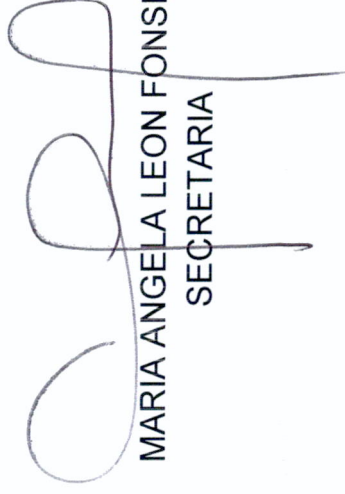


CONSTANCIA SECRETARIAL: Tena a los treinta (30) días del mes de julio de dos mil veintiuno (2021)- TRASLADO DE CINCO (5) DIAS DE LAS EXXCEPCIONES DE FONDO de la demanda principal. - SE FIJA EN LA PAGINA WEB Y EN LA SECRETARIA DEL JUZGADO, POR UN DIA - CONFORME AL ART 370 Y 110 DEL C.G.P.

Inicio traslado: 2 de agosto de 2021

Vence Traslado: 6 de agosto de 2021

A stylized handwritten signature in dark ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

MARIA ANGELA LEON FONSECA
SECRETARIA



Señor:

JUZGADO PROMISCO MUJICPAL DE TENA CUNDINAMARCA

Diagonal 3 No. 3-15

juzgadamunicipaltena@gmail.com

E. S. D.

**Referencia: RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL**

Radicación No.: 2020-00049

Demandante: CLAUDIA PATRICIA MORA ZAMORA

Demandado: OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ
LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO

ASUNTO: CONTESTACIÓN DEMANDA.

CARLOS ALBERTO LADINO AYALA, domiciliado y residente en la dorada caldas, identificado con cedula de ciudadanía No. 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas, portador de la tarjeta profesional número 293767 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado judicial de los señores **OSCAR HUMBERTO SÁNCHEZ MARTÍNEZ**, mayor de edad y residente en Apulo- Cundinamarca, identificado con cedula de ciudadanía No. 79.996.347, de Bogotá D.C., Y **LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO**, mayor de edad y residente en Apulo- Cundinamarca, identificada con cedula de ciudadanía No. 20.872.225 Apulo- Cundinamarca, de acuerdo a los poderes adjuntos, con todo respeto me dirijo a Usted, para presentar **CONTESTACIÓN DE DEMANDA** de responsabilidad civil extracontractual, radicado No. 2020-00049, en contra de mis poderdante de la siguiente manera, así:

PRONUNCIAMIENTO EXPRESO FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

1. RELATIVOS AL HECHO DAÑOSO

HECHO 1.1- NO ES CIERTO: Quien colisionó al señor **ÓSCAR HUMBERTO SÁNCHEZ** fue el señor **BRUNO NIÑO VALBUENA**, quien excedió los límites de velocidad y se fue contra mi poderdante causándole lesiones a su integridad.

HECHO 1.2- NO ME CONSTA: pues en el momento de los hechos mi poderdante fue impactado fuertemente por el vehículo, desconociendo quien era el conductor al momento de los hechos, razón por la cual me atengo a lo que resulte probado.



HECHO 1.3- NO ES CIERTO: las personas que se movilizaban en el vehículo de placas BRP-240, no respetaron los límites de velocidad, permitidos en la vía e impactaron a mi cliente, causándole daños a su integridad, lesiones en sus extremidades inferiores, pues al no respetar los límites de velocidad permitidos no dio tiempo que pudiera realizar alguna maniobra que evitara el accidente y más en una zona que es conocida y donde se conoce plenamente que pasan peatones al ser un estadero donde los conductores paran a descansar.

HECHO 1.4. NO ES CIERTO, no es un hecho es una afirmación del demandante, y me atengo a lo que resulte probado, pues la imprudencia y el exceso de velocidad se debe a la parte demandante quien no respeto la vida de mi poderdante al violentar las normas de tránsito en una zona señalizada a 30 kilómetros por hora.

HECHO 1.5. ES CIERTO: de acuerdo a la información suministrada en el informe policial de accidentes de tránsito, realizado para el día de los hechos.

HECHO 1.6. ES PARCIALMENTE CIERTO: pues el agente de tránsito no contó con la versión de mi poderdante al realizar el informe de tránsito, pues mi cliente había sido trasladado a un centro médico razón por la cual no se puede tener en cuenta la hipótesis planteada por el agente de tránsito, razón por la cual la hipótesis recae en cabeza de la parte actora quien puso en peligro la vida de mi poderdante.

HECHO 1.7. ES CIERTO, el proceso de investigación se adelanta en la fiscalía local de la mesa, ente encargado de realizar la correspondiente investigación penal.

2. HECHOS RELATIVOS AL DAÑO

HECHO 2.1. ES CIERTO, de acuerdo a la información aportada en la tarjeta de propiedad del vehículo.

HECHO 2.2. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado, pues se desconoce del estado del vehículo antes del accidente, y la falta de mantenimiento pudo haber sido una de las causas por las cuales el vehículo no frenara al momento del accidente pues no se observa huella de frenado que indique la realización de alguna maniobra para evitar el accidente, sumado al exceso de velocidad que presuntamente llevaba el vehículo.

HECHO 2.3. NO ME CONSTA, pues mi poderdante no observo los daños del vehículo y menos que estos se hubiesen presentado realmente en el accidente, me atengo a lo que se pruebe.



