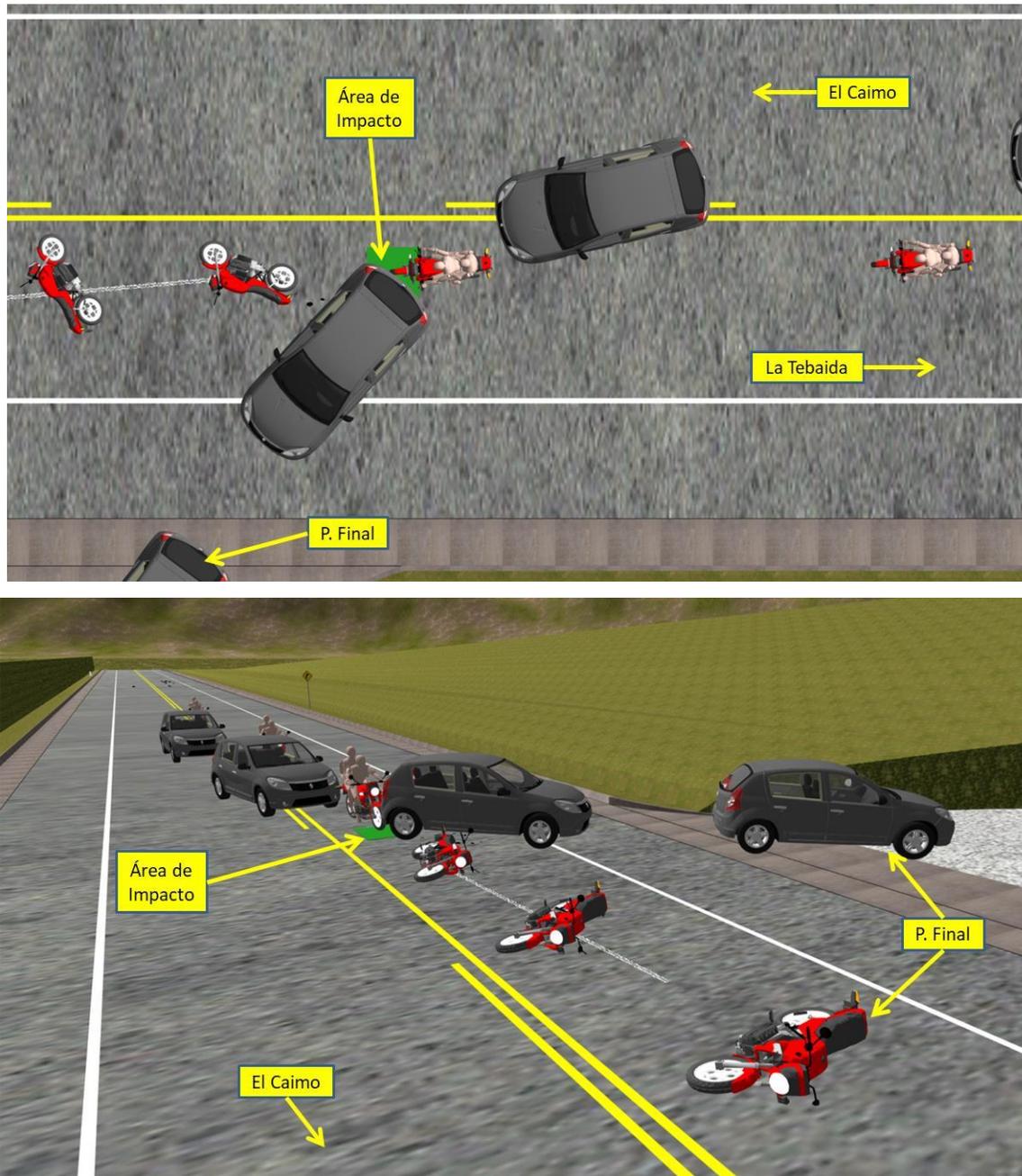


IMAGEN No. 25: En estas imágenes, vista en planta y 3D se observa la secuencia del siniestro, nótese el sentido de desplazamiento de los vehículos, así como la posición relativa y el área verde donde se presenta y el desplazamiento hasta sus posiciones finales.

6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD.

En la generación de todo accidente, se vinculan causas relacionadas con la APTITUD y ACTITUD de los conductores, con el estado de la vía y del vehículo. Por evitabilidad se entiende el análisis realizado a la secuencia del accidente, en las condiciones específicas del mismo, que permita determinar si los conductores de los vehículos durante su proceso de conducción una vez percibido el riesgo, podían o no realizar maniobras FÍSICAMENTE posibles que le permitieran evitarlo, teniendo en cuenta las normas establecidas, la visibilidad, tiempos de reacción, estado de los vehículos, etc. Cuando un conductor percibe un riesgo, inician una serie de eventos, procesos, que se desarrollan con el único fin de evitar el peligro o hacerlo menos grave, estos procesos dependen de aspectos dinámicos, anímicos, conductuales, siendo los más usados las maniobras evasivas hacia izquierda o derecha, así como el proceso de frenada de emergencia. Para analizar la EVITABILIDAD del accidente se describe a continuación un proceso normal de maniobra de emergencia, el cual es aproximadamente como sigue: El conductor observa el peligro, a partir de este instante transcurren aproximadamente entre uno coma dos (1,2) y uno coma cinco (1,5 s) segundos⁴, en aplicar los frenos o realizar alguna maniobra, por ejemplo girar; si se elige por la frenada, al actuar los frenos, las llantas disminuyen su velocidad de giro, y si se pisa fuertemente el pedal se pueden bloquear las llantas, por lo que el vehículo finalmente se desplaza un trayecto frenando con llantas a punto de bloquearse o deslizando antes de detenerse totalmente, en este último caso es posible que quede marcada una huella de frenada, si se elige la maniobra de giro el vehículo se desviará en la trayectoria que el conductor le dé a la dirección, y dependiendo del ángulo el vehículo solamente cambiará de dirección sin derrapar lateralmente.

⁴ Tiempo de reacción normal para un conductor atento en condiciones ambientales normales diurnas.

En los anteriores procesos se involucran dos distancias recorridas por el vehículo, primero la distancia que recorre el vehículo durante el tiempo de reacción del conductor, llamada distancia de reacción **dR**, y segundo la distancia que recorre el vehículo durante la frenada **dF**, la distancia total de parada **dT**, es la suma de las dos, es decir, **dT = dR + dF**; Es importante anotar que cuando se bloquean las llantas se pierde maniobrabilidad en la conducción.

VELOCIDAD	Distancia de Reacción dR	Distancia de Frenado dF	Distancia Total de frenado dT
AUTOMÓVIL <i>Entre 12 y 17 km/h</i>	<i>Entre 4,4 y 7,7 m</i>	<i>Entre 1,1 y 2,4 m</i>	<i>Entre 5,5 y 10,1 m</i>
MOTOCICLETA <i>Entre 44 y 59 km/h</i>	<i>Entre 15,0 y 25,2 m</i>	<i>Entre 15,4 y 43,3 m</i>	<i>Entre 30,4 y 68,5 m</i>

TABLA No. 5

El hecho que analiza la evitabilidad del accidente radica en determinar en qué lugar se encontraba cada vehículo cuando podía percibir al otro como riesgo, y así realizar las maniobras tendientes a evitar el contacto entre ellos, maniobras como frenar o girar.

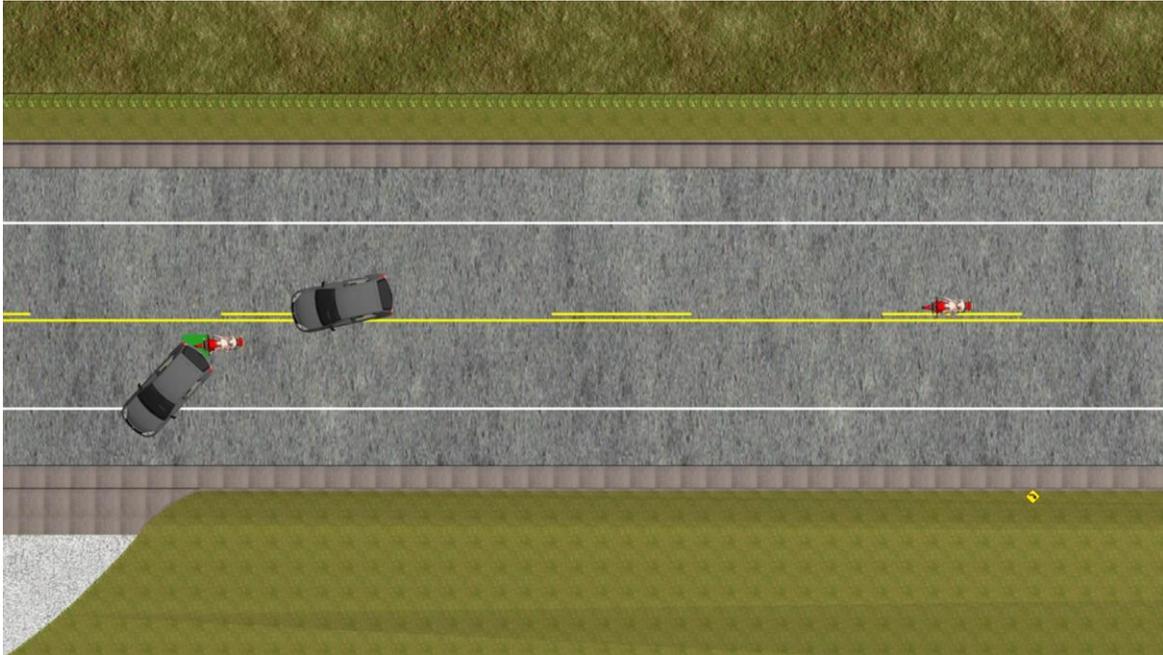


IMAGEN No. 26: En esta imagen vista en planta se observa la ubicación de los vehículos 2 s antes del impacto si la velocidad de los vehículos es constante.

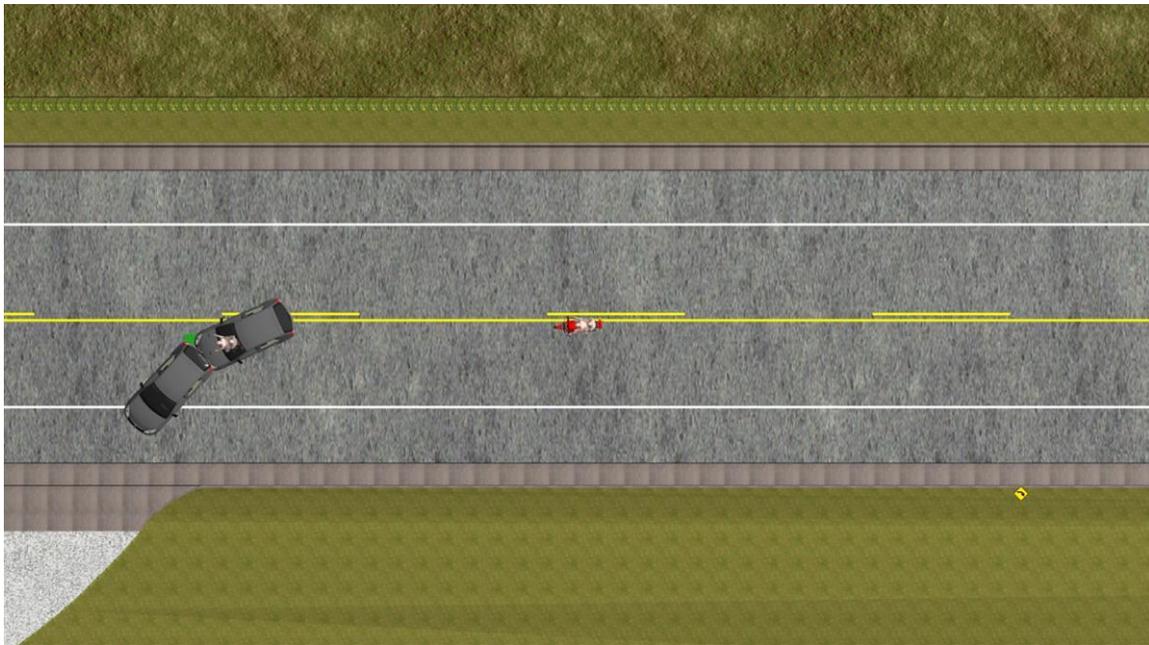


IMAGEN No. 27: En esta imagen vista en planta se observa la ubicación de los vehículos 1 s antes del impacto si la velocidad de los vehículos es constante.

7. HALLAZGOS

- a) Los resultados del análisis hecho son compatibles con el modelo físico, con las evidencias en la vía, los daños que se presentaron y las lesiones de la víctima.
- b) En el croquis del informe de la autoridad no se diagraman huellas de frenada o huellas de arrastre biológico.
- c) En el informe policial de accidentes de tránsito se indica que el conductor y ocupante del vehículo No. 2 MOTOCICLETA portaban el casco de seguridad.
- d) Es importante anotar que en el IPAT se indica como hipótesis del siniestro para el vehículo No. 2 MOTOCICLETA la No. 121 *“NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD”*.
- e) Producto del siniestro se reportan dos (2) personas lesionadas, las cuales fueron remitidas al hospital Pio X en el municipio de La Tebaida (Quindío).
- f) En el tramo de vía que conduce de Club Campestre (La Tebaida) – El Caimo a la altura del km 2 + 100 m se encuentra demarcación horizontal de línea amarilla doble combinada y líneas de borde, con señalización vertical SR-30 “Velocidad máxima 50 km/h” a la altura del km 1 + 300 m, es decir, 800 m antes del lugar de los hechos en el sentido de desplazamiento de los vehículos.
- g) Es de anotar que la línea amarilla doble combinada permite el giro a la izquierda y el adelantamiento de vehículos tomando las medidas de precaución.
- h) La velocidad calculada para el vehículo No. 2 MOTOCICLETA es al momento de impacto, antes se debe desplazar a mayor velocidad sin poder determinar su valor.
- i) El área de 1,0 x 1,0 m de color verde indica que en cualquier punto de ésta área ocurre la interacción, la cual se encuentra en el carril izquierdo en sentido La Tebaida – El Caimo, es decir, en el carril contrario al de desplazamiento de los vehículos.

- j) De acuerdo al ángulo de impacto, el vehículo No. 1 AUTOMÓVIL se encontraba realizando una maniobra de giro a la izquierda proveniente del carril derecho de la calzada en la vía que conduce de Club Campestre (La Tebaida) – El Caimo a la altura del km 2 +100 m.
- k) No es posible determinar la ubicación del vehículo No. 2 MOTOCICLETA en el momento en el cual el vehículo No. 1 AUTOMÓVIL inicia el giro a la izquierda.
- l) De acuerdo al ángulo de impacto, el vehículo No. 2 MOTOCICLETA se encontraba realizando un proceso de adelantamiento sobre el carril izquierdo de la calzada que conduce de Club Campestre (La Tebaida) – El Caimo a la altura del km 2 +100 m.
- m) No se posee información técnica sobre los dispositivos luminosos (direccionales) del vehículo No. 1 AUTOMÓVIL para indicar su proceso de giro.
- n) De acuerdo a las características de la vía y condiciones de visibilidad el conductor del vehículo No. 2 MOTOCICLETA podía percibir al vehículo No. 1 AUTOMÓVIL con anterioridad.
- o) No es posible determinar la visibilidad que podría tener el conductor del vehículo No. 1 AUTOMÓVIL sobre el vehículo No. 2 MOTOCICLETA debido al ángulo del automotor, así como a las posibles ubicaciones de la MOTOCICLETA sobre la calzada momentos previos a iniciar el proceso de giro.
- p) No se posee información técnica que indique la presencia de más vehículos sobre la calzada.
- q) La versión sobre el evento que fue plasmada en el presente informe, hace parte del proceso investigativo y de contextualización del mismo, pero no se constituye como elemento objetivo de juicio, ni herramienta para la realización de cálculos numéricos o planteamiento de la dinámica del accidente.
- r) De acuerdo al Código Nacional de Tránsito *ARTÍCULO 67. UTILIZACIÓN DE SEÑALES. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril.*

s) De acuerdo al Código Nacional de Tránsito: “*ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una c alzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.*

8. CONCLUSIONES:

8.1 Secuencia:

Un instante antes del impacto, el vehículo No. 1 AUTOMÓVIL se desplazaba orientado diagonalmente hacia la izquierda sobre el carril izquierdo de la vía que conduce de La Tebaida (Club Campestre) a El Caimo a la altura del km 2 + 100 m a una velocidad comprendida entre doce (12 km/h) y diecisiete (17 km/h) kilómetros por hora; mientras tanto el vehículo No. 2 MOTOCICLETA se desplazaba sobre el carril izquierdo en el mismo sentido y atrás del automóvil a una velocidad comprendida entre cuarenta y cuatro (44 km/h) y cincuenta y nueve (59 km/h) kilómetros por hora.

8.2 Factor vehículo:

No se encuentra evidencia que indique fallas mecánicas en los vehículos involucrados.

8.3 Factor vía:

Las características de la vía, diseño, estado, señalización y demarcación no fueron factores generadores de la causa del accidente.