HECHO 2.4. NO ME CONSTA, además no es un hecho es una aseveración de la parte actora me atengo a lo que resulte probado.

HECHO 2.5. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado, pues la parte actora, manifiesta un valor que puede ser superior al costo total del vehículo de acuerdo a los precios del mercado de estos automóviles, sumado a que los documentos aportados no tienen firma, razón por la cual manifestamos a su honorable despacho no tener en cuenta dichos documentos aportados.

HECHO 2.6. NO ME CONSTA, me atengo a lo que se pruebe, pues mi cliente no observo en que medio trasladaron al rodante, y que este hubiese quedado a disposición de la fiscalía.

HECHO 2.7. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado y se establezca la veracidad de los documentos aportados, por ser un hecho que debe probar la parte actora.

HECHO 2.8. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado y se establezca la veracidad de los documentos aportados. Por ser un hecho que debe probar la parte actora.

HECHO 2.9. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado, por ser un hecho que debe probar la parte actora.

HECHO 2.10. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado.

HECHO 2.11. NO ME CONSTA, me atengo a lo que resulte probado es una aseveración de la parte actora, se desconoce la veracidad de los documentos aportados.

3. HECHOS RELATIVOS A LA CAUSALIDAD.

HECHO 3.1 NO ES CIERTO. No existe prueba contundente que demuestre la causa real, efectiva, y suficiente del nexo de responsabilidad, pues la parte actora realiza una aseveración, desconociendo que la verdadera responsabilidad recae en el exceso de velocidad que llevaba el vehículo de la demandante y que no respeto las señales de tránsito, más en una zona que es conocida, que se conoce plenamente el paso de peatones, y que la persona que conducía el vehículo de propiedad de la actora, puso en riesgo la vida de él y la de mi poderdante.

HECHO 3.2. NO ES CIERTO, No existe prueba contundente que demuestre la aseveración realizada por la parte actora, pues dentro de los documentos aportados en ningún lado se establece que efectivamente dicha responsabilidad recaiga a mi poderdante, sumado a que lo que existe es una hipótesis, la cual como su nombre

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



lo indica es algo que posiblemente pudo ocurrir pero que no está probado, se desconoce por qué la parte actora realiza tal afirmación cuando en ningún documento se encuentra probada dicha responsabilidad, y donde existen múltiples factores en los accidentes de tránsito, que llevan a la ocurrencia de un accidente, como lo es el exceso de velocidad, el cual no fue respetado por el conductor del vehículo de propiedad de la demandante.

HECHO 3.3. NO ES CIERTO, No existe prueba contundente que demuestre la aseveración realizada por la parte actora. Es de tener en cuenta que existen múltiples factores que demuestran la imprudencia recae en la parte actora al no respetar los límites de velocidad, en zonas especiales.

4. HECHOS RELATIVOS AL DEMANDADO.

HECHO 4.1. NO ES CIERTO, es una aseveración de la parte actora, No existe prueba contundente que demuestre la responsabilidad del accidente y menos que el vehículo de mi poderdante sea el causante, cuando no se tiene en cuenta el deber objetivo de cuidado quien debía tener el conductor del vehículo de propiedad de la demandante, quien desconoció las señales de tránsito existentes para dicho lugar.

HECHO 4.2. NO ES CIERTO, es una afirmación de la parte actora, y más cuando en el informe de accidentes de tránsito en ningún lado indica de manera textual cual fue la causa del accidente, es una conclusión sin sustento que realiza la parte actora.

HECHO 4.3. ES CIERTO.

HECHO 4.4. NO ES CIERTO, No existe prueba contundente que demuestre que efectivamente mi poderdante este llamada a responder, pues no se ha determinado a quien de los conductores se les atribuye dicha responsabilidad, al contar solo con un informe policial de accidentes de tránsito, en el cual solo existe una posible hipótesis, pero no da certeza de la posible responsabilidad que le asista, sumado a que la imprudencia puede ser atribuida a la violación de las normas de tránsito, por parte del conductor que llevaba el vehículo de la parte actora.

A LAS PRETENSIONES

ME OPONGO A TODAS Y CADA UNA DE LAS PRETENSIONES, y a que se haga cualquier declaración en contra de mis poderdantes, pues las mismas no son pertinentes por carecer de fundamentos facticos, de derecho, y falta de material probatorio que demuestre la responsabilidad de mis poderdantes, como lo demostrare en el curso

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



del proceso, pues la parte actora no cuenta con pruebas que demuestren dicha responsabilidad al ser una causa exclusiva y atribuible al conductor de la parte actora.

No existe certeza de quien es el responsable civilmente, del accidente de tránsito objeto de la presente demanda, por tal razón al no estar prueba alguna me opongo a cualquier declaración.

Respetuosamente solicito al despacho se condene en costas a la parte demandante.

OBJECCIÓN A LA CUANTIA JURAMENTO ESTIMATORIO

En relación a la estimación de perjuicios materiales realizados por la parte actora, estos no cuentan con sustento jurídico y material probatorio que realmente demuestre la cuantía, y más cuando la parte actora pretende un valor que puede ser superior al costo real del vehículo, así mismo los documentos aportados carecen de sustento legal teniendo en cuenta que en su mayoría no se encuentran firmados, son valores que se desconocen la forma de tasar al ser exagerados y abusivos.

Pues al verificar el valor del rodante, con características similares en páginas como **MERCADO LIBRE**, el rodante se consigue a un precio inferior. Esto hablando del valor total del mismo, es decir que la reparación no puede superar el costo del vehículo.

OBJECCIÓN A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES

Solicito su señoría no tener en cuenta las siguientes pruebas documentales por carecer de veracidad las mismas, como son las correspondientes cotizaciones realizadas, al vehículo de placas BRP-240- puesto que las mismas se efectuaron sin llevar a una experticia técnica al vehículo que demostrara que dichos daños si corresponden a los causados en el accidente, pues la parte actora se limitó a cotizar una serie de repuestos desconociendo los daños reales que se hubieran presentado al mismo.

Por otra parte, no se observa que efectivamente los repuestos cotizados correspondan a los presuntamente dañados el día del accidente.

Finalmente, no se observa que la parte actora acreditara que su vehículo se encontraba en buenas condiciones antes del accidente, pues las mismas se efectúan sin llevar a revisión directa el vehículo.



Para la estimación razonada de la cuantía la misma no se encuentra acreditada, puesto que realmente se desconoce el estado del vehículo y sus daños antes del accidente.

No se presentó prueba pericial que demuestre que los daños ocasionados al rodante el día del accidente corresponden a los cotizados por la parte actora.

EXCEPCIONES DE FONDO

1. INEXISTENCIA DE LA PRUEBA QUE DEMUESTRE LA RESPONSABILIDAD

De la lectura del artículo 2356 del C.C., claramente se desprende que se encuentra obligado a indemnizar quien por malicia o negligencia cause daño a otro, esto es cuando existe responsabilidad por parte del agente dañoso.

En este evento no hay prueba de la culpa de los demandados en la ocurrencia del hecho, razón por la cual al no existir prueba que demuestre la responsabilidad de los demandados en la ocurrencia del daño estos no están obligados a indemnizar.

Recordemos que en este proceso el demandante desarrollaba una actividad peligrosa y conforme a lo establecido por la Corte Suprema de Justicia, en estos eventos se aniquila presunción de culpa por concurrencia de actividades peligrosas y el juez debe mirar si hay equivalencia en la potencialidad del daño, como en este evento ocurre y donde el demandante o en especial la persona que desarrollaba la actividad de conducción es decir el señor **BRUNO NIÑO VALBUENA**, faltó al deber objetivo de cuidado poniendo en riesgo la vida de los demás actores viales.

Remito al despacho a la decisión de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN CIVIL, magistrado ponente WILLIAM NAMEN VARGAS, del 24 de agosto del 2009, discutida en salas de 7 de octubre 24 y 25 de noviembre del 2008 17 de marzo del 2009 y aprobada en la sala de 4 de mayo del 2009 expedientes 11001-3103-038-2001-01054-01.

“Ante la iniquidad que dicha inteligencia engendra, la doctrina jurisprudencial cambio señalando en reiteradas oportunidades que en presencia de dos actividades peligrosas “(...) en lugar de colegir maquinalmente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, el juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en ese caso concreto, juicio para cuya

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la virtualidad dañina de una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de la presunción de culpa por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño, presupone que el juez advierta, previamente, que en las especificadas circunstancias en las que se produjo el accidente, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas pues de no darse esa correspondencia, gravitara siempre en favor de la víctima la presunción que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda.” (Sentencia de 5 de mayo de 1999, expediente 4978 CCXXXIV, P.260, reiterada en providencia de 26 de noviembre del mismo año y 1947 de diciembre del 2006) siendo éste el criterio mantenido hasta la fecha.”

2. INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS CONFIGURATIVOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.

De la lectura del artículo 2656 del C.C., Claramente se desprende que se encuentra obligado a indemnizar quien por malicia o negligencia causa daño a otro, esto es, cuando existe responsabilidad por parte del agente dañoso, que para este caso no está aprobada razón por la cual no existe dicha responsabilidad.

Sabido es que al hablar de responsabilidad nos encontramos frente a la sujeción de un individuo quién tiene la obligación de reparar un daño que ha producido, a favor de otro quién ha sufrido un perjuicio a consecuencia de la vulneración de una norma, un deber, una conducta debida por parte del agente causante del daño.

Esa responsabilidad generada por los daños derivados de actividades como la conducción de vehículos es clasificada como responsabilidad civil extracontractual o aquiliana.

Esta responsabilidad civil extracontractual o aquiliana se divide en tres instituciones.

PRIMERA: La responsabilidad por el hecho propio con culpa probar.

SEGUNDA: La responsabilidad por el hecho.

TERCERA: La responsabilidad por el hecho de las cosas o por las actividades peligrosas.



Existen unos elementos axiológicos de la responsabilidad civil extracontractual, que se analizarán en relacionen con el caso demandado, respecto de los cuales sólo me referiré, así:

A. El daño.

Si no hay daño o el mismo no puede evaluarse, hasta allí habrá de llegarse, sin la existencia del daño no puede hablarse de responsabilidad, es al demandante a quién atañe la demostración del mismo y a eso no sujetaremos con la decisión que en derecho corresponda.

la disminución patrimonial sufrida por la demandante es de su cargo en demostración y prueba de ser el perjuicio el sufrido por la persona que solicita la reparación, para el caso en concreto, no existe prueba siquiera sumaria que realmente demuestre la responsabilidad que le asiste a mis poderdantes, pues con la demanda sólo se acompaña un informe de tránsito que da certeza de la ocurrencia de los hechos pero que no es prueba que represente la responsabilidad que le asiste a los demandados y más aún cuando se habla de una actividad peligrosa, en la cual existe responsabilidad por cualquiera de los actores viales y más en concreto cuando el señor **BRUNO**, no respeto las señales de tránsito existentes en el lugar de los hechos cómo se demostrará faltó al deber objetivo de cuidado, causando lesiones a mi poderdante y que ahora pretende buscar una indemnización con la imprudencia desplegada por este, razón por la cual no le asiste derecho a indemnización cuando no hay nexo de responsabilidad probada en contra de los demandados, razón por la cual solicitó respetuosamente a su despacho, conceda favorablemente la presente excepción.