8.4 Factor humano:

1. La velocidad del vehículo No. 1 AUTOMÓVIL (12 – 17 km/h) es inferior a 50 km/h, límite de velocidad en al área (rural) con señalización vertical SR-30, al igual es compatible con la maniobra de giro y/o una maniobra de inicio de marcha.
2. La velocidad del vehículo No. 2 MOTOCICLETA (44 – 59 km/h) contiene valores menores y mayores a 50 km/h, límite de velocidad en al área (rural) con señalización vertical SR-30.
3. El vehículo No. 1 AUTOMÓVIL se convierte en un riesgo al iniciar el giro desde el carril derecho, sin embargo, los vehículos que se aproximan pueden percibirlo y realizar maniobras tendientes a evitar el impacto.
4. La causa⁵ DETERMINANTE del accidente obedece a la maniobra de adelantamiento del vehículo No. 2 MOTOCICLETA sin tomar las medidas de precaución.

NOTA 4: Para la introducción de este informe pericial en un proceso penal y/o civil como elemento material probatorio y su sustentación en audiencia por parte de los peritos firmantes, es necesaria la comunicación a la dirección forense de IRSVIAL S.A.S para su autorización.

⁵ CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Investigation Traffic Accident Manual. University Northwestern Institute Traffic. Stannard Baker & Lynn Fike.
2. "Vehicular response to emergency braking", Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 879501).
3. "Motor Vehicle Accident Reconstruction and Cause Analysis, Rudolf Limpert, Fifth Edition, 1999, Lexis Publishing.
4. "Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).
5. "Vehicular Deceleration and Its Relationship to Friction" Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 870936).
6. Energy Basis for Collision Severity. Environmental Activities Staff, Kenneth L. Campbell, General Motors Corp. SAE 740565.
7. A method for Quantifying Vehicle Crush Stiffness Coefficients James A. Neptune, George Y. Blair y James E. Flynn. Blair, Church & Flynn Consulting Engineers, SAE 920607.
8. A Method for Determining Accident Specific Crush Stiffness Coefficients, James A. Neptune y James E. Flynn J₂ Engineering. Inc. SAE 940913.
9. Delta V: Basic Concepts, Computacional Methods and Misunderstandigs. Ric. D Robinette, Richard J. Fay y Rex E. Paulsen. Fay Engineering Corp. SAE 940915.
10. "Perception/reaction time values for accident reconstruction", Michael J., OH Philip H. Cheng, John F. Wiechel, S.E.A., Inc., Columbus, OH Dennis A. Guenther Ohio State Univ., Columbus, OH, SAE 890732.
11. "Motorcycle Slide to Stops Tests" by Christopher J. Medwell, Joseph R. McCarthy, Michael T. Shanahan, SAE document number 970963.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

12. Motorcycle Accident Reconstruction”. Nathan Rose, William Neale. SAE International R-483, 2019, P: 38, 47 “*Summary of braking decelerations*”.
13. Seventeen Motorcycle Crash Tests into Vehicles and a Barrier, Kelley S. Adamson Gregory C. Anderson, Peter Alexander Ralph Aronberg, Raymond P, Robinson and Gary M. Johnson J., Rolly Kinney, Kinney, Claude I. Burkhead, III David W. Sallmann, John McManus, SAE document number 2002-01-0551.
14. Motorcycle Accident Reconstruction”. Kenneth S Obenski, Paul F Hill, Eric S Shapiro and Jack C Debes. Lawyers & Judges Publishing Company, Inc, 2007.



Alejandro Umaña Garibello
Ingeniero Forense



Diego Manuel López Morales
Físico Forense

NOTA 5: Cada uno de los peritos forenses que firman el presente informe técnico pericial de reconstrucción de accidentes de tránsito, autoriza expresamente al otro individualmente a comparecer ante los estrados judiciales para sustentar en audiencia de juicio oral el contenido del mismo.

Ms Diego Manuel López Morales

- Físico y Magíster en ciencias Físico Matemáticas.
- Físico Forense Investigador y Reconstructor de accidentes de tránsito.
- Físico Forense - Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 1994 - 2005.
- Centro Internacional Forense FCI, ex director Forense FCI. 2005 – 2007.
- Reconstructor de más de 3100 accidentes de tránsito.
- Perito experto en las cortes de Colombia.
- Docente Universitario, autor de artículos sobre accidentología y seguridad vial.
- Certificado como **PERITO FORENSE AVANZADO** en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA ISO/IEC 17024 -2012. PFT 0010**
- Miembro **NAPARS** (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).

Ing. Alejandro Umaña Garibello

- Ingeniero Mecánico 2017 (Universidad ECCI)
- Tecnólogo en investigación judicial y analista de accidentes de tránsito (Fundación Autónoma de las Américas)
- Tecnólogo en Mecánica Automotriz 2015 (Universidad ECCI).
- Certificado como **PERITO FORENSE** en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA ISO/IEC 17024 -2012 PFT 0012.**
- Ex funcionario del Centro de Experimentación de Seguridad Vial CESVI COLOMBIA S.A. 2009
- Investigador de más de 1300 accidentes de tránsito.
- Primer seminario internacional de accidentología 2011.
- Curso de entrenamiento paquete Edge FX.
- Miembro **NAPARS** (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

Curriculum Vitae

Nombres: DIEGO MANUEL

Apellidos: LÓPEZ MORALES

Documento De Identidad: C.C. 79.341890 de Bogotá

Fecha de Nacimiento: 1 de febrero de 1965 en Bogotá.

Estado civil: Casado

Dirección casa: Carrera 87 A #127-59 Interior 2 Casa 6, TEL: 8062428 - 4361204

Dirección Oficina: IRSVIAL LTDA - INVESTIGACIONES FORENSES, RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL. Calle 99A No. 70 B - 82, Tel: 7422426 – 7422429- 3176424982

E –mail: dlopez@irsvial.com; diego.dilop65@gmail.com

Idiomas: Español – Ruso – Ingles.



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

FORMACIÓN ACADÉMICA

- **UNIVERSIDAD AMISTAD DE LOS PUEBLOS.** Moscú – Rusia.
TITULO: FÍSICO 1989.
- **UNIVERSIDAD AMISTAD DE LOS PUEBLOS.** Moscú – Rusia.
TITULO: MAGISTER EN CIENCIAS FÍSICO MATEMÁTICAS 1989.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

CURSOS Y SEMINARIOS

- Capítulos Complementarios de Mecánica.....69 Horas
- Electrodinámica de medios continuos 30 “
- Teoría Cuántica del campo 90 “
- Métodos de la Física Estadística 90 “
- Relatividad general 102 “
- Teoría de grupos 54 “
- Teoría del Cuerpo Sólido102 “
- Física Cinética 54 “
- Problemas de la Física – Matemática36 “
- XV Congreso Nacional de Física. Armenia - Quindío, Septiembre 6 – 10 de 1993.
- Seminario “Estrategias del Éxito Ejecutivo” Universidad Militar “Nueva Granada” Bogotá, 28 de mayo de 1999, 4 Horas.
- Curso de Pedagogía y Lasallismo, Niveles I, II y III. Universidad de la Salle 1992, 2002.
- Curso Standard de “Medicina Legal y Ciencias Forenses” Instituto de Medicina Legal, Octubre – Noviembre de 1994.
- Seminario de Balística Forense. 1995. 30 Horas.
- Curso – Taller “Diagnóstico Electrónico de frenos ABS e Inyección. 1995. 40 Horas.
- Curso Seminario “Redacción Profesional II”. Noviembre 1995. 16 Horas.
- VIII Congreso Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Pereira, 14 – 16 de Septiembre de 1995.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

CURSOS Y SEMINARIOS

- IX Congreso Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Bogotá, 18 – 20 de Septiembre de 1997.
- X Congreso Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Bogotá, 8 – 11 de noviembre de 2000.
- XI Congreso Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Manizales, 3 – 5 de noviembre de 2002.
- Curso “Reconstrucción Analítica de Accidentes de Tránsito”, Santa fe de Bogotá, Mayo – Junio de 1999. 84 Horas.
- I Seminario de Seguridad Vial, Bogotá, 12, 13 y 14 de Septiembre de 2000
- Curso de INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Noviembre 8 de 2000.
- II Seminario de Seguridad Vial, Bogotá, Octubre de 2001
- Curso “Metodología para la Formulación y Gestión Nacional e Internacional de Proyectos de Investigación, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2001, 32 horas.
- Curso “La Prueba Pericial Frente a la ley penal”, SENA – MEDICINA LEGAL, Bogotá 2002, 16 horas.
- Manejo del lugar de los hechos y cadena de custodia, Octubre 2002, Bogotá. 40 horas.
- Diplomado en ACCIDENTOLOGÍA VIAL, Escuela de Programas Técnicos CEDEP, Bogotá, 110 horas
- Sistema acusatorio visto desde la Fiscalía General de la Nación – Medicina Legal 2004. – 13 horas.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

CURSOS Y SEMINARIOS

- Sistema acusatorio visto desde la Defensoría Pública– Medicina Legal 2004. – 10 horas. – Medicina Legal 2004. – 13 horas.
- Curso “Advanced Collision Diagramming – 3D animation”, VS Visual Statement Inc. Bogotá, 2004 24 horas.
- Curso “El testimonio pericial en el sistema acusatorio colombiano, United States Department of Justice, ICITAP, Bogota 2004, 40 horas.
- XI Simposio Internacional de Criminalística, POLICIA NACIONAL, Bogotá 2004, 24 horas.
- Seminario “Procedimientos y Estrategias de la defensa con Énfasis en los delitos de accidentes de Tránsito, CENTRO INTERNACIONAL FORENSE FCI, Bogotá 2006, 16 horas.
- Curso “Advanced Collision Diagramming – 3D animation”, VS Visual Statement Inc. Bogotá, 2007, 24 horas.
- Curso de Manejo Preventivo y Técnicas de Conducción, Instituto Tecnológico del Transporte ITTSA, Bogotá, 12 Horas, agosto 27 de 2007.
- Organización Iberoamericana de protección contra incendios, Seminario de Prevención y Control de Incidentes con Materiales Peligroso en la Industria, Cartagena, Mayo 11 – 14 de 2010.
- Curso “Reconstrucción Virtual con ARAS 360 de accidentes de tránsito con animación 3D y Mapeado Forense. Bogotá, 2010, 18 horas.
- Defensive Driving Course, National Safety Council, Febrero 25 2011.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

CURSOS Y SEMINARIOS

- Curso Señalización con seguridad vial, Escuela Colombiana de Ingeniería, 9 al 13 de diciembre de 2013.
- Diplomatura de Reconstrucción Analítica de Colisiones de Tránsito Terrestre, Mayo 10 de 2014, Bogotá D.C. CEIRAT.
- Expositor World Reconstruction Exposition, May 2 – 6, 2016, Orlando, Florida.
- Curso INVESTIGACION DE INCENDIOS EN VEHÍCULOS, CESVIMAP, 7 marzo al 11 de abril de 2017.
- Curso Fundamental Techniques Of Crash Investigation, Institute of Police Technology and Management, University of North Florida, June 2018.
- Certificate of training “The Virtual CRASH Interface”, February 20, 2019.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

INFORMACION PROFESIONAL

- DIRECTOR FORENSE – **IRSVIAL LTDA.** 2007 – Actual.
- DIRECTOR NACIONAL DEPARTAMENTO FORENSE – **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS – FCI.** 2005 – 2007.
- FÍSICO FORENSE del **INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES.** Bogotá 1994 - 2005.
- Catedrático en el área de Física en la **UNIVERSIDAD MILITAR “NUEVA GRANADA”** Santa fe de Bogotá. 1989 – 1994.
- Catedrático en el área de Física en la **UNIVERSIDAD DE LA SALLE** Santa fe de Bogotá. 1991 – 1994 y 1999 - 2004.
- Catedrático en el área de Física en la **UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE COLOMBIA** Santa fe de Bogotá. 1992 – 1993.
- Catedrático en el área de Física en la **UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO** Santa fe de Bogotá. 1993 – 1994 y 1998 – 1999.
- Expositor en los cursos de Capacitación en **“ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS TÉCNICO – JURIDICOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a la Policía de Carreteras a nivel nacional desde 1995.
- Expositor en los cursos de Capacitación en **“ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS TÉCNICO – JURIDICOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a la Secretaría de tránsito de Santiago de Cali 1999 y 2000.
- Expositor en los cursos de Capacitación en **“ACTUALIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS TÉCNICO – JURIDICOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a la Secretaría de tránsito de Bogotá 1998 - 2000.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

INFORMACION PROFESIONAL

- Expositor en los cursos de Capacitación en **“MANEJO DEL LUGAR DE LOS HECHOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a los funcionarios del C.T.I., D.A.S. y SIJIN en Boyacá - 2001.
- Expositor en los cursos de Capacitación en **“MANEJO DEL LUGAR DE LOS HECHOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a los funcionarios del C.T.I., D.A.S. y SIJIN en Casanare - 2003.
- Catedrático de la **ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA GENERAL SANTANDER** en la Especialización de Investigación Criminal e Investigación de Accidentes de tránsito desde 2002 - 2008.
- Catedrático de la **ESCUELA COLOMBIANA DE INGENIERIA** en el diplomado de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de tránsito desde 2008.
- Expositor en los 21 cursos de Capacitación en **“MANEJO DE LA ESCENA DEL DELITO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a los funcionarios de la Policía Metropolitana de Bogotá, 2003.
- Consultor en seguridad vial y conferencista en investigación, reconstrucción y análisis de accidentes de tránsito de empresas operadoras de Transmilenio. Bogotá 2002 - 2004
- Expositor en los 18 cursos de Capacitación en **“MANEJO DE LA ESCENA DEL DELITO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** a los funcionarios de Policía Judicial de Bogotá, 2006.
- Investigador principal del proyecto titulado: **“ESTUDIO DE LAS LESIONES SUFRIDAS POR UN PEATÓN ADULTO (19 - 55 años) EN ATROPELLOS FRONTALES CON AUTOMÓVIL”**, el cual forma parte de la línea de investigación: **ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, del área temática de **FÍSICA FORENSE** adelantado bajo la coordinación de COLCIENCIAS dentro de la convocatoria en salud.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

INFORMACION PROFESIONAL

- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“DIPLOMADO MANEJO Y ANÁLISIS DEL LUGAR DE LOS HECHOS CON ÉNFASIS EN TRÁNSITO”*, para la Policía Nacional, Bogotá, 7- 10 Julio de 2008. Universidad Piloto de Colombia.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y ANALISIS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”*, para la Policía Nacional, Bogotá, Julio – Agosto de 2008. Universidad Piloto de Colombia.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“HOMOGENIZACIÓN Y ANALISIS DE EXPERTICIOS TÉCNICOS EN VEHÍCULOS”*, para la Policía Nacional, Bogotá, Septiembre – octubre de 2008. Universidad Piloto de Colombia.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“DIPLOMADO MANEJO Y ANÁLISIS DEL LUGAR DE LOS HECHOS CON ÉNFASIS EN TRÁNSITO”*, para la Policía Nacional del Departamento del Meta, Villavicencio, Diciembre de 2009. World Training Colombia.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y ANALISIS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”*, para la Policía Nacional del Departamento del Meta, Villavicencio, Diciembre de 2009. World Training Colombia - IRSVIAL LTDA.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS”*, para la Policía Nacional, Bogotá Mayo de 2010. World Training Colombia – IRSVIAL LTDA.
- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: *“HOMOGENIZACIÓN Y ANALISIS DE EXPERTICIOS TÉCNICOS EN VEHÍCULOS”*, para la Dirección de Tránsito y Transporte, Bogotá, Julio de 2010. World Training Colombia – IRSVIAL LTDA.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

INFORMACION PROFESIONAL

- Coordinador académico y docente de los programas de educación continuada en: “INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y ANALISIS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”, para la Dirección de Tránsito y Transporte, Bogotá, Julio de 2010. World Training Colombia – IRSVIAL LTDA.
- Columnista Periódico el Tiempo – Sección de Vehículos en temas de accidentes de tránsito y seguridad vial, 2002 – 2007.
- Autor del artículo “Técnica de *“distancia de Lanzamiento”* empleada en la reconstrucción de colisiones vehículo – Peatón” publicado en la revista del Instituto Nacional de medicina legal 2004.
- Coautor del artículo “*Modelos Físicos en Accidentes de Tránsito*” publicado en la revista Colombiana de Física, Junio 2006.
- Profesional especializado AREA DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO en la elaboración de un manual de seguridad vial dentro del proyecto titulado: *DISEÑO, FORMULACIÓN Y ASESORIA DE UN PROGRAMA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL COMO ESTRATEGIA PARA CONTRIBUIR A LA DISMINUCION DE LOS INDICES DE ACCIEENTALIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTA D.C.. CMSV- PC-07, con la firma CAL Y MAYOR asociados – Bogotá – 2005.*
- Profesional especializado AREA DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO en la elaboración del proyecto titulado: *DISEÑO DEL CENTRO DE INVESTIGACION Y GESTION DE LA SAGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTA D.C., con la firma CENTROVIAL S.A. – Bogotá – 2008.*
- Profesional especializado AREA DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO en la elaboración del proyecto titulado: *“ESTRUCTURACIÓN DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y PUESTA EN MARCHA A TRAVÉS DE UNAPRUEBA PILOTO, con la Universidad Javeriana. – Bogotá – 2010.*

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

INFORMACION PROFESIONAL

- *Asesor en RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Agosto – Diciembre 2010.*
- *Asesor en RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, 2011.*
- Docente de la **ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA NACIONAL** en el área de educación continuada en las áreas de investigación y reconstrucción de Accidentes de tránsito desde 2012 - 2013.
- Docente de la **ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA NACIONAL** en la especialización de investigación de Accidentes de tránsito desde 2012 - 2013.
- Autor del libro: “Manual de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito”, 2007, Ed. IRSVIAL LTDA.
- Miembro **NAPARS** (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialist).
- Perito Forense Avanzado en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA ISO/IEC 17024 -2012**.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

EXPERIENCIA FORENSE:

- **INVESTIGADOR y RECONSTRUCTOR** de cerca de 3900 accidentes de tránsito así:
 - Colisiones vehículo – peatón: 1127 accidentes.
 - Colisiones vehículo – vehículo: 1250 accidentes.
 - Colisiones vehículo – Motocicleta - Bicicleta: 1350 accidentes.
 - Colisiones de un solo vehículo: 245 accidentes.
 - Otro tipo de accidentes de un solo vehículo (Choque con objeto fijo, pérdidas de control, etc.: 450 accidentes.
- **PERITO EXPERTO EN AUDIENCIAS DE JUICIO ORAL** en 140 oportunidades en juzgados de Colombia desde el 2005.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'D' and 'M' followed by 'LÓPEZ MORALES' in a cursive script.