Por otra parte, cabe recalcar a su señoría, quién los documentos aportados por la parte actora sólo demuestran una cotización efectuada a un vehículo el cual nunca fue sometido a un concepto técnico que garantizara y mencionar que dichos daños realmente correspondiente a este y que fueron causados dentro del accidente, pues se desconoce por parte de mis representados el estado del vehículo antes del siniestro y que realmente el mismo estuviera en óptimas condiciones. Deberes de la parte actora acreditar y probar dichos hechos se anexa copia de unas cotizaciones efectuadas entre ellas una realizada por correo electrónico donde se cotizan unas piezas pero que nunca fueron observadas por la persona que realiza la cotización, pues no se sabe si realmente las mismas presentaban los daños descritos por la parte actora, sumado a ello la parte actora pone en conocimiento tan sólo algunos hechos tratando de hacer afirmaciones de culpabilidad, cuando en realidad no podemos tener

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



en cuenta los factores determinantes que influyeron dentro del accidente pues al momento de realizar una actividad peligrosa, cómo lo es la conducción se debe conservar el deber objetivo de cuidado y debemos de ser previsibles a las situaciones que se puedan generar durante el desarrollo de dicha actividad, el conductor de la parte demandante o quién manipulaba el vehículo al momento de los hechos desconoció dicha regla, al conocer de manera clara que en el sector se debía transitar a un máximo de 30 km por hora velocidad que permite desplegar opciones que lleven a minimizar los accidentes de tránsito. Cuando se transita una velocidad de 30 kilómetros por hora, el tiempo de reacción de una persona en condiciones normales permite minimizar o en su defecto evitar de manera inmediata un posible siniestro pues de acuerdo a los estudios realizados en los diferentes accidentes de tránsito a esta velocidad podríamos evitar en un 99% de los accidentes, razón por la cual se puede decir claramente que la responsabilidad no puede ser atribuida a los aquí demandados cuando la persona que manipulaba el vehículo vulnera las normas de tránsito existentes, poniendo en riesgo su patrimonio y causando lesiones de carácter significativo a mi representada quién sufrió lesiones en su integridad y qué son atribuibles a la falta del deber objetivo de cuidado por parte del señor **BRUNO**.

Por otra, parte cabe resaltar al despacho que no sólo basta con pretender mostrar una cuantía y haber sufrido un perjuicio sino demostrar el mismo, la parte actora anexo copia de una cuenta de cobro donde la misma es superior al valor comercial del vehículo en la actualidad y donde se desconoce realmente la veracidad de dichos documentos.

No obstante, sendas jurisprudencias así lo han indicado para mencionar una transcribo Sentencia del Consejo de Estado de mayo 11 de 1990, expediente número 5335 con ponencia del magistrado **CARLOS BETANCUR JARAMILLO**.

“...Este extremo falla lamentablemente la demanda. No basta afirmar en una demanda que sufrió un perjuicio, los que según sostuvo esta misma sala en sentencia de 14 diciembre de 1989. proceso 5635 Ciro Angarita B., ponente doctor de GREIFF RESTREPO, ni siquiera se presumen. Hay que alegar y precisar en qué consistió este, alegación y precisión quedan la medida de la carga probatoria de la parte que está interesada en sacar adelante sus pretensiones.

Del aludido fallo se destaca.



“...Ahora bien cuando se trata de pedir, como en este caso indemnización de perjuicios, al actor le corresponde demostrar no sólo el incumplimiento de la obligación contractual, sino que dicho incumplimiento le ocasionó un daño...”

“...En otras palabras no basta afirmar que se produjo el perjuicio, sino que hay que alegar en qué consistió y dar la prueba correspondiente...”

Existen pronunciamientos jurisprudenciales ratificando que el daño que debe indemnizar sé es el que sufre, en principio ni menor ni mayor al padecido qué es el demandante quién tiene la carga de la prueba, para demostrar el valor real de la reparación y en su defecto a llegar prueba que demuestre dicha responsabilidad. Para el caso que nos ocupa no podemos mencionar y tener como prueba un informe en el cual se encuentra plasmada una posible hipótesis. Cuando hablamos de hipótesis hablamos de algo que presuntamente pudo haber ocurrido, pero que no es prueba y más para el caso de un accidente de tránsito, se debe demostrar claramente la falta al deber objetivo de cuidado que incurrió alguna de las partes.

“...Cómo se ha repetido una y otra vez por la jurisprudencia y la doctrina, todo autor de un daño debe indemnizar a quien lo padece, pero también se ha reiterado que esa reparación no debe ser inferior a lo que se debe, ni tampoco superior a los perjuicios que en verdad aquejan a la víctima, pues para que un daño sea objeto de reparación tiene que ser cierto y directo, por cuanto sólo corresponde reparar el perjuicio que se presenta como real y efectivamente causado y como consecuencia inmediata de la culpa o el delito; y ha puntualizado así mismo, que de conformidad con los principios regulativos de la carga de la prueba quien demanda judicialmente la indemnización de un perjuicio que ha sufrido le corresponde demostrar, en todo caso, el daño cuya reparación persigue y su cuantía, puesto que la condena por tal aspecto no puede entenderse más allá del detrimento padecido por la víctima- (Cas.Civil de 20 de marzo de 1990)”.

B. Nexo Causal.

El daño debe ser producto directo de quién se demanda su pago; del agente dañoso. Si el daño no le es imputable al demandado, bajo

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



ninguna circunstancia se puede endilgar se responsabilidad del hecho.

No hay prueba del nexo causal entre el daño producido y la actividad desplegada por el conductor demandado en este proceso.

Pues en el informe de accidentes de tránsito, se indica que es al conductor de la motocicleta a quién se le impone una hipótesis del posible accidente, pero como se ha reiterado la hipótesis es algo incierto, algo que no tiene sustento jurídico y más cuando hablamos que el agente de tránsito no presencié de manera directa la ocurrencia de los hechos, sino que es una persona que llega al lugar momentos después de la ocurrencia del mismo, razón por la cual no existe probabilidad alguna que podamos tomar una hipótesis como responsabilidad y que ésta sea prueba suficiente para demostrar la presunta obligación que le asiste a los demandados, sumado a ello para el caso en concreto mi poderdante debió ser remitido a un centro médico por las lesiones causadas y donde no se indagó cuál había sido lo que realmente ocurrió. Nos encontramos frente a una versión netamente emitida por los demandantes es decir que dicha hipótesis carece de sustento normativo, para considerarse responsabilidad atribuible a los aquí demandados, por esta razón respetuosamente solicitó al despacho se despache favorablemente la presente excepción.

C. Actividad del demandado

Al actuar con negligencia, imprudencia o violación de reglamentos, se actúa con culpa.

En este evento no hubo negligencia o imprudencia, impericia o violación de reglamentos por parte del conductor demandado, pues al encontrarnos en un caso de responsabilidad por actividades peligrosas (tesis que se construye con fundamento de la teoría del riesgo creado) no exime la obligación de demostrar el nexo causal entre el perjuicio y el ejercicio de la actividad peligrosa, lo que en este evento no puede mostrarse por absoluta inexistencia del nexo causal entre el resultado y la actividad que desarrollaba el conductor demandado.

Sumado a la negligencia e imprudencia por parte del conductor, el señor **Bruno**, quién omitió las señales de tránsito reglamentarias poniendo en riesgo la vida de las demás personas, pues si hablamos del lugar donde ocurrió el hecho, nos encontramos frente a un lugar el cual es de constante presencia de peatones, niños, animales y qué es conocido por la parte actora, pero que desconocieron dichas

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yr Castellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



circunstancias al exceder los límites de velocidad y más en una vía que cuenta con dos carriles para que hubiese podido desarrollar o desplegar una maniobra que evitar el resultado, es decir el conductor del vehículo de propiedad de la demandante dejó el resultado al azar sin guardar el deber objetivo de cuidado y comportarse como un actor vial dentro de una zona con alta presencia de peatones, al ser un paradero dedicado al descanso de los conductores quién es en forma segura ingresan a consumir alimentos y de igual forma retorna su camino dentro de este tramo vial.

3. COMPENSACIÓN DE CULPAS REDUCCIÓN DE INDEMNIZACIÓN.

De llegarse a demostrar la culpa del conductor de la demandante deberá indicarse que sean compensados las culpas o disminuir las en el porcentaje que estime el despacho.

Al encontrarnos frente a responsabilidades compartidas por parte de los dos actores viales quienes desarrollaban actividades peligrosas y que, por la imprudencia del conductor de la parte demandante, se dejó al azar el resultado ocasionando lesiones de carácter significativo a la integridad de mi poderdante.

Remito al despacho a la decisión de la **CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN CIVIL**, magistrado ponente WILLIAM NAMEN VARGAS, el 24 de agosto de 2009 discutida en salas de 7 de octubre 24 y 25 de noviembre del 2008 17 de marzo del 2009 y aprobada en sala de 4 de mayo del 2009.

4. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA Y POR PASIVA

Su señoría invoco esta excepción, teniendo en cuenta que la demandante no conducía el vehículo al momento de los hechos, es decir no está legitimada para interponer la presente acción, al tener en cuenta que el llamado a reclamar es el conductor, puesto que la reclamación derivada del contrato debe contar con la existencia de supuestos facticos que deben ser probados por el acreedor. Para este caso hablaríamos que al momento de los hechos el responsable del vehículo es el señor **BRUNO NIÑO VALBUENA**. Reiteración de la sentencia de 22 de febrero de 2018. (SC5170-2018; 03/12/2018).

Cabe resaltar que **el conductor del vehículo será responsable de los daños** siempre que no pruebe que fueron debidos a la **culpa exclusiva del perjudicado** o a la **fuerza mayor** ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y para este caso en concreto al



momento de los hechos el vehículo estaba a disposición y control de un tercero quien tiene la responsabilidad de responder a la propietaria por los daños ocasionados a este, es decir que el conductor aún no ha probado que la responsabilidad recaiga en mi poderdante.