Diego Manuel López Morales

c.c. 79.341890 Bogotá

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

DIPLOMA

ДИП № 149602

This is to certify that *Lopez Morales*
Diego Manuel

was admitted in 1983 to *Patrice Lumumba Peoples'*
Friendship University decorated with
the order of Friendship among Peoples
and in 1989 completed the full course of
the same University

having specialized in *Physics*

By the Resolution of the State Examination Commission of
June 20, 1989 he/she is qualified as *Physicist*

By the Special decision of the State Examination Commission
Lopez Morales Diego Manuel
is awarded the degree of Master
of Science in Physics and Mathematics

He/she is entitled by this Diploma to carry out professional activities
of any kind connected with the above-mentioned qualification and
speciality:

Chairman of the State Examination Commission
Rector *[Signature]*
Dean of the Faculty *[Signature]*
Moscow, June 23, 1989

Regd. No. *2120/n*



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

ICFES

INSTITUTO COLOMBIANO PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACION SUPERIOR

RESOLUCION No. 002715 DE 19

27 SET. 1991

Por la cual se convalida un título obtenido en el extranjero

EL DIRECTOR GENERAL del

INSTITUTO COLOMBIANO PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACION SUPERIOR

en uso de sus atribuciones legales y en especial las que
le confiere el Decreto Extraordinario 81 de 1980, y

C O N S I D E R A N D O:

Que DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES, ciudadano colombiano, con cédula de ciudadanía No. 79.341.890 de Bogotá, D.E., presentó ante este Instituto el título de FÍSICO, otorgado el 26 de junio de 1989, por la Universidad de la Amistad de los Pueblos Patricio Lumumba, Moscú, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para su convalidación, registro y posterior inscripción;

Que para esta convalidación se aplica el convenio de reconocimiento mutuo de estudios y títulos de educación superior entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, suscrito en Bogotá el 23 de junio de 1986 y ratificado por Ley 48 de 1988;

Que de conformidad con las consideraciones anteriores y después de haber estudiado la documentación presentada en forma legal se llega a la conclusión de que es procedente la convalidación solicitada;

205

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

RESOLUCION NUMERO **002715** DE 19 **27 SET. 1991** 7

Por la cual se convalida un título obtenido en el extranjero a **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**.

R E S U M E N:

ARTICULO PRIMERO.- Convalidar y reconocer para todos los efectos académicos y legales en Colombia, el título de FÍSICO, otorgado el 28 de junio de 1988, por la Universidad de la Amistad de los Pueblos Patricio Lumumba, Moscú, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, ciudadano colombiano, con cédula de ciudadanía No. 791341.890 de Bogotá, D.E., como equivalente al título de FÍSICO que, en la modalidad de Formación Universitaria, otorgan las instituciones colombianas de educación superior, según el artículo 31 inciso tercero del Decreto Ley 80 de 1980 y el literal d) del artículo 30. del Decreto 2725 de 1980.

ARTICULO SEGUNDO.- Ordenar a la División de Evaluación Jurídica de este Instituto el registro de dicho título y para tal efecto preséntese el original del diploma y la copia de esta providencia.

PARAGRAFO.- La convalidación que se hace por el presente acto administrativo no exime al profesional beneficiario del cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley que regula el ejercicio de la respectiva profesión.

ARTICULO TERCERO.- Contra la presente resolución podrá interponerse recurso de reposición en la vía gubernativa.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D.C., a los **27 SET. 1991**

Original firmado por **DR. BOONE GONZALEZ GONZALEZ**
Director General

GUILLERMO SOLARTE LINDO
Jefe Oficina Coordinación Interinstitucional y Convalidación de Títulos.

ALVARO MARTINEZ SUAREZ
Secretario General

D-04

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



Certificado de Acreditación Profesional concedido a

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

DIN: 79341890

La Organización Internacional de Accidentología Vial certifica que acreditó satisfactoriamente la evaluación técnica de acuerdo a las actuales referencias de la OIAV y sus objetivos, con base en la norma ISO/IEC 17024-2012

Ámbito de Certificación:

**PERITO FORENSE AVANZADO
EN HECHOS DE TRÁNSITO**

Esta certificación expira el: 29-09-2019

Fecha de Certificación Original: 29-09-2017

Certificado No: 057-2017- PFT-0010

RAIMUNDO GARCÍA CUESTA
PRESIDENTE OIAV

JUAN MARTÍN HERNÁNDEZ MOTA
DIRECTOR GENERAL COFORENSE S. C.



www.accidentologiavial.net
www.coforense.com
www.dekra.es

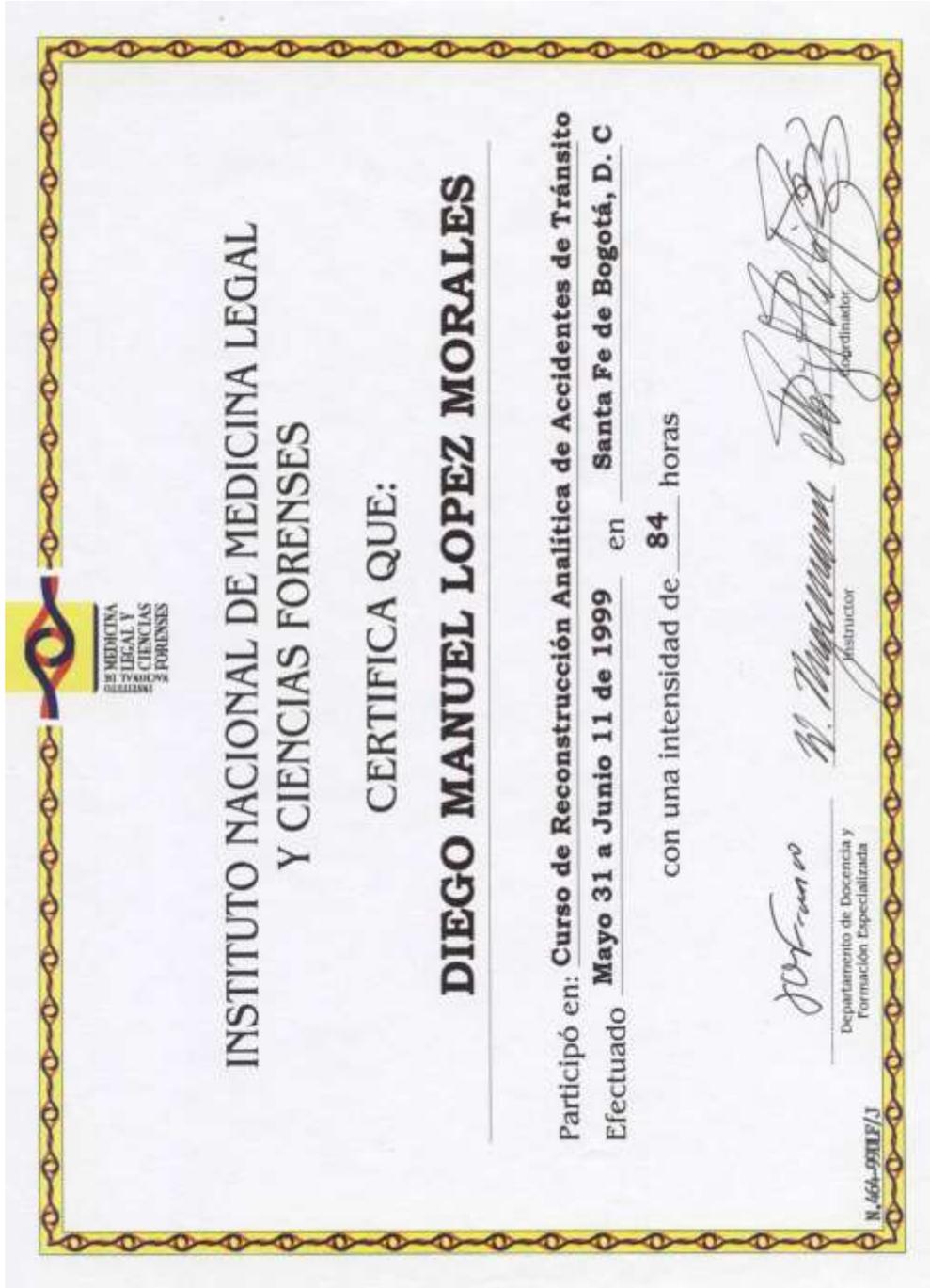


DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



**UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE**

International Criminal Investigative Training
Assistance Program (ICITAP)

Certifica que:

Diego López

Cumplió satisfactoriamente con el Seminario Taller "El Testimonio Pericial en el Sistema Acusatorio Colombiano", realizado en la ciudad de Bogotá, del 13 al 17 de Septiembre de 2004, con una intensidad de 40 horas.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gary T. Sheridan".

Gary T. Sheridan
Director ICITAP - Colombia

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



República de Colombia

CEDEP

ESCUELA DE PROGRAMAS TÉCNICOS

Nos. 3001 / 1327 / 0259 # E.D.

En consideración a que:

Diego Manuel López

Identificado con C. C. 79.341.890 expedida en Bogotá



Ha cumplido con todos los requisitos exigidos,
le confiere el diplomado en

Accidentología Vial

Bogotá D.C., 11 de Julio de 2005

Director General

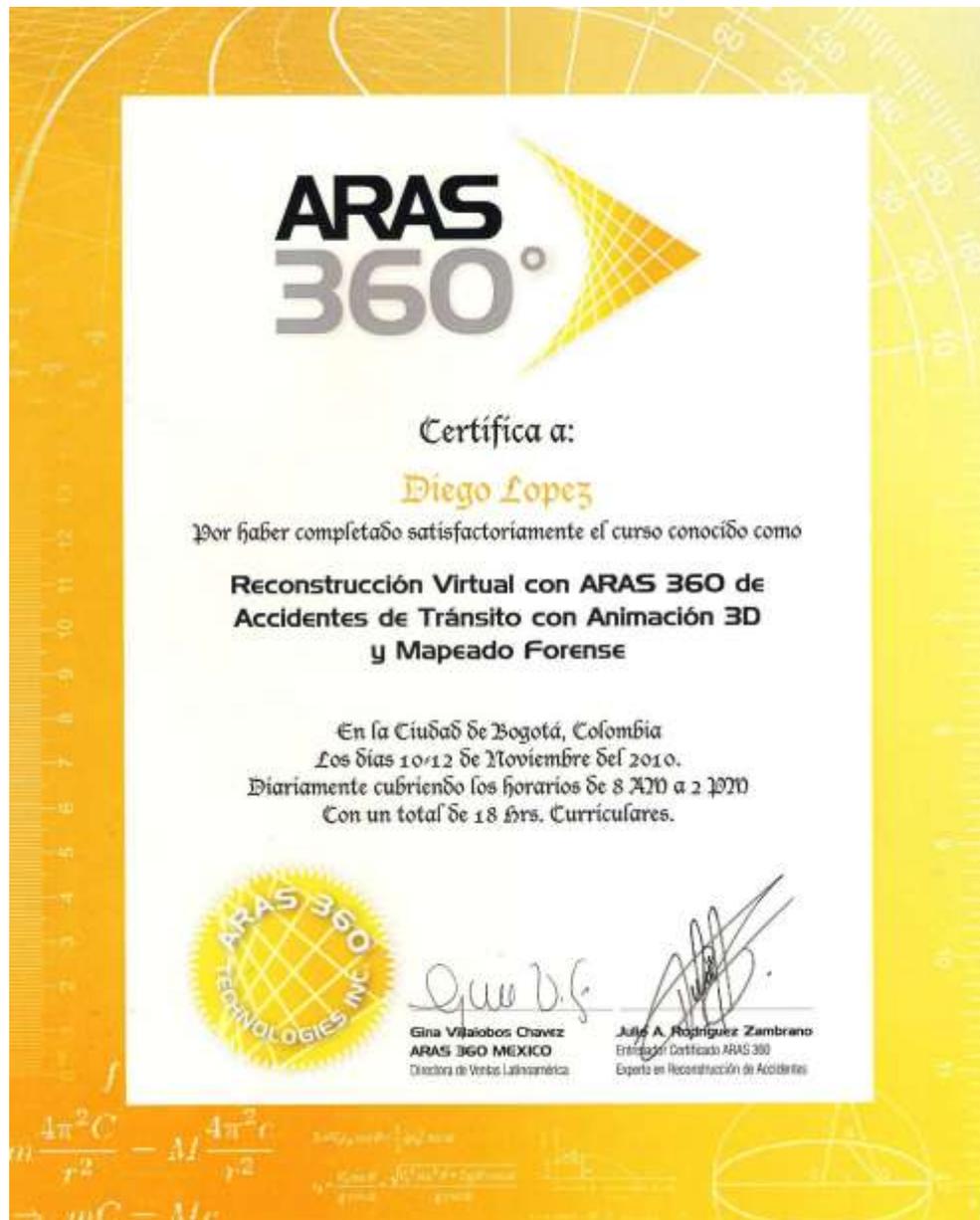
Coordinador del Diplomado

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



CERTIFICATE OF ATTENDANCE

Presented to

Diego Lopez

WORLD RECONSTRUCTION EXPOSITION

May 2 – 6, 2016

Rosen Shingle Creek

Orlando, Florida

Presented by:

ASPACI, CAZRS, CATAIR, IAARS, IACAI, IATAI, IPTM, ITAI, MATAI, MdATAI, NAPARS, NATARI,
NJAAR, OTARA, PCARS, PSFM, SATAI, SCARS, SOAR, TAARS, WATAI

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

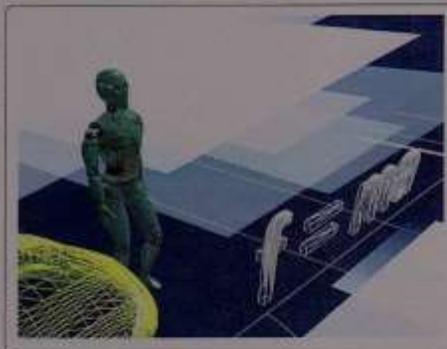
EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

Certificate of Qualification

Presented to: **Diego López Morales**

has successfully completed training in the following:

**Advanced Collision Diagramming &
Crime Scene Reconstruction Including 3D Animation**



Software: Vista FX2 Premium

Date: 23 - 25 July, 2007

Hours: 8am-2pm, 18 Hours

City: Bogota, Colombia

Fernando A. Barrera
Trainer

Visual Statement

a Tenthon Company



Mike Kennedy
Chief Executive Officer

1.888.828.0383 • www.visualstatement.com

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



ACADEMIA FERRARI

INSTITUTO DE EDUCACIÓN PARA EL TRABAJO Y DESARROLLO HUMANO

Resoluciones No. 4703/96 y 110209/2010 Secretaría de Educación

Resolución No. 000113/98 Ministerio de Transporte

Otorga el presente Certificado a:

Diego Manuel López Morales

Cédula de ciudadanía No.79.341.890 de Bogotá

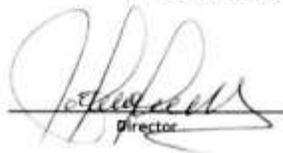
Por haber cursado y aprobado la formación de:

**"INSTRUCTOR EN TECNICAS DE
CONDUCCION"**

CATEGORIAS B1-C1-

De acuerdo a los planes y programas establecidos por los
Ministerios de Transporte y Educación

*En Testimonio de lo anterior se firma el presente en Bogotá D.C
A los seis (6) días del mes de julio de dos Mil doce (2012)*


Director


Secretario Académico

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

**1er Seminario Internacional
Accidentología Vial**
Ciencia y tecnología aplicadas en la seguridad vial



**La Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito e
Investigación Forense, Reconstrucción y Seguridad Vial IRSVIAL**

Certifican que

Diego Manuel López

CONFERENCISTA INVITADO

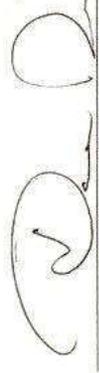
Asistió al

Primer Seminario Internacional de Accidentología

Realizado en Bogotá D.C., del 23 al 25 de noviembre de 2011, con una duración de 22,5 horas.



Clemencia González Fajardo
Directora Unidad de Gestión Externa
Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito



Diego Manuel López Morales
Director Forense
IRSVIAL

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

 **NATIONAL SAFETY COUNCIL**
Making our World Safer®

Control No. _____
Security Control No. **609134**

Drivers License Number: 79.341.890
Course Completion Date: 25-02-2011

DIEGO MANUEL LOPEZ
Carrera. 19 B No. 83-29
Bogotá - Colombia

Name _____
Address _____
Address _____
City, State, Zip _____

Training Center: Consejo Colombiano de Seguridad
Instructor Name: Luz Orietta Henao
Instructor Number: 86102

Defensive Driving Courses
DDC - 8/6

CERTIFICATE OF COMPLETION

6-hour 8-hour

This certifies that the person named above
has successfully completed the National Safety Council's
Defensive Driving Course - 8/6.