Según esto, la responsabilidad pasa a ser **subjetiva** desde el momento que viene determinada por la **culpa o negligencia**. Saltarse un stop, una ceda el paso, cambiar de carril sin cerciorarse que se puede hacer o conducir distraído, es motivo de culpa. Por tanto, será el conductor quien deba responder por los daños que sufra un vehículo mientras no pruebe que la responsabilidad recae en un tercero, razón por la cual para el caso que nos ocupa quien está llamado a responder es quien tenía el vehículo al momento del accidente.

Por otra parte, cabe resaltar a su despacho que en la demanda impetrada no se observa que la demandante acredite la calidad de representante del señor **BRUNO NIÑO VALBUENA**, quien era el conductor del vehículo al momento de los hechos, y menos que acredite que actúa en calidad de agente oficiosa, razón por la cual esta excepción esta llamada a prosperar.

5. TEMERIDAD Y MALA FE

Una actuación es temeraria cuando una de las partes o su apoderado procede de manera desleal pues no le asiste la razón para realizar ciertos actos procesales.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 79 del código general del proceso se presume que ha existido temeridad o mala fe en los siguientes casos:

Cuando sea manifiesta la carencia de fundamento legal de la demanda, excepción, recurso, oposición o incidente **o a sabiendas se aleguen hechos contrarios a la realidad.**

(...)

Cuando se utilice el proceso, incidente o recurso para fines claramente ilegales o con propósitos dolosos o fraudulentos.

6. ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA

Con base en una sentencia de unificación del 2012, la Sección Tercera del Consejo de Estado precisó que el enriquecimiento sin causa constituye básicamente una pretensión y que la autonomía de la *actio*

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



de *in rem verso* se relaciona con la causa del enriquecimiento y no con la vía procesal adecuada para tramitarla.

Por esta razón, la parte demandante pretende manifestar un daño que no está probado razón por la cual no le asiste derecho alguno, buscando un enriquecimiento sin causa y un detrimento patrimonial a mi poderdante.

7. CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO - CONDUCTOR DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR DE PROPIEDAD DE LA DEMANDANTE.

El señor **BRUNO NIÑO VALBUENA**, fue directamente el responsable y causante del accidente de tránsito, debido a su negligencia imprudencia, impericia, y violación de reglamentos puesto que fue el quien excedió los límites de velocidad y ocasiono el accidente, dado que en el lugar de los hechos existen señales que indican que la velocidad debe ser de 30 kilómetros por hora, para evitar accidentes, por el contrario de manera imprudente y sin disminuir la velocidad o tomando otras precauciones continuo con el recorrido a gran velocidad generando el accidente y ocasionando lesiones a su integridad a mi poderdante.

No se detuvo ante las señales existentes metros antes señalando que existía peligro de personas saliendo de lugares (comederos) no disminuyó su velocidad ante la proximidad que existen personas y vehículos tal como lo indica los artículos 61 y 74 de Ley 769/2002 que a la letra indica que:

ARTÍCULO 61; Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción de un vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento.

Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección



Lo que nos indica que la velocidad del vehículo antes del impacto se encontraba por encima de la velocidad máxima permita no solo por la demarcación de la vía, la característica del lugar (zona urbana) y por lo descrito en el artículo 74 y 107 de la Ley 769/2002 Código Nacional de Tránsito.

Cabe resaltar que el **conductor del vehículo será responsable de los daños** siempre que no pruebe que fueron debidos a la **culpa exclusiva del perjudicado** o a la **fuerza mayor** ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y para este caso en concreto al momento de los hechos el vehículo estaba a disposición y control de un tercero quien tiene la responsabilidad de responder a la propietaria por los daños ocasionados a este, es decir que el conductor aún no ha probado que la responsabilidad recaiga en mi poderdante.

Por esta razón le solicito a su despacho resuelva favorablemente la presente excepción.

EXCEPCIONES DE FONDO DE OFICIO.

En caso de llegarse a demostrar en el curso del proceso algún hecho que permita concluir que el hecho no existió que no hay obligación de indemnizar a pagar se demuestra alguna de las formas de extinguir las obligaciones solicitó informar espantos a al señor juez que así se declara.

CONTESTACION A LA SOLICITUD DE MEDIDAS CAUTELARES

Nos oponemos a las medidas cautelares deprecadas y practicadas, por derivarse de un hecho el cual no cuenta con prueba alguna que realmente demuestre el hecho y que le asista responsabilidad a los demandados, razón por la cual solicito respetuosamente al despacho no se decreten las medidas cautelares, solicitadas por la parte demandante.

PRUEBAS

MEDIOS DE PRUEBA

DOCUMENTALES.

Copia de los gastos en que debió incurrir el demandado a raíz de los daños ocasionados y las lesiones sufridas.

Copia del informe técnico anexo a la presente demanda.

TESTIMONIALES.

Sírvase señor juez citar a rendir testimonio a las siguientes personas.

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.

Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.

Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



Al señor **WILSON AMADIS MARTINEZ FONSECA**, identificado con cedula de ciudadanía No. 80.147.438, Cel: 3115743571, Parrillero de la moto en el momento del accidente, y quien es testigo presencial de los hechos, y nos podrá dar una versión clara acerca de los hechos que sustentan esta demanda.

Al **JAIR EDWIN SARMIENTO PENAGOS**, identificado con cedula de ciudadanía No. 79.792.899, Cel: 3214498134, Observó el accidente (transitaba por el lugar) podrá dar una versión clara acerca de los hechos que sustentan esta demanda.