THIS DOCUMENT IS VOID IF REPRODUCED

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



Consejo
Colombiano de
Seguridad

Hace constar que

DIEGO MANUEL LOPEZ

C.C. 79.341.890

Asistió a

CURSO: MANEJO DEFENSIVO

con una intensidad de 8 horas

Bogotá, Febrero 25 de 2011

Registro No. MD - 017

Presidente Ejecutivo CCS

Director de Servicios Técnicos

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

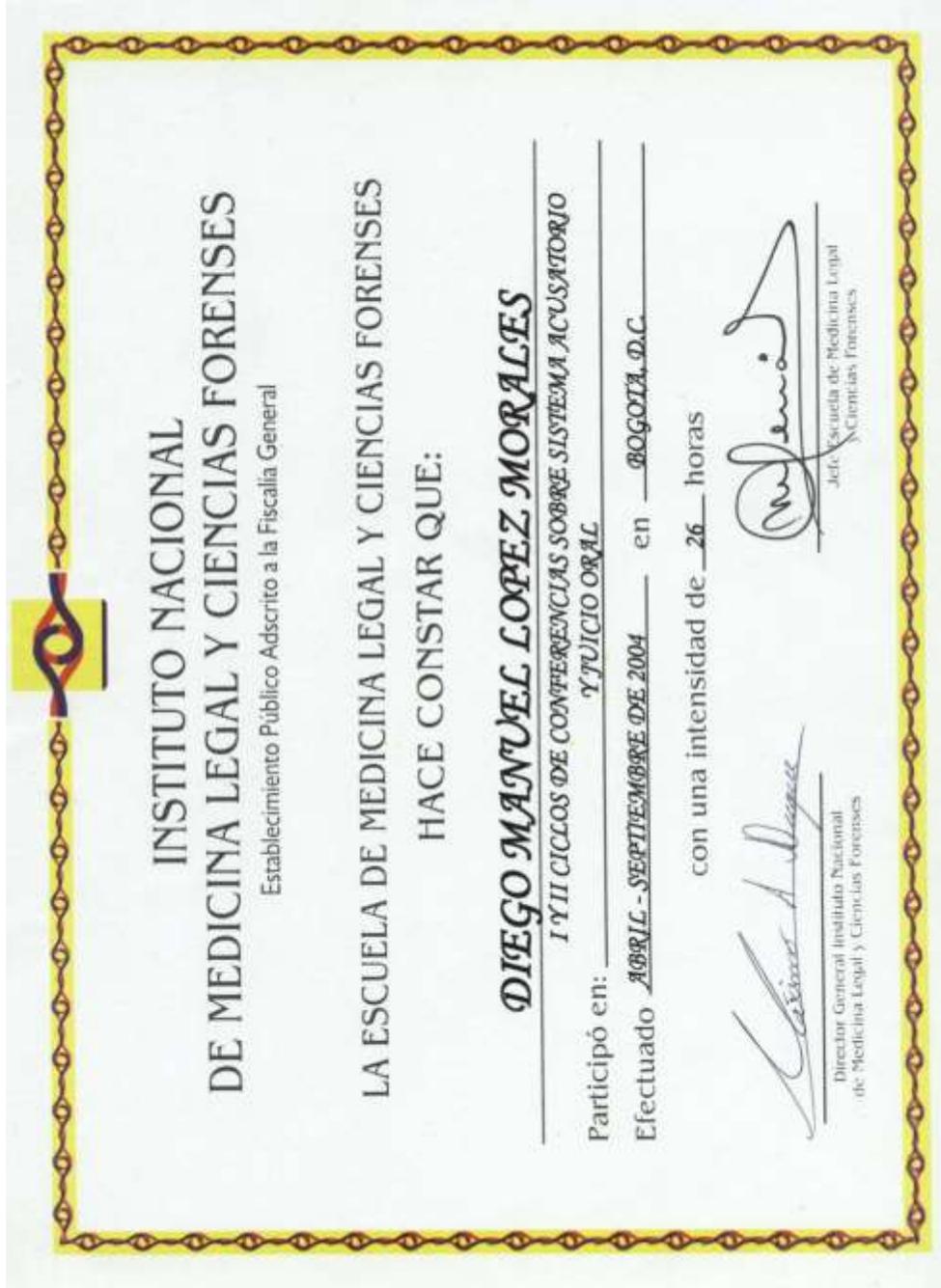


DIEGO MANUEL LÒPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Municipio de Yopal

CERTIFICA
Que:

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

C.C. No. 78741690

Participó en el Seminario Taller sobre

**DILIGENCIAMIENTO DE INFORMES DE ACCIDENTES DE
TRANSITO**

Durante los días del 21 al 25 de abril de 2003, total 36 horas



INSTITUTO NACIONAL
DE MEDICINA LEGAL
Y CIENCIAS FORENSES

DM
DIEGO MANUEL LOPEZ
Conferenciista

ALBERTO ORLANDO MENDIETA CAÑÓN
Secretario de Tránsito Municipal

JOHNNY CURREA ANGARITA
JOHNNY CURREA ANGARITA
Director Seccional Medicina Legal

MIRA ADELANTE
CON
RESPONSABILIDAD,
RECTITUD Y
HONESTIDAD,
CUANDO ACTUES
CON LA
HUMANIDAD.

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS S.A.

certifica que:

Diego Manuel López Morales

Asistió los días 3 de junio y 29 de julio de 2006, al primer conversatorio sobre el Sistema Penal Acusatorio
“ Procedimientos y Estrategias de la defensa con énfasis en los delitos de tránsito”

BOGOTÁ, D.C. 15 DE AGOSTO DE 2006



Juan Carlos Rojas Cebón

Dr. Juan Carlos Rojas Cebón.
Vicepresidente Técnico F.C.I

Dr. Iván Alfonso Cancino.
Coordinador Jurídico Evento



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



Instituto Nacional de
Medicina Legal y Ciencias Forenses
Establecimiento Público Adscrito a la Fiscalía General

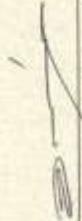


Asociación Colombiana de Reconstructores de
Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial

CERTIFICAN QUE:

DIEGO MANUEL LÓPEZ M.

Participó como expositor en el Seminario Taller de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito
Bogotá, 28 y 29 de marzo de 2003


Jefe Escuela de Medicina Legal
y Ciencias Forenses


Presidente Asociación Colombiana de Reconstructores
de Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



**CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y
CRIMINALÍSTICAS
FCI**

CERTIFICACION

El Director del Departamento Nacional Forense del **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS FCI**, certifica que el Físico Forense **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, identificado con c.c. 79341890 ha participado a la fecha en la Reconstrucción Analítica y Animación de **DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES (253)** Accidentes de Tránsito.

Bogotá, 10 de diciembre de 2006.

**Dirección Nacional
Departamento Forense FCI**

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Establecimiento Público Adscrito a la Fiscalía General de la Nación

Oficina de Personal

EL JEFE DE LA OFICINA DE PERSONAL (E)

N°2051-2006-OP

HACE CONSTAR:

Que, el doctor **DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES**, identificado con cédula de ciudadanía N°79.341.890 de Bogotá, prestó sus servicios al INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES, desde el día 21 de Noviembre de 1994 hasta el 03 de Abril de 2005

Que, por Resolución No. 000402 del 04 de Abril de 2005, le fue aceptada la renuncia al cargo de **PROFESIONAL ESPECIALIZADO FORENSE** Clase I Grado 16, destinado al GRUPO DE FISICA FORENSE – DIRECCION REGIONAL BOGOTA.

Que de conformidad con el Acuerdo N°19 del 31 de octubre de 1995, la finalidad del cargo fue "Responder por la adecuada y oportuna prestación del servicio pericial en materia de Física Forense y por la realización de los exámenes, análisis y demás procedimientos técnicos periciales de su área que soliciten las autoridades competentes conforme a las normas establecidas por la Dirección General". desempeñó las funciones descritas a continuación:

1. Responder por la buena marcha del laboratorio y supervisar la productividad y la calidad del mismo
2. Coordinar, supervisar y evaluar las actividades y las labores del personal bajo su inmediata responsabilidad.
3. Promover el establecimiento y difusión de procedimientos para la seguridad de los elementos materiales de prueba y controlar su ejecución.
4. Identificar, aplicar y adaptar tecnología que modernicen el desarrollo de las actividades del laboratorio.
5. Elaborar, difundir y controlar procedimientos estandarizados de los procesos del laboratorio.

CONV. 289 6000 / 0677 - 333 4850 / 4750 Ext. 570 / 72 / 73 / 75 / 76 TELFAX. 333 4783
CALLE 7A N°12-61 - TEL. 800.150.861-1 - BOGOTÁ, D.C. - COLOMBIA

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Establecimiento Público Adscrito a la Fiscalía General de la Nación

Oficina de Personal

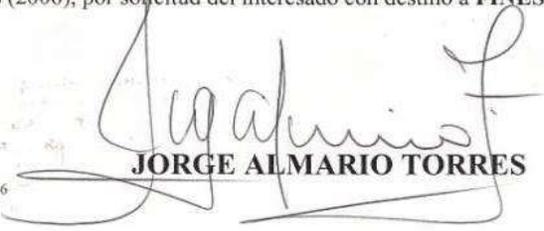
Hoja N°2–CERTIFICACION N°1958-2006-OP- DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES-C.C. 79.341.890

18. Ejecutar oportunamente la labor pericial a solicitud de las Seccionales y Unidades Locales pertenecientes a la Dirección Regional Oriente siguiendo los delineamientos que la Dirección General desarrolle al respecto.
19. Participar en las labores de docencia para los diferentes grupos del Instituto y también para las personas que rotan en él de acuerdo a las programaciones que se realicen.
20. Cumplir con las demás funciones acordes con el cargo asignadas por el jefe inmediato.

Que, según oficio No. 841-06-GF-RB, suscrito por el Coordinador del Grupo de Física Forense, durante la vinculación con el Instituto como Perito Forense realizó un total de 533 Dictámenes Periciales en el área de Física Forense.

Se expide en Bogotá, D.C. a los quince (15) días del mes de Diciembre del año dos mil seis (2006), por solicitud del interesado con destino a **FINES PERSONALES**.

JAT/az-2006


JORGE ALMARIO TORRES

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

DISÑO DEL CENTRO DE GESTIÓN E INVESTIGACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL Y DE
LA ESTRATEGIA TÉCNICA, INSTITUCIONAL, LEGAL Y FINANCIERA PARA SU
IMPLEMENTACIÓN
AGRADECIMIENTOS
FO-COR-30



**OFICIO AGRADECIMIENTO CONSULTORES
PROFESIONALES DE APOYO Contrato BM-69-2007**

FOCOR: 29-2009

Especial saludo Sr. Diego.

En nombre de los Socios de Centro Vial y los responsables de la Dirección y Gestión de este proyecto, queremos manifestarle nuestro especial agradecimiento por su labor y aporte en la ejecución y cumplimiento del contrato para el **Diseño del Centro de Gestión e Investigación de la Seguridad Vial para Bogotá – BM-69-2007**.

Como lo expresamos al inicio de labores, se quería conformar un equipo caracterizado y poseedor de grandes virtudes y fortalezas que actuara de manera integrada, complementaria y articulada para que de esta forma contribuyera significativamente al desarrollo del proyecto, es evidente el cumplimiento de este propósito, dado los resultados obtenidos.

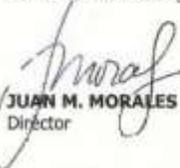
Esperamos que la visión que construimos sobre el manejo científico-técnico de la Seguridad Vial y el Accidente de Tránsito, permita materializar esta iniciativa en el menor tiempo posible como vital aporte al manejo eficiente, eficaz y efectivo de este fenómeno y su problemática que afecta a cada una de los habitantes y visitantes de Bogotá.

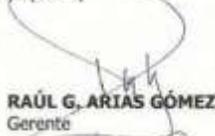
Entendemos que el compromiso con la Secretaría Distrital de la Movilidad se extiende hasta un acompañamiento que facilite, oriente, poseione, y viabilice este proyecto frente a la comunidad y sus posibles gestores, funciones de liderazgo que sí conocemos y en efecto asumimos desde la visión definida a fin de ayudar a todos los involucrados a implementarla.

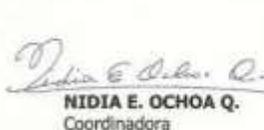
Si bien, la dirección y gestión de proyectos involucran habilidades técnicas y de liderazgo, para nosotros el resultado final y cumplimiento de lo encomendado no hacen más que ratificar, que desde la misma selección de ustedes fuimos asertivos.

Solo resta desearles lo mejor, en el ejercicio de su profesión y realización personal y que la seguridad vial le siga siendo sensible y nos permita poder volver a verlos y ojalá continuar aportando al desarrollo de esta disciplina.

Con sentimientos de gratitud y aprecio,


JUAN M. MORALES
Director


RAÚL G. ARIAS GÓMEZ
Gerente


LIDIA E. OCHOA Q.
Coordinadora



Centro Vial – JMMorales & Asociados
Unión Temporal Internacional

Revisó: NED – 16/02/2008
Revisó: LED – 20/02/2008
Aprobó: RGA – 21/02/2008

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



La Dirección de Posgrados

CERTIFICA QUE

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES identificado con número de cédula 79.341.890 de Bogotá, participó como conferencista y coordinador académico en los siguientes programas de educación continuada:

- **DIPLOMADO MANEJO Y ANALISIS EN EL LUGAR DE LOS HECHOS CON ENFASIS EN TRANSITO**, del 07 al 10 de Julio del 2008 con una intensidad total de 16 horas presenciales desarrollando la temática "LESIONES"
- **DIPLOMADO INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRANSITO (I)**, realizado del 21 al 31 de Julio y 8 de Agosto de 2008 con una intensidad Total de 61 Horas presenciales desarrollando la temática "FUNDAMENTOS DE ACCIDENTOLOGÍA VIAL" y "FÍSICA APLICADA A LA R.A.T"
- **DIPLOMADO INVESTIGACIÓN, RECONSTRUCCIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRANSITO (II)**, realizado del 11 al 27 de Agosto de 2008 con una intensidad total de 75 horas presenciales desarrollando la temática "FUNDAMENTOS DE ACCIDENTOLOGÍA VIAL" y "FÍSICA APLICADA A LA R.A.T"
- **DIPLOMADO HOMOGENIZACIÓN Y ANALISIS DE EXPERTICIOS TÉCNICOS EN VEHICULOS)** coordinación Académica realizada del 8 de Septiembre 11 de Octubre de 2008.

Que se desempeñó satisfactoriamente, con gran compromiso, alta calidad académica y responsabilidad en el desarrollo de estas actividades.

Se expide la presente certificación, en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 05 de Mayo de 2009.

Cordialmente,

SANDRA XIMENA FARFAN SOFO
Directora de Posgrados y Educación Continuada

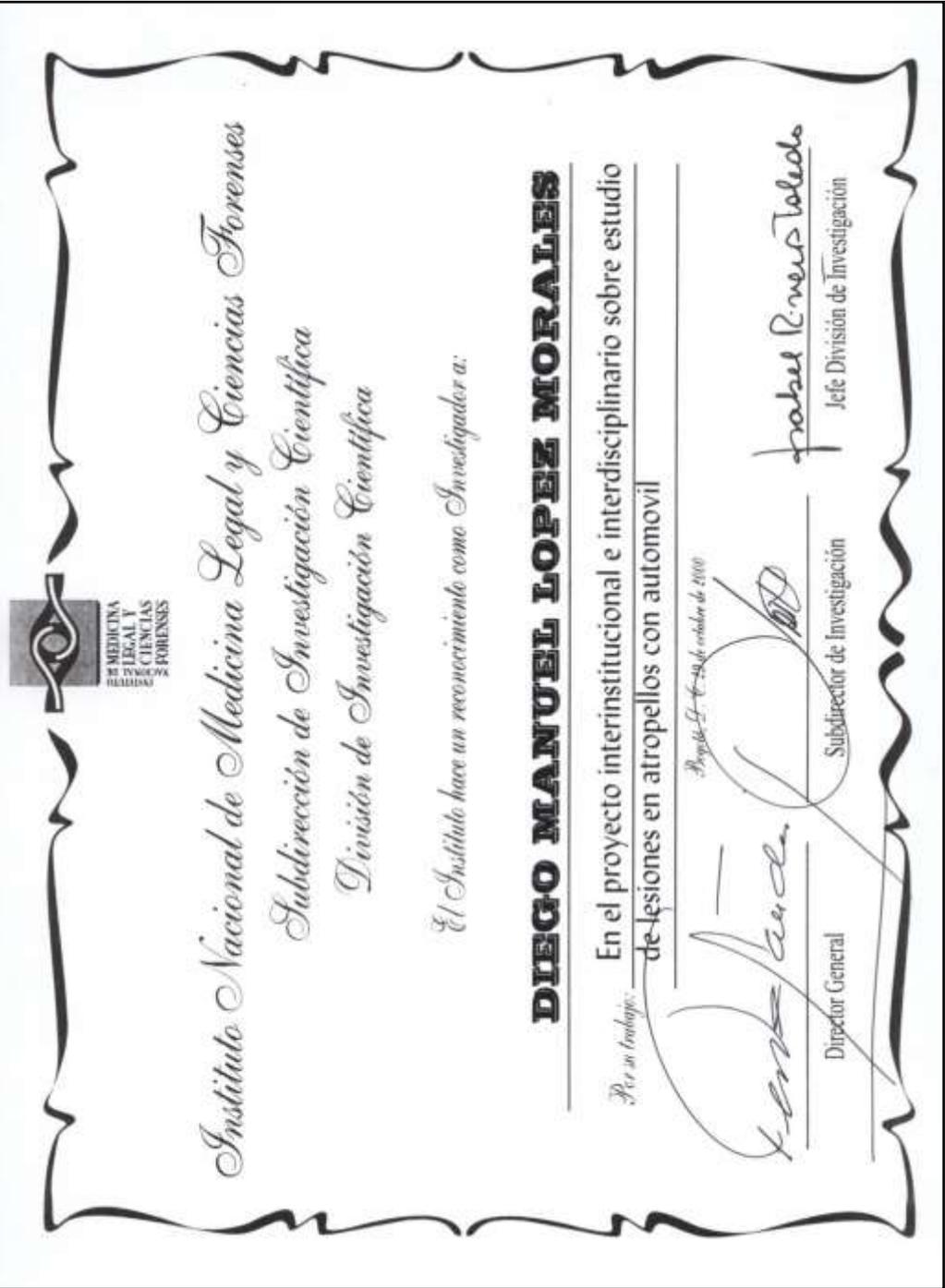
MARIA NELLY TRIANA GONZALEZ
Programa Contaduría Pública

DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

República de Colombia
Universidad Libre

Facultad de Derecho
en Convenio con la
Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.
Secretaría de Gobierno



Universidad Libre
El Mejor Camino al Futuro



Alcaldía Mayor
de Bogotá, D.C.
Secretaría de Gobierno

CERTIFICA LA PARTICIPACIÓN COMO DOCENTE

Al Doctor

Diego Manuel López Morales

C.C. 79.341.890 de Bogotá

EN LOS 21 CICLOS DEL

CURSO TALLER SOBRE MANEJO DE LA ESCENA DEL DELITO

Dictado a la Policía Metropolitana de Bogotá, D.C.