Al señor **JOSE ALEXANDER ROJAS ROMERO**, identificado con cedula de ciudadanía No. 80.654.881, Cel: 3163005439, Observó el accidente (ciclista) podrá dar una versión clara acerca de los hechos que sustentan esta demanda.

INTERROGATORIO DE PARTE:

- Solicito al señor juez, ordene la citación y comparecencia de señora demandante, para que absuelva el interrogatorio de parte en el momento procesal oportuno y declare de circunstancias de tiempo modo y lugar para el nacimiento de la obligación demandada.

Prueba pericial

De conformidad con lo establecido en el artículo 227 del Código General del Proceso, indico a su despacho se sirva decretar como prueba el Concepto Técnico, emitido por el doctor **YOIBER RENE CASTELLANOS TORRES**, identificado con cedula de ciudadanía No. 1.053.336.757, de Chiquinquirá - Boyacá, Especialista en Investigación de accidentes de tránsito aprobado con registro legal según resolución 494 del 12 de julio del 2019 por medio del cual se realiza el registro de posgrado o especialización en el campo de vías y/o transportes, quien nos indica de una manera cuales fueron los posibles motivos y factores determinantes del accidente de tránsito, y de esta forma ilustrara a su despacho sobre la ocurrencia de los posibles hechos, quien realizó un estudio acerca de los documentos existentes para este proceso.

ANEXOS

El indicado en la prueba documental.

Copia digital de la contestación

Copia del dictamen pericial.

Copia de los gastos en que incurrió el demandado.

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.
Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrkastellanos.rc@gmail.com.
Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



NOTIFICACIONES

A la demandante en los datos suministrados en la demanda.

Mis poderdantes en la calle 21 No. 7-58 del municipio de Apulo-Cundinamarca, y a través de mi correo electrónico y dirección.

El suscrito apoderado de los demandados Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C. o en la carrera 8 numero 19 - 56 piso 1 barrió las cruces de la Dorada (Caldas), celular número 3187343690, correo electrónico: carlos.ladino1223@outlook.es

Atentamente,


CARLOS ALBERTO LADINO AYALA

C.C.No. 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas
T. P. No. 293.767 del Consejo Superior de la Judicatura.



Carlos Alberto Ladino Ayala

ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
CRC ABOGADOS & ASOCIADOS S.A.S NIT. 860007322-9



Señor:

JUZGADO PROMISCUO MUNICIPAL DE TENA CUNDINAMARCA

Diagonal 3 No. 3-15

juzgadomunicipaltena@gmail.com

E. S. D.

REF: Poder especial amplio y suficiente
Radicación No.: 2020-0004
Referencia: Responsabilidad Civil Extracontractual
Demandante: CLAUDIA PATRICIA MORA ZAMORA
Demandado: OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ
LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO

OSCAR HUMBERTO SÁNCHEZ MARTÍNEZ, mayor de edad, identificado con cedula de ciudadanía No. 79.996.347, de Bogotá D.C., obrando en mi propio nombre y representación, por medio del presente escrito manifiesto a usted que confiero **PODER ESPECIAL**, amplio y suficiente al Doctor **CARLOS ALBERTO LADINO AYALA**, domiciliado y residente en la dorada caldas, identificado con cedula de ciudadanía No. 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas, portador de la tarjeta profesional número 293767 del Consejo Superior de la Judicatura, para que en mi nombre y representación inicie y lleve hasta su culminación contestación de demanda de responsabilidad civil extracontractual **No. 2020-00049**, que se adelanta en su despacho, promovido por la señora **CLAUDIA PATRICIA MORA ZAMORA**, de acuerdo al auto **ADMISORIO** de la demanda de fecha dos de julio de 2020, mi apoderado cuenta con amplias facultades para garantizar mis derechos dentro del proceso de la referencia.

Mi abogado queda facultado para: Conciliar, recibir, transigir, desistir de las pretensiones, sustituir, reasumir, presentar acciones de tutela, renunciar a este poder, presentar recursos, solicitar copias, presentar pruebas periciales y en general las facultades en listadas en el artículo 77 del Código General del Proceso, tendiente a salvaguardar mis intereses.

Pido al señor Juez reconocerle personería jurídica a mi abogado.

Atentamente,

OSCAR HUMBERTO SÁNCHEZ MARTÍNEZ
Cedula de ciudadanía No. 79.996.347, de Bogotá D.C.

Acepto

CARLOS ALBERTO LADINO AYALA
Cédula de ciudadanía número 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas
T. P. No. 293.767 del Consejo Superior de la Judicatura.

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.
Email: ycastellano@rcnmail.com - carlos.ladino1223@outlook.es
Celular 3111331177 - 3193864968 - 3107343600





PRESENTACIÓN PERSONAL
El anterior escrito fue presentado ante el
NOTARIO SESENTA Y CINCO DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Personaje: Escar J. Urbina
Escobar J. Urbina
C.C. 29 996 347 0064

Tarjeta Profesional No. _____
y declaro que reconozco como válida la firma que aparece en el presente documento y que el presente documento es auténtico.

Fecha: 26 OCT 2020

El Declarante: [Firma]
Fernando Rodríguez Uribe
NOTARIO 64 ENCARGADO



[Firma]



Señor:
JUZGADO PROMISCOU MUNICIPAL DE TENA CUNDINAMARCA
Diagonal 3 No. 3-15
juzgadomunicipaltena@gmail.com
E. S. D.