Realizado en Bogotá, D.C. Del 19 de Mayo al 10 de Octubre de 2003



Decano Facultad de Derecho



Policía Metropolitana de Bogotá

Coordinador Cursos

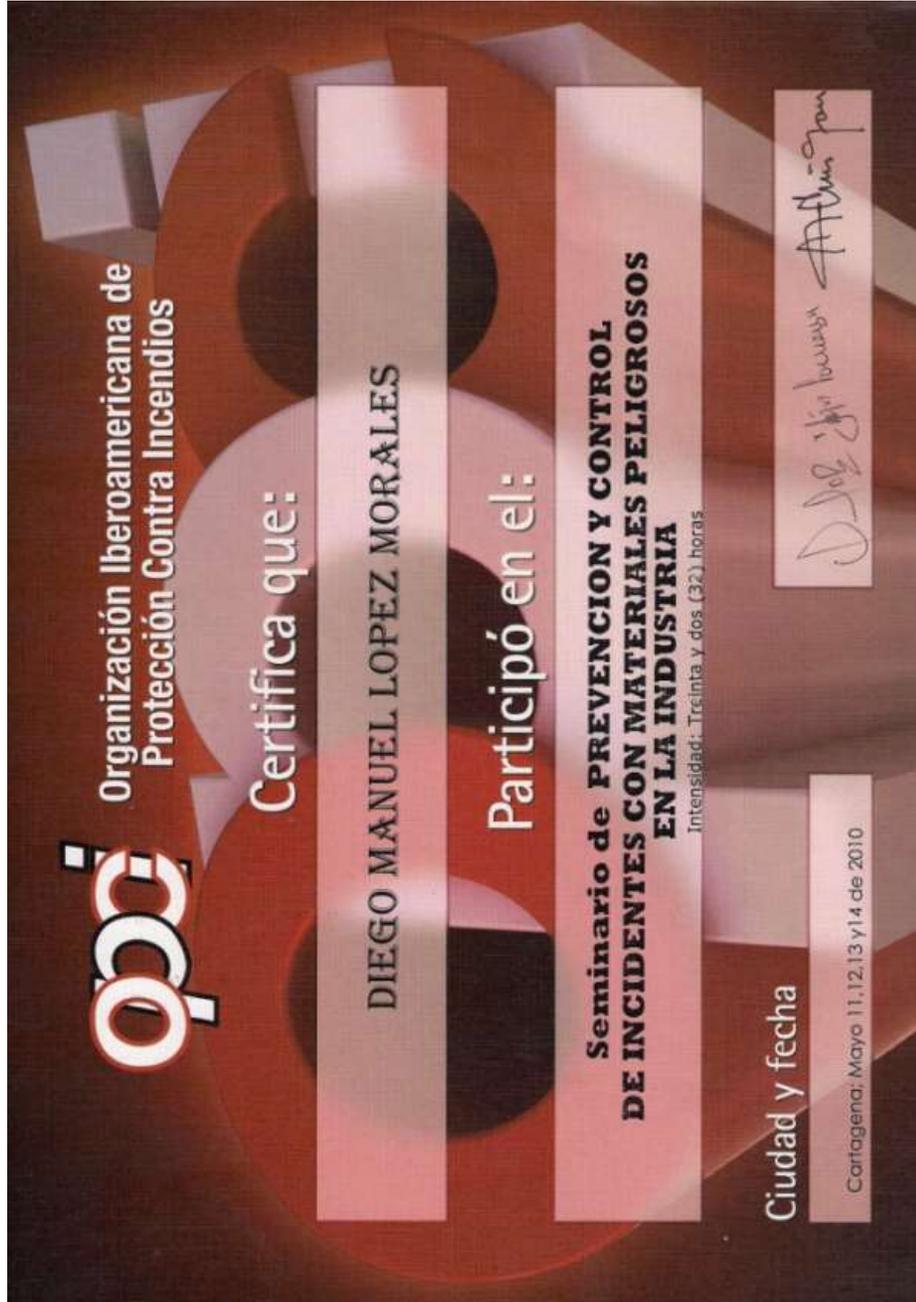
Coordinador de Cursos No. 011 de marzo 10 de 2003

DIEGO MANUEL LÒPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

**Señalización
con Seguridad Vial**



**El programa de Ingeniería Civil de La Escuela Colombiana
de Ingeniería Julio Garavito y La Corporación Fondo de Prevención Vial**

Certifican que

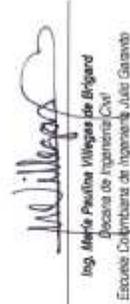
Diego Manuel López Morales

Asistió al:

Curso Señalización con Seguridad Vial

Realizado en Bogotá D.C., del 9 al 13 de diciembre de 2013


Ing. Manuel Pincha Rivera
Zona de Ingeniería y Control
Fondo de Prevención Vial


Ing. María Piedad Villalobos de Brizard
Zona de Ingeniería Civil
Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito

Organizó:



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL



**DIPLOMATURA DE RECONSTRUCCIÓN
ANALÍTICA DE COLISIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE**

Por la presente, el **Centro de Entrenamiento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito CE-IRAT CERTIFICA**, que

DIEGO MANUEL LÓPEZ

CEDULA: 79.341.890 , (Colombia) ha finalizado y APROBADO el **CURSO DE OPERADOR DEL SOFTWARE EDGE FX ADVANCE y OPERADOR BÁSICO DEL SOFTWARE 3D STUDIO MAX**; con una carga horaria de 50 horas cátedras. Se extiende el presente CERTIFICADO, a los 10 días del mes de Mayo de 2014, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - ARGENTINA, a los efectos de ser presentado ante las autoridades que así lo requieran.

Lic. Gustavo A. Enciso
Director de CE-IRAT

Act. Gisela Insauralde
Docente CE-IRAT

Ing. Ángel Montenegro
Docente - UNSF

Magister Juan Martín Hernández Mora
Director de la Diplomatura

DOCTOS Consultora
Ingeniería en la prevención de accidentes de tránsito y reconstrucción de accidentes

raefl
Asesoramiento y capacitación

Campus Virtual



DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

FÍSICO FORENSE

INVESTIGADOR – RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL

Ctra. de Valladolid, Km 1 05004 Ávila (España)
T +34.920.63.00 - F +34.920.20.63.19 - email: cesvimap@cesvimap.com
www.cesvimap.com | www.cesvircambios.com | www.revistacesvimap.com



Centro de Experimentación y Seguridad Vial, S.A. (CESVIMAP)

CERTIFICA QUE:

Diego Manuel López Morales

con N.I.F.79341890 ha realizado el curso "INVESTIGACIÓN DE INCENDIOS EN VEHÍCULOS", celebrado durante los días del 07 de marzo al 11 de abril de 2017, con una duración de 25 horas lectivas. Ha obtenido una calificación de 8.68.

En Ávila a 09 de mayo del 2017.

LUIS F. MAYORGA MALVÁREZ

Jefe Dpto. Formación, Comunicación y Marketing

Número de registro:17115

Le informamos que los datos personales que usted nos facilita, se recogen confidencialmente en un fichero que es responsabilidad de CESVIMAP, Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE, S.A. (CESVIMAP), Ctra. de Valladolid, km. 1 - 05004 ÁVILA, con la finalidad de gestionar su solicitud y facilitarle información sobre productos, servicios, ofertas o promociones de esta entidad y de las distintas entidades del Grupo MAPFRE (www.mapfre.com) por vía postal y electrónica (incluido una vez establecida la relación comercial existente). Al facilitar los referidos datos, usted autoriza su tratamiento para las finalidades indicadas y su comunicación a los colaboradores de la entidad que vayan a gestionar su solicitud. Así mismo, le informamos que puede usted dirigirse por escrito en cualquier momento a la dirección antes indicada de la sede de la entidad para ejercer los derechos de acceso, rectificación, oposición y cancelación de sus datos, conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, o a la dirección de correo electrónico cesvimap@cesvimap.com. En el caso de que los datos facilitados se refieran a personas diferentes del comunicante, éste deberá con carácter previo a facilitar los mismos, informarnos de lo indicado anteriormente. Existen hojas de reclamaciones a disposición del consumidor en nuestro domicilio social. Gracias por su colaboración.

R.M. DE ÁVILA, LIBRO DE SOCIEDADES, HOJA 931, FOLIO 164, TOMO 38º, LIBRO 22, SECCIÓN 3ª. NIF: A-28272474
Ctra. de Valladolid, Km 1 05004 Ávila (España)
T +34.920.63.00 - F +34.920.20.63.19 - email: cesvimap@cesvimap.com
www.cesvimap.com | www.cesvircambios.com | www.revistacesvimap.com



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE

Documento de identidad: CC. 1.075.219.708 Neiva – Huila

Profesión: Técnico en Criminalística y Ciencias Forenses, Tecnólogo en Investigación Judicial, Tecnólogo en Mecánica Automotriz e Ingeniero Mecánico.

Dirección: calle 99A N° 70B-82 (Nuevo Monterrey- Bogotá)

Teléfonos: (1) 742 2426 – 744 7024 – 744 7025 Ext.: 102. Celular: 350 554 7553

E-mail: a.umana@irsvial.com

FORMACIÓN ACADÉMICA

- **Técnico en Criminalística y Ciencias Forenses.**

José Celestino Mutis.

2004 - 2005

- **Tecnólogo en Investigación Judicial.**

Fundación Universitaria Autónoma de las Américas.

2006 – 2007

- **Tecnólogo en Mecánica Automotriz.**

Universidad ECCI.

2012 – 2015

- **Ingeniero Mecánico.**

Universidad ECCI.

2012 – 2017

- **Certificado de perito forense en hechos de tránsito bajo la norma ISO/IEC 17024 – 2012.**

Organización Internacional Accidentología Vial – OIAV.

29/09/2017

• **Seminario Manejo de Armas Largas.**

José Celestino Mutis.

2004

• **Taller en Explosivos.**

José Celestino Mutis.

2005 – 15 horas

• **Especialización en Técnicas de Investigación.**

José Celestino Mutis.

2005

• **Formador de Formadores.**

CESVI Colombia.

2008 – 40 horas

• **Manejo Preventivo.**

IRS VIAL Ltda.

2010 – 24 horas

• **Reconstrucción Virtual con Aras 360 de Accidentes de Tránsito con Animación 3D y Mapeo Forense.**

Aras 360technologies Inc.

2010 – 18 horas

• **Primer Seminario Internacional de Accidentología.**

Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.

IRS VIAL Ltda.

2011 – 22,5 horas

• **Auditor interno para el sistema de Gestión de Calidad bajo los parámetros de la norma NTC-ISO 9001:2008.**

Matcom Consultores LTDA.

2012 – 24 horas

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE

- **Curso de entrenamiento paquete EDGE FX.**

Visual Statement Inc.

2012 – 40 horas

- **Participante en el 1er Congreso Internacional de Mecánica Automotriz.**

Escuela Colombiana de Carreras Industriales ECCI.

15 al 16 de mayo de 2014

- **Participante en el Seminario de investigación en fuentes y aplicación de biocombustibles para motores de combustión interna estacionarios en Colombia “Aplicación de aceite de palma para motor diesel estacionario en la vereda Guayanas en el municipio de Maní- Casanare”.**

Universidad ECCI

Diciembre 2014 - enero 2015 - 200 horas

- **Seminario internacional en sistemas energéticos y energización rural.**

Universidad ECCI, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Cooperativa de Colombia.

Noviembre 3 al 5 de 2015

- **Diplomado en Investigación de Accidentes de Tránsito.**

Politécnico de Colombia.

23 de febrero al 29 de marzo de 2019

- **1er Encuentro Internacional de Seguridad Vial e Investigación de Accidentes de Tránsito.**

Escuela de Seguridad Vial.

21 y 22 de agosto de 2019

- **Virtual Annual Joint Conference.**

NAPARS, NJAAR, NYSTARS, MDATAI, NATARI.

5 al 13 de octubre de 2020.

- **Miembro NAPARS (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).**

Member since: 07 February 2019.

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE

ID: 53709098

EXPERIENCIA LABORAL

- **Cargo: Analista forense del área de reconstrucción de accidentes de tránsito (RAT).**

Investigación, Reconstrucción y Seguridad Vial "IRS VIAL Ltda." 2009 - Actual

- **Cargo: Soporte Analista del área de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito.**

Centro de Experimentación y Seguridad Vial "CESVI COLOMBIA S.A" 2008 – 2009

- **Cargo: Acompañamiento en Móviles.**

Centro Internacional Forense "F.C.I" 2007

- **Cargo: Investigación de accidentes de tránsito.**

Rivera Pinzón E.U 2007

- **Cargo: Docente.**

Diplomado de manejo de tecnologías para la prevención e investigación de accidentes de tránsito y peritación técnica de vehículos. "Escuela de seguridad vial ESEVI - IRS Vial" 2015.

- **Cargo: Docente**

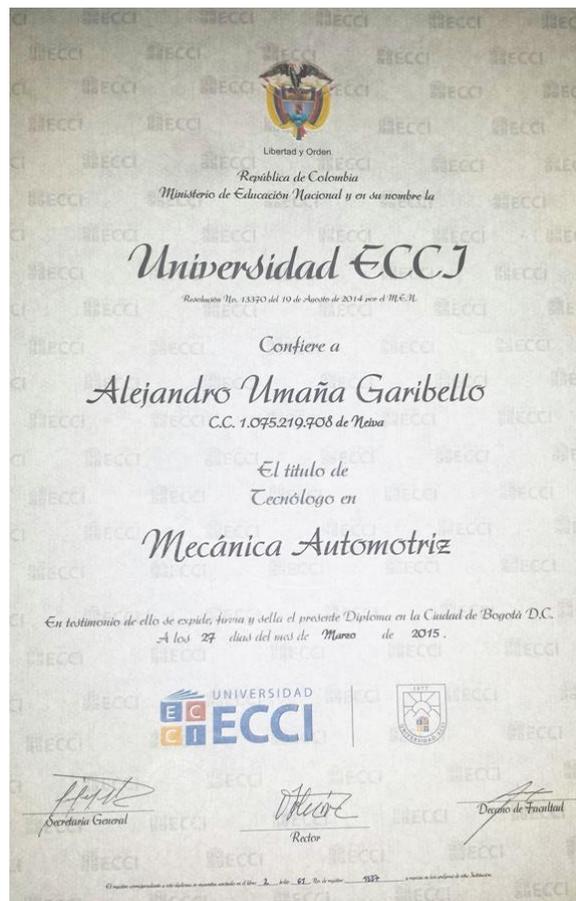
Diplomado de manejo de tecnologías para la prevención e investigación de accidentes de tránsito y peritación técnica de vehículos. "Escuela de seguridad vial ESEVI - IRS Vial" 2016

- **Experiencia** de 11 años en investigación y análisis de información de accidentes de tránsito donde ha realizado más de 1300 casos de reconstrucción a nivel nacional. 2013-2019

- **Consultor en seguridad vial y reconstrucción de accidentes de tránsito,** toma de datos en el lugar de los hechos y análisis forense.

- **Conferencista en el seminario de Investigación y Reconstrucción en Accidentes de Tránsito Universidad La Gran Colombia.**

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE
16 de mayo de 2019.



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



Certificado de Acreditación Profesional concedido a

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
DIN: 1075219708

La Organización Internacional de Accidentología Vial certifica que acreditó satisfactoriamente la evaluación técnica de acuerdo a las actuales referencias de la OIAV y sus objetivos, con base en la norma ISO/IEC 17024-2012

Ámbito de Certificación:

**PERITO FORENSE
EN HECHOS DE TRÁNSITO**

Esta certificación expira el: 29-09-2019
Fecha de Certificación Original: 29-09-2017
Certificado No: 057-2017- PFT-0012

RAIMUNDO GARCÍA CUESTA
PRESIDENTE OIAV

JUAN MARTÍN HERNÁNDEZ MOTA
DIRECTOR GENERAL COFORENSE S. C.



www.accidentologjavial.net
www.coforeNSE.com
www.dekra.es



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



Consejo Profesional
Nacional de Ingenierías
Eléctrica, Mecánica
y Profesiones Afines

CERTIFICADO DE MATRICULA PROFESIONAL

Original

**EL SECRETARIO EJECUTIVO DEL
CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍAS ELÉCTRICA, MECÁNICA Y
PROFESIONES AFINES**

CERTIFICA:

1. Que en cumplimiento de la Ley 51 de 1986 y del Decreto 1873 de 1996, ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO, identificado con Cédula de Ciudadanía 1.075.219.708 de Neiva (Huila), presentó solicitud de matrícula profesional de Ingeniero Mecánico ante el Consejo Profesional de Ingenierías Eléctrica, Mecánica y Profesiones Afines, Seccional de Cundinamarca, acreditando para el efecto su grado profesional, otorgado por la Universidad Ecci el día 20 de Octubre de 2017.



2. Que, estudiada la solicitud, el Consejo Profesional de Ingenierías Eléctrica, Mecánica y Profesiones Afines, Seccional de Cundinamarca, mediante la Resolución 1 del 22 de Enero de 2018 expidió la matrícula profesional a ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO para ejercer la profesión de INGENIERO MECÁNICO de acuerdo con lo señalado en la ley y el decreto antes citados.
3. Que, mediante la Resolución 3 del 23 de Enero de 2018, el Consejo Profesional Nacional de Ingenierías Eléctrica, Mecánica y Profesiones Afines confirmó la matrícula anterior y le asignó el número de registro:

CN230-130117

Este certificado se expide en Bogotá el día 23 de Enero de 2018.

MARCO ANTONIO GÓMEZ ALBORNOZ
Secretario Ejecutivo

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



LA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA AUTÓNOMA DE LAS AMÉRICAS
Personería jurídica No. 12998 del 12 de agosto de 1985 del Ministerio de Educación Nacional

OTORGA A

Alejandro Umaña Garibello

Con C.C. 1075219708 Expedida en Neiva

EL TÍTULO DE

Tecnólogo en Investigación Judicial

QUIEN HA CUMPLIDO LOS REQUISITOS ACADÉMICOS EXIGIDOS POR LAS
NORMAS LEGALES Y REGLAMENTARIAS VIGENTES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,
EN TESTIMONIO DE ELLO, SE EXPIDE EL PRESENTE DIPLOMA EN MEDELLÍN,
DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EL 22 DE Septiembre DE 2007,
Y SE REFRENDA CON LAS FIRMAS RESPECTIVAS.

Rector
Fundación Universitaria Autónoma de las Américas

Secretaría General
Fundación Universitaria Autónoma de las Américas

Registrado para efectos legales de conformidad con el Decreto 0636 del 3 de abril de 1996
en el libro de Registro de Títulos de la Fundación Universitaria Autónoma de las Américas
No. 04 Folio No. 222, el 22 de Septiembre de 2007.



República de Colombia
Secretaría de Educación del Huila
En su nombre la

Escuela de Capacitación Laboral José Celestino Mutis

Reconocida mediante Resolución No. 001138 del 26 de Octubre de 2001
expedida por la Secretaría de Educación Departamental

Otorga el Certificado de Aptitud Laboral
Técnico en Criminalística y Ciencias Forenses

A
Umaña Garibello Alejandro

C.C. No. 1.075.219.708 Expedida en Neiva.
Quien cumplió satisfactoriamente los requisitos académicos exigidos.
En testimonio de ello otorga el presente

Certificado

En la ciudad de Neiva, a los 17 días, del mes de Diciembre de 2005.

Director

Coordinador Académico
J.C.M.

Registrado al Folio 67 del libro de Diplomas No. 01 Acta de Grado No. 67

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE



La suscrita Subgerente de IRS VIAL SAS. Nit. - 900.128.699-3, quien se identifica con C.C 52.085.070 de Bogotá y el departamento de Gestión Humana

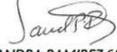
CERTIFICA

Que el señor(a) **ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.075.219.708 de NEIVA., labora en nuestra empresa con contrato a término indefinido, desde el 19 de marzo de 2009 hasta la fecha; desempeñando el cargo de **ANALISTA RAT**, cuyas funciones son:

- Elaborar y entregar en las fechas establecidas los informes RAT.
- Recopilar y verificar el levantamiento de información de accidente de tránsito.
- Analizar la información recolectada en las asistencias técnicas.
- Labores de investigación de accidentes de tránsito.
- Comparecer en los juicios a los que sea solicitado de forma oportuna y con la información recolectada verídicamente en el lugar y las fechas establecidas.
- Asistir a reuniones y entregar información en las oficinas de los diferentes clientes.

La presente certificación se expide a solicitud del interesado, dado el 17 de agosto de 2017 en la ciudad de BOGOTÁ.

Cordialmente,


SANDRA RAMIREZ SANTOS
GERENTE
IRS VIAL SAS



Bogotá D.C,
Marzo 2 de 2009

A QUIEN INTERESE

Estimados señores:

Nos permitimos informar que el señor Alejandro Umaña Garibello identificado con C.C. No.1.075.219.708 de Bogotá, laboro en esta entidad desde el día 12 agosto del 2.008 hasta el día 20 de febrero del 2009.

El señor Umaña ocupaba el cargo de soporte analista rat y su asignación salarial es ochocientos sesenta mil pesos m/ct (\$860.000) con un contrato laboral a término indefinido.

Con gusto suministraremos cualquier información adicional al respecto.

Cordialmente,


MARIA CRISTINA FLECHAS
COORDINADORA ADMINISTRATIVA
CESVI COLOMBIA S.A



BOGOTÁ: Autopista Bogotá - Medellín al 8 Km. al occidente de la Orquesta de Siberia • Pbx: (571) 877 2013 • Fax: (571) 877 2032
BOGOTÁ: ES Regional Antioquia (Barranquilla) • Regional Occidente (Cali)
E-mail: cesvicol@cesvicolumbia.com • www.cesvicolumbia.com



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE

RIVERA PINZON E.U
 Servicios Profesionales Integrados
 Nit.900113366-0

RIVERA PINZON E.U
 NIT.900113366-0

CERTIFICA:

Que ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO identificado con cedula de ciudadanía No. 1.075.219.708 de Neiva, realizo en nuestra empresa las practicas correspondientes al trabajo de grado según convenio realizado con la FUNDACION UNIVERSITARIA AUTONOMA DE LAS AMERICAS; enfocadas a la investigación de campo, aprobando un total de 400 horas practicas comprendidas desde el mes de Marzo al mes de Junio del presente año , cumpliendo con los requisitos exigidos por la institución.

La presente se expide en Bogota a los 20 días del mes de Junio de 2007.


LUIS GABRIEL RIVERA PINZON
 Representante Legal

Transversal 6 No 27 – 10 Ed.Antares Of. 203 A Bogota D.C – Colombia
 / lugaripi@hotmail.com Tel (1) 3375541 / 313 4210479



EL CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y
 CRIMINALISTICAS S.A.

NIT. 830.504.256-3

CERTIFICA

Que conforme al convenio suscrito para la realización de las pasantias con la FUNDACION UNIVERSITARIA AUTONOMA DE LAS AMERICAS, el señor ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO identificado con cedula de ciudadanía 1.075.219.708 de Neiva, presto satisfactoriamente los servicios de pasante en el CENTRO INTERNACIONAL FORENSE, cumpliendo las funciones de acompañamiento a las móviles forenses en la asistencias al lugar de los hechos de accidentes de transito con lesiones y homicidios, desempeñando labores técnicas como fijación fotográfica, topográfica e investigativa, toma de entrevistas y labor de vecindario, manejo de los equipos forenses y elaboración del informe final del accidente de transito durante el tiempo comprendido entre el 2 de Abril y el 18 de Mayo de 2007.

Dada en Bogotá, a los Veinticinco (25) días del mes de septiembre de 2007 a solicitud del interesado.

Atentamente,


HELDER ORTIZ GUEVARA
 Director Nacional de Investigaciones

BOGOTÁ: TEL: 313 4210479 TEL: 313 4210479	ARMENIA: TEL: 313 4210479	BARRANQUILLA: TEL: 313 4210479	BUCARAMANGA: TEL: 313 4210479	CAJAMARCA: TEL: 313 4210479	CAI: TEL: 313 4210479	CIROGODOYNA: TEL: 313 4210479	HONDA: TEL: 313 4210479	IBAGUÉ: TEL: 313 4210479
PALERME: TEL: 313 4210479	MEDELLÍN: TEL: 313 4210479	NEIVA: TEL: 313 4210479	PEREIRA: TEL: 313 4210479	PIEDRAZAS: TEL: 313 4210479	POPAYÁN: TEL: 313 4210479	PUERTO RICO: TEL: 313 4210479	TUNJA: TEL: 313 4210479	PASTO: TEL: 313 4210479

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE

**DIPLOMATURA DE RECONSTRUCCIÓN
ANALÍTICA DE COLISIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE**

Por la presente, el **Centro de Entrenamiento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito CE-IRAT CERTIFICA**, que

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

CEDULA: 1.075.219.708, (Colombia) ha finalizado y APROBADO el **CURSO DE OPERADOR DEL SOFTWARE EDGE FX ADVANCE y OPERADOR BÁSICO DEL SOFTWARE 3D STUDIO MAX**; con una carga horaria de 50 horas cátedras. Se extiende el presente CERTIFICADO, a los 10 días del mes de Mayo de 2014, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - ARGENTINA, a los efectos de ser presentado ante las autoridades que así lo requieran.

 Lic. Gustavo A. Enciso Director de CE-IRAT	 Apc. Gisela Insaurralde Docente CE-IRAT	 Ing. Ángel Montenegro Docente - UNSE	 Magister Juan Martín Hernández Mota Director de la Diplomatura
--	---	---	--

DOCTOS Consultora    

1er Seminario Internacional Accidentología Vial   

Ciencia y tecnología aplicadas en la seguridad vial

**La Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito e
Investigación Forense, Reconstrucción y Seguridad Vial IRSVIAL**

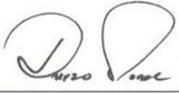
Certifican que
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
C.C. 1.075.219.708

Asistió al

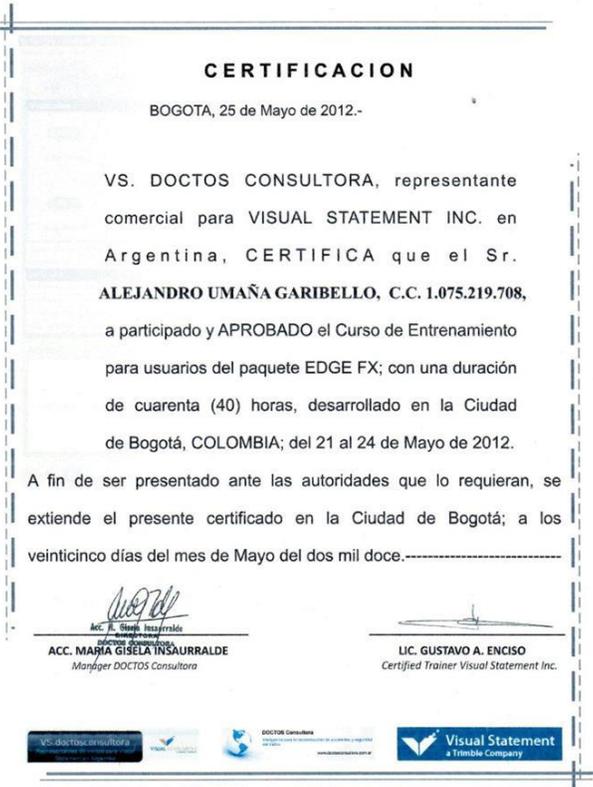
Primer Seminario Internacional de Accidentología

Realizado en Bogotá D.C., del 23 al 25 de noviembre de 2011, con una duración de 22,5 horas.


Clemencia González Fajardo
Directora Unidad de Gestión Externa
Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito


Diego Manuel López Morales
Director Forense
IRSVIAL

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



Otorga el presente

CERTIFICADO

a:

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

Por su asistencia y participación en el:
1er CONGRESO INTERNACIONAL DE MECÁNICA AUTOMOTRIZ

Realizado del 15 al 16 de Mayo de 2014

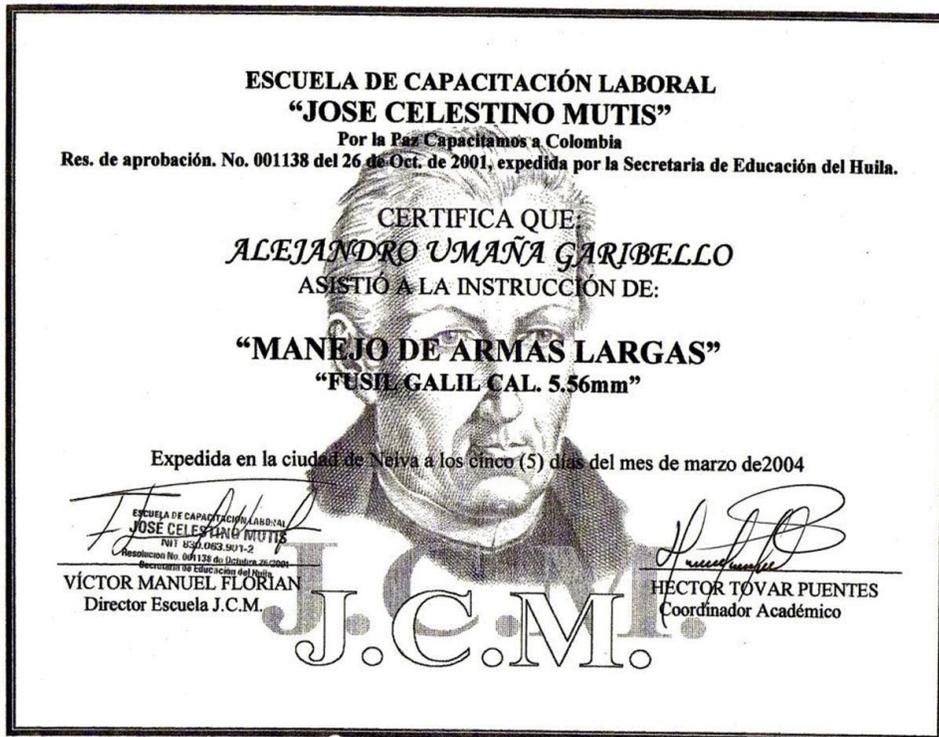
Firma y sella en Bogotá D.C., a los dieciséis (16) días del mes de Mayo de 2014

La validez de este documento puede ser verificada con el número 301348


Ing. Carlos Alberto Cris­tancho Rivera
Coordinador Ingeniería Mecánica
Escuela Colombiana de Carreras Industriales


Ing. Carlos Garzón
Comite Organizador
Escuela Colombiana de Carreras Industriales

Código: 18189-011 Versión 01 Fecha de emisión: 25-Abr-2011



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE

ESCUELA DE CAPACITACIÓN LABORAL
“JOSE CELESTINO MUTIS”
Por la Paz Capacitamos a Colombia

Res. de aprobación No. 001138 del 26 de octubre de 2001, expedida por la Secretaria de Educación del Huila.

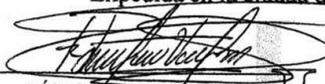
CERTIFICA QUE:

UMAÑA GARIBELLO ALEJANDRO
C.C. No. 1.075.219.708 de Neiva

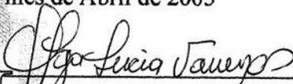
ASISTIÓ AL SEMINARIO TALLER DE:

“EXPLOSIVOS”

Con una Intensidad de 15 Horas
Expedida en la ciudad de Neiva a los 15 días del mes de Abril de 2005


VÍCTOR MANUEL FLORIAN
Director Escuela J.C.M.

J.C.M.


OLGA LUCIA VANEGAS P.
Secretaria Académica



CERTIFICADO DE ASISTENCIA

Otorgado a:

ALEJANDRO UMAÑA

C.C. No 1.075.219.708

Por su participación en el curso TEÒRICO - PRÀCTICO en **MANEJO PREVENTIVO**, realizado los días 10,11 Y 12 de abril de 2010 en la ciudad de Bogotá, con una intensidad de 24 horas.

En Bogotá, 12 de abril de 2010

Diego M. López Morales
Director Forense

Francisco Pulido Varón
Director Técnico

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE

La Caja de Compensación Familiar Compensar
Proceso de Formación y Alto Rendimiento

Certifica Que:

ALEJANDRO UMAÑA G. C. C.1.075.219.708

Asistió al: CURSO: FORMACIÓN DE MULTIPLICADORES

Con una intensidad de: 40 horas

Bogotá, 15 al 19 de Diciembre de 2.008



Guillermo González López
Lider de Proceso



MATCOM CONSULTORES LTDA.
MANAGEMENT AND TECHNOLOGY FOR COMPETITIVENESS LTDA.
Nit. 830.059.601-2

Hace constar que:

ALEJANDRO UMAÑA
Identificado con c.c. 1.075.219.708

Participó en la Formación:

**“AUDITOR INTERNO PARA EL SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD
BAJO LOS PARAMETROS DE LA NORMA NTC-ISO 9001:2008**

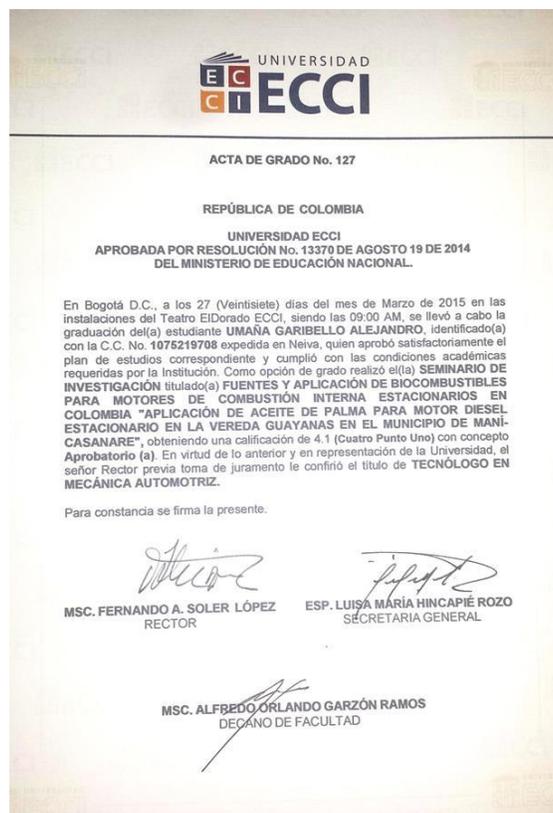
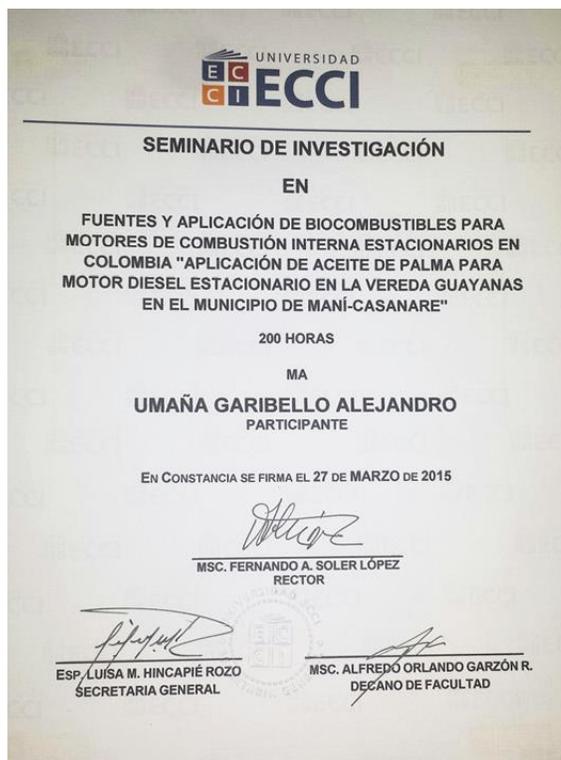
Lugar y Fecha: Bogotá, marzo 5,6,7,8,9,12 de 2012

Intensidad: 24 Horas

MARIA FERNANDA MUÑOZ SEGOVIA.
Centro de Formación
Matcom Consultores Ltda.

Certificado Número: AI-SGI/1360312/BGTA2012

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

INGENIERO FORENSE


INVESTIGACIÓN FORENSE, RECONSTRUCCIÓN, SEGURIDAD VIAL

La suscrita gerente de IRS VIAL SAS Nit – 900.128.699-3, quien se identifica con C.C. No.55.162.663

HACE CONSTAR:

Que, el señor: **ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**, identificado con la C.C. No. 1.075.219.708 Expedida en Neiva, realizó la capacitación en la Escuela De Seguridad Vial, ESEVI, para el Diplomado Manejo De Tecnologías Para La Prevención E Investigación De Accidentes De Tránsito Y Peritación Técnica De Vehículos, del área de Educación continua y a distancia. En el año 2015.

La anterior se expide a los dieciocho (18) días del mes de agosto de dos mil diecisiete (2017), a solicitud del trabajador.

Atentamente:



NIT 900.128.699-3

SANDRA PIEDAD RAMIREZ S.
Gerente General IRS VIAL SAS.

REGIONAL CENTRO
OFICINA PRINCIPAL BOGOTÁ
CALLE 89 # 78B-10
TEL: 011 28405000
SEDES: UNITE, TUNJA, VILLAVIEJA

REGIONAL OCCIDENTE
OFICINA PRINCIPAL NEIVÓN
CALLE 89 # 89-10
C.C. TERMINAL DEL SUR OFICINA 408
TEL: 011 28405000
SEDES: MONTERIA, ARMENIA, PUEBLO, MANIZALES

REGIONAL NORTE
OFICINA PRINCIPAL BUCARAMANGA
CALLE 89 # 109-10
BARRIO CAYAMAINGA - FLORIDA BLANCA
TEL: 011 28405000
SEDES: CUCUTA, BOCONA, BARRANQUILLA

REGIONAL SUR
OFICINA PRINCIPAL CALI
CALLE 89 # 110-10
TEL: 011 28405000
SEDES: MANIZALES, NEIVA, PASTO

www.irsvia.com - info@irsvia.com


INVESTIGACIÓN FORENSE, RECONSTRUCCIÓN, SEGURIDAD VIAL

La suscrita gerente de IRS VIAL SAS Nit – 900.128.699-3, quien se identifica con C.C. No.55.162.663

HACE CONSTAR:

Que, el señor: **ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**, identificado con la C.C. No. 1.075.219.708 Expedida en Neiva, realizó la capacitación en la Escuela De Seguridad Vial, ESEVI, para el Diplomado Manejo De Tecnologías Para La Prevención E Investigación De Accidentes De Tránsito Y Peritación Técnica De Vehículos, del área de Educación continua y a distancia. En el año 2016.

La anterior se expide a los dieciocho (18) días del mes de agosto de dos mil diecisiete (2017), a solicitud del trabajador.

Atentamente:



NIT 900.128.699-3

SANDRA PIEDAD RAMIREZ S.
Gerente General IRS VIAL SAS.

REGIONAL CENTRO
OFICINA PRINCIPAL BOGOTÁ
CALLE 89 # 78B-10
TEL: 011 28405000
SEDES: UNITE, TUNJA, VILLAVIEJA

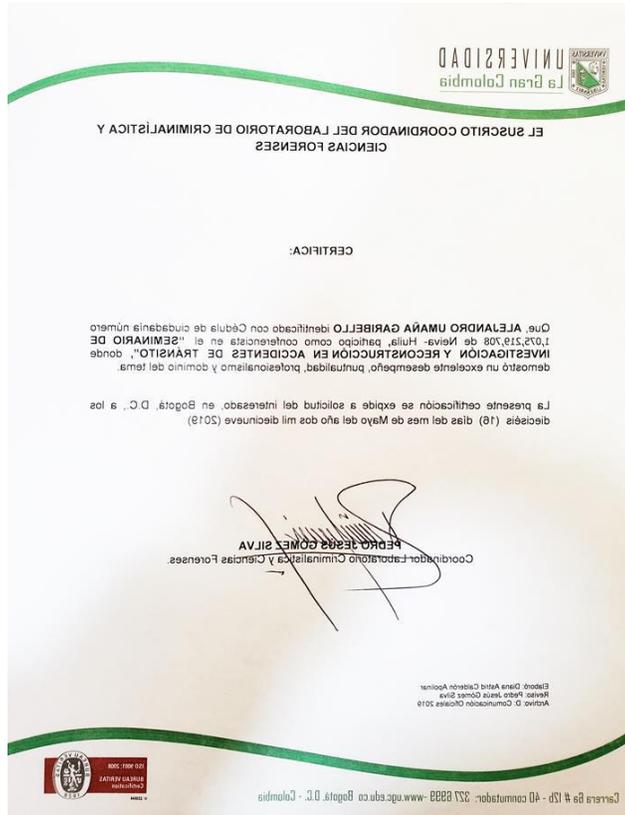
REGIONAL OCCIDENTE
OFICINA PRINCIPAL NEIVÓN
CALLE 89 # 89-10
C.C. TERMINAL DEL SUR OFICINA 408
TEL: 011 28405000
SEDES: MONTERIA, ARMENIA, PUEBLO, MANIZALES

REGIONAL NORTE
OFICINA PRINCIPAL BUCARAMANGA
CALLE 89 # 109-10
BARRIO CAYAMAINGA - FLORIDA BLANCA
TEL: 011 28405000
SEDES: CUCUTA, BOCONA, BARRANQUILLA

REGIONAL SUR
OFICINA PRINCIPAL CALI
CALLE 89 # 110-10
TEL: 011 28405000
SEDES: MANIZALES, NEIVA, PASTO

www.irsvia.com - info@irsvia.com

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



**Serving Accident
Reconstructionists
worldwide since 1984**

Alejandro Umaña

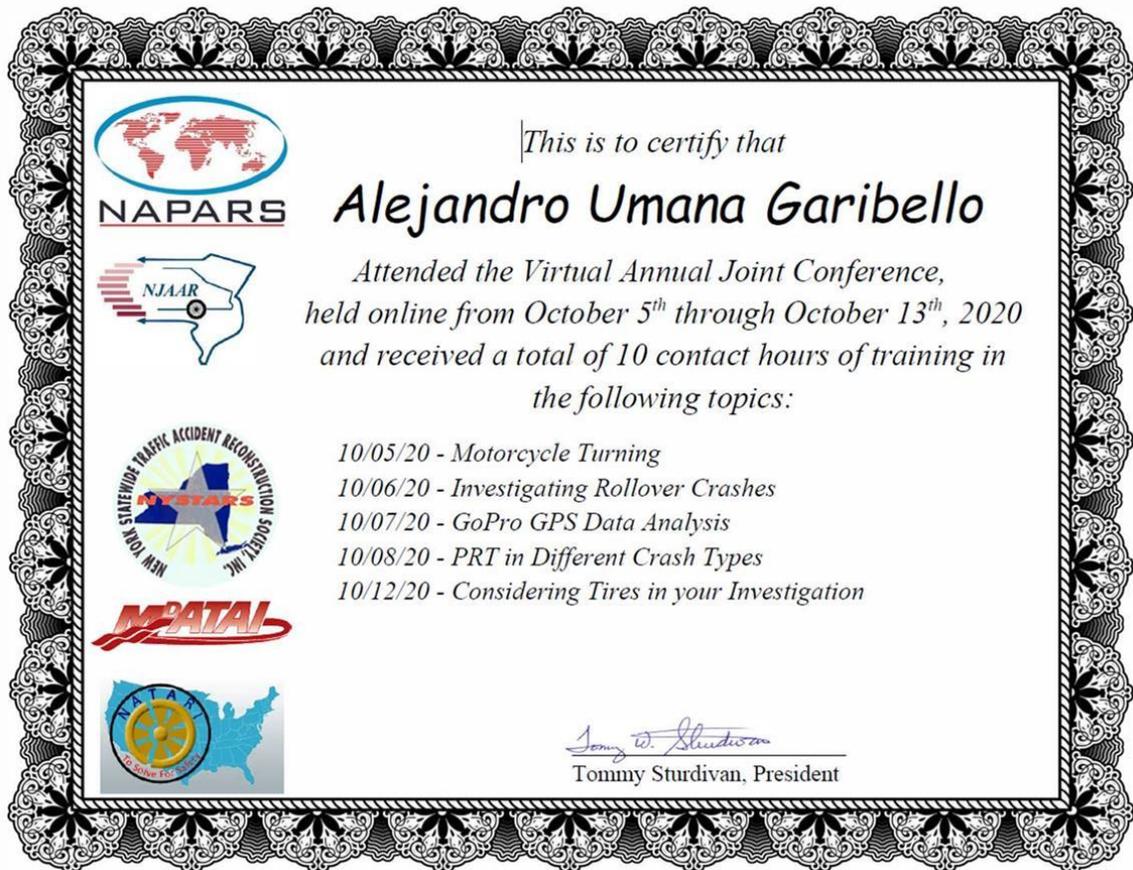
Full Member

Member ID: 53709098

Member Since: 07 Feb 2020

Renewal date: **01 Jan 2022**

ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO
INGENIERO FORENSE



LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO

No.	CIUDAD	JUZGADO	FECHA	PARTES
1	Guaduas (Cundinamarca)	Juzgado Municipal de Guaduas	01/09/2015	Partes: Diego Martinez Muñoz, Guillermo Gonzalez Caro, Liberty Seguros. Apoderada de la defensa: Martha Rodriguez.
2	Granada (Meta)	Juzgado Civil del Circuito de Granada	09/03/2016	Partes: Pablo Emilio Galeano, Fredis Ocampo Bernal, Allianz Seguros. Apoderada de la defensa: Dra. Gloria Liliana Díaz Cardenas
3	Barranquilla	Servicios Judiciales de la ciudad de Barranquilla	18/03/2016	Apoderado de la defensa: Giselle Dávila
4	Bogotá	juzgado 12 penal municipal con funciones de conocimiento	28/03/2016	Apoderado de la víctima: Jairo Achury
5	San Gil (Santander)	Juzgado Primero Penal del Circuito	04/04/2016	Apoderado de la defensa: Luisa Consuegra, Radicado No. CUI 6867960000152201400007
6	Bogotá	Juzgado 19 Penal Municipal de Bogotá	19/04/2016	Apoderado de la defensa: Esteban Martinez
7	Manizales		06/05/2016	Apoderado de la defensa: Israel Barbosa
8	Cúcuta	Juzgado Segundo Penal Municipal de los patios	24/05/2016	Apoderado de la defensa: Antonio Jaimes
9	Bucaramanga	Juzgado 2 penal municipal con función de conocimiento de Bucaramanga	31/05/2016	Apoderado de la defensa: Oriana Rincón.
10	La Dorada (Caldas)	Juzgado Penal del Circuito	09/06/2016	Apoderado de la defensa: Martha Rodriguez
11	Cartagena	Juzgado Cuarto Penal del Circuito de Cartagena	22/06/2016	Partes. Iván Enrique Cuentas, Jesús María Vega, Liberty Seguros. Apoderado de la defensa: Alex Fontalvo Velásquez Apoderado víctima: Rigoberto Correa.
12	Tunja (Boyacá)		7/07/2016	Apoderado de la defensa: Ofelia Mendoza
13	Cali	Juzgado 22 Penal del circuito de Cali	14/07/2016	Apoderado de la defensa: Jacqueline Romero
14	Bucaramanga	Juzgado 1 Municipal con función de Conocimiento de Bucaramanga	29/07/2016	Héctor Julio López Poveda, Apoderado de la defensa Stella Pico

**LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**

15	Chaparral (Tolima)		03/08/2016	Apoderado Selene Montoya
16	Cali	Juzgado 4 Penal del circuito de Palmira	25/07/2016	Apoderado de la defensa: Javier Salazar Paz
17	Bogotá	Juzgado 13 Penal municipal	23/08/2016	Apoderado de la defensa: Martha Rodriguez
18	Cartagena	Juzgado 3 Penal municipal	18/10/2016	Apoderado de la defensa: Ibis Larrarte
19	Bucaramanga	Juzgado 2 Penal municipal con función de conocimiento	16/01/2017	Apoderado de la defensa: Oriana Rincón
20	Bogotá	Juzgado 20 Civil del circuito de Bogotá	07/02/2017	Apoderado de la defensa: Hugo Moreno
21	Bogotá	Juzgado 5 Civil del circuito de Bogotá	1/03/2017	Apoderado víctima: Ottavo Apoderado de la defensa: Carlos Vargas – Allianz
22	Medellín	Juzgado 35 Administrativo de Medellín	24/03/2017	Apoderado de la defensa: Irma Vásquez – AIG
23	Villeta (Cundinamarca)	Juzgado Primero Promiscuo Municipal de Villeta	15/03/2017	Apoderado de la defensa: Martha Rodriguez
24	Socorro (Santander)	Juzgado Tercero penal del circuito del Socorro	30/03/2017	Apoderado de la defensa: Joselín Díaz Aguillón – Equidad
25	Vijes (Valle del Cauca)	Juzgado Promiscuo Municipal Vijes – Valle	08/05/2017	Apoderado de la defensa: Gerardo Holguín – Allianz
26	Bogotá	Juzgado 37 Administrativo de Bogotá	16/06/2017	Juzgado: <u>11001333603720120009500</u> Tribunal: <u>11001333603720120009501</u> Lady Johanna Peña Romero Instituto de Infraestructura y concesiones de Cundinamarca - ICCU y Consorcio Devisab
27	Bogotá	Juzgado 39 Civil del Circuito	28/06/2017	Demandado: Jaime Arturo Velandia López Liberty seguros
28	Cali	Juzgado 7 Penal Municipal con funciones de conocimiento	5/07/2017	Demandado: Allianz Seguros Apoderado: Luz Mary Rodríguez

**LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**

29	Cajamarca (Tolima)	Juzgado Promiscuo Municipal de Cajamarca	15/08/2017	Demandado: Carlos Hernando Cuervo Cuervo Apoderado: Hugo Fernando Toro, Liberty Seguros
30	Manizales	Juzgado Quinto Civil del Circuito	05/09/2017	Demandado: Luis Alfonso Orozco Sambrano Apoderado: Luis Fernando Mejía, Allianz Seguros
31	Villavicencio	Juzgado Segundo Penal	8/11/2017	Demandante: Flia. Luis Carlos Muñoz Jiménez Apoderado: Ivonne Marcela Chivata
32	Cúcuta	Juzgado Sexto Civil del Circuito	16/11/2017	Demandante: Flia. Ballesteros Morante Demandado: Suramericana de Seguros. Apoderado: Ricardo Hernán Rivera
33	Bucaramanga	Juzgado Décimo Civil del Circuito de Bucaramanga	22/01/2018	Demandante: Elquín Yohani Leal Tarazona Demandado: Empresa Automóviles Cadiz, Angelo Toloza, Seguros Colpatría. Radicado No. 2015-00652-00
34	Ibagué	Juzgado Primero Civil del Circuito	23/01/2018	Demandante: Linda Yeliza Enciso Demandado: La Equidad Seguros. Radicado No. 2017-00171-00
35	Manizales	Juzgado Séptimo Penal del Circuito	26/02/2018	Apoderado Defensa: Israel Barbosa
36	Floridablanca (Santander)	Juzgado Primero Penal Municipal con funciones mixtas	22/03/2018	Procesado: Edinson Eduardo Salazar Rincón Defensor: Ernesto Vasquez Víctima: Carlos Jefferson Steven Torres Ruiz
37	Bucaramanga	Juzgado Décimo Civil del Circuito de Bucaramanga	23/03/2018	Defensor: Claudia Cristina Rueda
38	Aguachica (Cesar)	Juzgado Tercero Civil del Circuito de Bogotá	24/04/2018	Fiscalía
39	Tuluá (Valle del Cauca)	Juzgado Tercero Municipal del Circuito	07/06/2018	Abogado: Javier Paz Procesado: Daniel Aristizabal Muñoz
40	Medellín	Juzgado Primero Civil del Circuito	08/06/2018	Abogado: Juan David Gómez Procesado Danilo José Mercado Jiménez

**LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**

41	Bucaramanga	Juzgado Cuarto Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Bucaramanga	06/08/2018	Abogado: Cesar Pinilla Procesado: Hernán René Angarita Saavedra
42	Bogotá	Juzgado Tercero Civil del Circuito de Bogotá	09/08/2018	Abogado: Carlos Vargas
43	Socorro (Santander)	Juzgado Primero Promiscuo Municipal	13/08/2018	Abogado: Carlos Arguello
44	Bucaramanga	Juzgado Noveno Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento	30/08/2018	Abogada: Mabel Lemus Procesado: Jorge Enrique Gonzalez Estúpiñan Rad: 680016000159201480024
45	Zarzal (Valle del Cauca)	Juzgado Promiscuo Municipal de Zarzal (Valle del Cauca)	11/09/2018	Abogada: Erika Veitia Procesado: Julián Alberto Correa SPOA: 768956000192201300625
46	El Socorro (Santander)	Juzgado Primero Promiscuo Municipal del Socorro (Santander)	17/09/2018	Abogado: Humberto Plata Procesado: José Isaías Melgarejo C.U.I 687556000156-2012-80020
47	Bogotá	Juzgado Treinta Y Siete Civil del Circuito de Bogotá	20/09/2018	Abogado: Gilberto Tinoco Proceso: Flota Magdalena
48	Bucaramanga	Juzgado Séptimo Penal del Circuito de Bucaramanga	25/09/2018	Abogado: Henry Zapata Procesado: Luis Francisco Parada Peñaloza CUI: 680016000135200980068
49	El Socorro (Santander)	Juzgado Primero Penal Del Circuito Del Socorro (Santander)	03/10/2018	Abogado: Carlos Arguello Procesado: Jairo Javier López CUI: 687556000156201080188
50	Valledupar	Juzgado Primero Civil del Circuito de Valledupar	09/10/2018	Abogado: Claudia Galviz Procesado: Expreso Brasilia y otros.
51	Bucaramanga	Juzgado Octavo Penal Municipal con Funciones de Conocimiento	11/10/2019	Abogado: Cesar Pinilla CUI: 68001-6000-159-2012-81383 Procesado: Martín García Rodríguez

**LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**

52	Buga (Valle del Cauca)	Juzgado Primero Penal del Circuito Guadalajara de Buga Valle	12/12/2018	Radicado: 76-111-6000-166-2014-01551 Demandados: Julián Gonzalez Murillo y otro.
53	Cúcuta	Juzgado Séptimo Civil del Circuito	21/01/2019	Radicado: 54001-3153-007-2017-00116-00
54	Barranquilla	Juzgado Quinto Penal Municipal con Funciones de Conocimiento	23/01/2019	Radicado: 08001-60-010055-2013-09605-00
55	Cali	Juzgado Noveno Civil del Circuito de Santiago de Cali	29/01/2019	Radicado: 76001031030092017-00200-00
56	San Pedro (Valle del Cauca)	Juzgado Promiscuo Municipal de San Pedro (Valle del Cauca)	06/02/2019	Radicado: 2016-00020-00
57	Sahagún (Córdoba)	Juzgado Civil del Circuito de Sahagún (Córdoba)	26/02/2019	Radicado: 23-660-31-03-001-2018-00001
58	Cali (Virtual)	Juzgado Veintidós Penal Municipal de Cali	04/03/2019	SPOA: 193201380154
59	Cúcuta	Juzgado Cuarto Penal Municipal de Cúcuta con función de conocimiento	22/03/2019	SPOA: 54001610617301480733
60	Bucaramanga	Juzgado Noveno Penal Municipal con Función de conocimiento de Bucaramanga	26/03/2019	Demandado: Estanislao Villamizar Lizarazo.
61	Tunja	Juzgado Quinto Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento	28/03/2019	CUI: 150016000132201404259
62	Cali	Juzgado Veintidós Penal Municipal de Cali	04/04/2019	SPOA: 193201380154
63	Cereté (Córdoba)	Juzgado Primero Civil del Circuito	10/05/2019	Demandante: Arlys Andrea Posada López Demandado: Generales Suramericana
64	Guamo (Tolima)	Juzgado Penal del Circuito del Guamo (Tolima)	15/05/2019	SPOA:73504600004712014800008 Radicación: 2016-00139-00
65	Cali	Juzgado Dieciséis Civil del Circuito de Cali	05/06/2019	Radicado: 2018-120

**LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO
ALEJANDRO UMAÑA GARIBELLO**

66	Guaduas (Cundinamarca)	Juzgado Promiscuo del Circuito de Guaduas (Cundinamarca9	18/06/2019	Proceso: 253206000695201300079-00 Demandado: Luis Hernán Cabrera López
67	Palmira (Valle del Cauca)	Juzgado Primero Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Palmira	25/06/2019	Radicado: 76520600018220120046-00 NI: 2017-00156-00
68	Bucaramanga	Juzgado Penal Primero del Circuito con Funciones de Conocimiento de Bucaramanga	27/06/2019	Radicado: 68406-6000-245-2013-00102
69	Bucaramanga	Juzgado Décimo Civil del Circuito	25/07/2019	Radicado: 68001-31-03-010-2017-00246
70	La cumbre (Valle del Cauca)	Juzgado Promiscuo Municipal La Cumbre – Valle	03/09/2019	CUI: 76892600191201500049
71	Villavicencio	Juzgado Séptimo Penal Municipal con Función de Conocimiento	10/10/2019	Radicado: 2019-80090
72	Cali	Juzgado Séptimo Civil del Circuito de Cali	13/11/2019	Radicado: 760013103007201800120
73	Cajicá (Cundinamarca)	Juzgado Primero Promiscuo Municipal de Cajicá	15/11/2019	Radicado: 2017-000051
74	Bogotá	Juzgado Quinto Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Bogotá	19/11/2019	Radicado: 110016000023201409597
75	Sincelejo	Juzgado Segundo Civil del Circuito de Sincelejo	20/11/2019	Radicado: 2018-00080-00
76	Bogotá	Tribunal Arbitral (Concesionaria vial de oriente Vs Seguros Generales Suramericana)	14/01/2020	Radicado: 15791
77	Villa Rica (Cauca)	Juzgado 1° Promiscuo Municipal de Villa Rica (Cauca)	29/01/2020	CUI 195736000680201480113

LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO RECONSTRUCTOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DIEGO MANUEL LÓPEZ

No.	CIUDAD	JUZGADO	FECHA	PARTES
1	Guaduas (Cundinamarca)	Juzgado Municipal de Guaduas	01/09/2015	Partes: Diego Martinez Muñoz, Guillermo Gonzalez Caro, Liberty Seguros. Apoderada de la defensa: Martha Rodriguez.
2	Granada (Meta)	Juzgado Civil del Circuito de Granada	09/03/2016	Partes: Pablo Emilio Galeano, Fredis Ocampo Bernal, Allianz Seguros. Apoderada de la defensa: Dra. Gloria Liliana Díaz Cardenas
3	Barranquilla (Atlántico)	Servicios Judiciales de la ciudad de Barranquilla	18/03/2016	Apoderado de la defensa: Giselle Dávila
4	Bogotá	juzgado 12 penal municipal con funciones de conocimiento	28/03/2016	Apoderado de la víctima: Jairo Achury
5	San Gil (Santander)	Juzgado Primero Penal del Circuito	04/04/2016	Apoderado de la defensa: Luisa Consuegra, Radicado No. CUI 6867960000152201400007
6	Bogotá	Juzgado 19 Penal Municipal de Bogotá	19/04/2016	Apoderado de la defensa: Esteban Martinez
7	Manizales (Caldas)		06/05/2016	Apoderado de la defensa: Israel Barbosa
8	Cúcuta (Norte de Santander)	Juzgado Segundo Penal Municipal de los patios	24/05/2016	Apoderado de la defensa: Antonio Jaimés
9	Bucaramanga (Santander)	Juzgado 2 penal municipal con función de conocimiento de Bucaramanga	31/05/2016	Apoderado de la defensa: Oriana Rincón.
10	La Dorada (Caldas)	Juzgado Penal del Circuito	09/06/2016	Apoderado de la defensa: Martha Rodriguez
11	Cartagena (Bolívar)	Juzgado Cuarto Penal del Circuito de Cartagena	22/06/2016	Partes. Iván Enrique Cuentas, Jesús María Vega, Liberty Seguros. Apoderado de la defensa: Alex Fontalvo Velásquez Apoderado víctima: Rigoberto Correa.
12	Tunja (Boyacá)		7/07/2016	Apoderado de la defensa: Ofelia Mendoza
13	Cali (valle del Cauca)	Juzgado 22 penal del circuito de Cali	14/07/2016	Apoderado de la defensa: Jacqueline Romero
14	Medellín (Antioquía)		28/07/2016	Apoderado Juan Arbeláez
15	Bucaramanga (Santander)	Juzgado 1 municipal con función de Conocimiento de	29/07/2016	Héctor Julio López Poveda, Apoderado de la defensa Stella Pico

LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO RECONSTRUCTOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DIEGO MANUEL LÓPEZ

		Bucaramanga		
16	Chaparral (Tolima)		03/08/2016	Apoderado Selene Montoya
17	Ibagué (Tolima)		04/08/2016	Apoderado Sandra Cossio
18	Bucaramanga (Santander)	Juzgado Sexto Penal del Circuito	08/08/2016	Apoderado Jorge Mario Gonzalez
19	Medellín (Antioquía)		9/08/2016	
20	Los Patios (Norte de Santander)		11/08/2016	Apoderado Juan Cáceres
21	Ibagué (Tolima)		17/08/2016	Apoderado Sandra Cossio
22	Medellín (Antioquía)		18/08/2016	
23	Cartagena (Bolívar)			
24	Cali (valle del Cauca)	Juzgado 4 penal del circuito de Palmira	25/07/2016	Apoderado de la defensa: Javier Salazar Paz
25	Bogotá	Juzgado 13 penal municipal	21/06/2016	Apoderado de la defensa: Martha Rodriguez
26	Bogotá	Juzgado 31 Penal del Circuito	24/08/2016	Apoderado de la defensa: Esteban Martinez.
27	Cartagena (Bolívar)	Juzgado 3 penal municipal	18/10/2016	Apoderado de la defensa: Ibis Larrarte
28	Bucaramanga (Santander)	Juzgado 2 penal municipal con función de conocimiento	16/01/2017	Apoderado de la defensa: Oriana Rincón
29	Lérida	Juzgado 2 P.M	29/09/2016	Rad. 730306000457201280037004 Victima Jesús David Gómes Raigoza
30	Popayán	Juzgado 5 civil circuito	15/11/2016	Rad. 19001310300520160006900 Demandado TRANS TUNIA y OTROS

LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO RECONSTRUCTOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DIEGO MANUEL LÓPEZ

31	Pereira	Juzgado 4 civil circuito	29/11/2016	Rad. 2015-107 Apoderado: Hector Giraldo D.
32	Pereira	Juzgado 3 civil circuito	14/12/2016	Rad. 2015-651 Apoderado: Hector Giraldo D.
33	Socorro (Santander)	Juzgado 3 civil circuito	14/12/2016	Rad. 2015-651 Apoderado: Hector Giraldo D.
34	Palmira	Juzgado 5 P.M	01/06/2017	765206000182201100777 en contra de JORGE A. SALAMANCA.
35	Girardota	Juzgado 2 P.M	22/06/2017	Rad. 05 308 40 04 002 2016 001574 víctima FRANCISCO J. BEDOYA G.
36	Bogotá	Juzgado 39 Civil del Circuito	28/06/2017	Demandado: Jaime Arturo Velandia López Liberty seguros
37	Bucaramanga	Juzgado 10 P.C	29/06/2017	CUI 680016000159201281652 en contra de JOSE LEOCADIO PORRAS V.
38	Cali	Juzgado 7 Penal Municipal con funciones de conocimiento	5/07/2017	Demandado: Allianz Seguros Apoderado: Luz Mary Rodríguez
39	Cali	Juzgado 19 P.M	05/07/2017	Proceso 760016000196201202360 contra JOSE SAAVEDRA M.
40	Bogotá	Juzgado 20 C.C	15/08/2017	Proceso 11001310302020160016800 contra JAIRO BOCANEGRA – ANGELICA CALDERON.
41	Jericó	Juzgado Promiscuo	28/08/2017	CUI 053686000338201480114 contra ERMILSON GRAJALES OSORIO N.I 2016-00138
42	Bogotá	Juzgado 13 C.C	30/08/2017	Proceso ordinario No 2016-0247 contra RAFAEL REGINO.
43	Ibagué	Juzgado 12 P.M	01/09/2017	PLACA WTA 522 – DEFENSOR NORBEY URUEÑA ROJAS.
44	Villavicencio	Juzgado 5 C.M	04/10/2017	Rad. 500014003005-201600477-00 víctima Hernán Hurtado C.
45	Cali	Juzgado 2 P.C.C	05/10/2017	Rad. 768926000190201600117 Homicidio Culposo.
46	Buga	Juzgado 1 P.M	07/11/2017	Spoa: 761116000166201500877 Lesiones culposas.

LISTADO DESIGNACIÓN COMO PERITO RECONSTRUCTOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DIEGO MANUEL LÓPEZ

47	Villa Rica	Juzgado 1 Promiscuo	12/12/2017	CUI: 195736000680201300122-00 lesiones culposas.
48	Bogotá	Juzgado 37 C.C	06/02/2018	11001310303720160052400 abogada E. Castellanos (SIDAUTO demandado)
49	Guarne	Inspección de Tránsito	01/03/2018	PLACA - DJQ609 lesiones personales. Liberty Seguros.
50	Cali	Juzgado 12 P.C.C	16/03/2018	Rad: 760016000193-2015-80248 Imputado: Heriberto Sanchez L. Homicidio.
51	Bogotá	Juzgado 63 Administrativo	06/06/2018	050016000206201532540 (proceso penal) – Víctima Jesús Albeiro Gaviria
52	Envigado	Juzgado 3 civil circuito	30/10/2018	Lesiones en accidente de tránsito Rad: 05266 31 03 003 2017 00264 00.

PUBLICACIONES DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES

1. ALEJANDRO BOLIVAR SUAREZ, DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES "Modelos físicos aplicados al análisis de accidentes de tránsito" En: Colombia, Revista Colombiana De Física ISSN: 0120-650 Ed: Revista De La Sociedad Colombiana De Física V.38 p.1375-1378, 2005. 2.
2. LOPEZ DIEGO, "Técnica de distancia de lanzamiento. Empelada en la reconstrucción de colisiones vehículo – peatón, implementada en el laboratorio de física forense regional Bogotá", revista Medicina legal, 2004.
3. DIEGO LÓPEZ, PATRICIA GUZMÁN BARRERA, EDGAR JIMÉNEZ, "Los accidentes de tránsito se pueden prevenir" Revista Forensis 2003 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2004, p 120 – 149.
4. ALEJANDRO RICO, DIEGIO LOPEZ, "Collision reconstruction using delta-v as a parameter of control for momentum analysis", WREX 2016, Orlando – Florida, mayo 2 – 6, 2016.
5. ALEJANDRO RICO LEÓN, DIEGO LÓPEZ MORALES, Cuantificación de la probabilidad o chance de evitabilidad en un accidente de tránsito cuando se supera la velocidad límite en un tramo vial, Revista Escuela Colombiana de Ingeniería, No.102, 2016, 37-41