REF: Poder especial amplio y suficiente
Radicación No.: 2020-0004
Referencia: Responsabilidad Civil Extracontractual
Demandante: CLAUDIA PATRICIA MORA ZAMORA
Demandado: OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ
LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO

LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO, mayor de edad, identificada con cedula de ciudadanía No. 20.872.225 Apulo- Cundinamarca, obrando en mi propio nombre y representación, por medio del presente escrito manifiesto a usted su señoría que confiero **PODER ESPECIAL**, amplio y suficiente al Doctor **CARLOS ALBERTO LADINO AYALA**, domiciliado y residente en la dorada caldas, identificado con cedula de ciudadanía No. 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas, portador de la tarjeta profesional número 293767 del Consejo Superior de la Judicatura, para que en mi nombre y representación inicie y lleve hasta su culminación contestación de demanda de responsabilidad civil extracontractual No. **2020-00049**, que se adelanta en su despacho, promovido por la señora **CLAUDIA PATRICIA MORA ZAMORA**, de acuerdo al auto **ADMISORIO** de la demanda de fecha dos de julio de 2020, mi apoderado cuenta con amplias facultades para garantizar mis derechos dentro del proceso de la referencia .

Mi abogado queda facultado para: Conciliar, recibir, transigir, desistir de las pretensiones, sustituir, reasumir, presentar acciones de tutela, renunciar a este poder, presentar recursos, solicitar copias, presentar pruebas periciales y en general las facultades en listadas en el artículo 77 del Código General del Proceso, tendiente a salvaguardar mis intereses.

Pido al señor Juez reconocerle personería jurídica a mi abogado.

Atentamente,


LEYDI XIMENA GALINDO PULIDO

Cedula de ciudadanía No. 20.872.225 Apulo- Cundinamarca

Acepto


CARLOS ALBERTO LADINO AYALA

Cédula de ciudadanía número 10.188.218 expedida en la Dorada Caldas
T. P. No. 293.767 del Consejo Superior de la Judicatura,



PRESENTACIÓN PERSONAL (64)
El anterior escrito fue presentado ante el
NOTARIO SESENTA Y CUATRO DEL CUCULO DE BOGOTÁ

Personalmente por: Leydi Jimena
Salcedo Pulido

quien exhibió la C.C. 20822225 de ABITO

y Tarjeta Profesional No. _____
y declaró que reconoce la firma que aparece en
el presente documento, a que se refiere el No. de este es cierto.

Fecha: 30 de oct 2020

El Declarante: [Firma]

Cervantes Rodríguez Herrera
NOTARIO





OUTECO
BAJAJ
KYMCO
CODENSA
CREDITO FACIL

COTIZACIÓN
Nº 7235

61 8801 321 489 5721
ail.com

Distribuidor Autorizado

SEÑORES: Oscar Humberto Carreño
DIRECCIÓN: NIT: 29 996 347
TELÉFONO: 320 898 9666 CIUDAD: EL FUTURO S.A.S
NIT: 901.058.173-4

FECHA
DIA MES AÑO

REPUESTOS

Cant.	DESCRIPCION DE LOS ARTICULOS	VR. UNIT.	VR. TOTAL
	Guardabarro del.		55.000
	caremaje		52.000
	Fareta		120.000
	Visor		25.000
	Cubierta Velocimetro		50.000
	Tacometro		480.000
	Espejo RH		23.000
	Espejo LH		23.000
	Tanque		750.000
	Aleta tanque RH		30.000
	Aleta tanque LH		30.000
	Tapa lateral RH		48.000
	Cubierta Sillin		100.000
	Stop		80.000
2	Borra suspension		150.000
	Soporte reprocopie LH		161.000
	Reprocopie del 129		22.000
	Reprocopie Tras 129		20.000
TOTAL \$			

[illegible]

Carrera 9 Número 12-88, oficina 604, edificio Campos de la Ciudad de Bogotá D.C.
Email: carlos.ladino1223@outlook.es - yrcastellanos.rc@gmail.com.
Celular 3114133177 - 3187343690- 3193864968.



Yoiber Rene Castellanos



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

Señores

**JUZGADO PROMISCOU MUNICIPAL (TENA CUNDINAMARCA)
FISCALIA GENERAL DE LA NACION
E. S. D**

**REF: PRESENTACION INFORME TECNICO ACCIDENTE DE TRANSITO
PROCESO 2020-00049**

LESIONES PERSONALES EN ACCIDENTE ART. 111 C.P.

YOIBER RENE CASTELLANOS, Especialista en Investigación de accidentes de tránsito aprobado con registro legal según resolución 494 del 12 de julio del 2019 por medio del cual se realiza el registro de posgrado o especialización en el campo de vías y/o transportes. Además se fundamentan su solicitud en lo dispuesto en la Ley 33 de 1989 por la cual se reglamentó el ejercicio de la profesión de Ingeniería de Transportes y Vías en Colombia, y la Resolución 230 de 2010, "Por medio se la cual se reglamenta el registro de Posgrado o Especialización en el campo de Vías y/o Transporte y se le da alcance y se adiciona la Resolución N° 002 de 1989 "Por medio de la cual se adopta un sistema de calificación (Número) que identifique cada Matricula Profesional expedida del Consejo Profesional de Ingeniería en Transporte y Vías de Colombia para realizar Reconstrucción y análisis jurídico de accidentes de Tránsito y conforme al artículo 408 del C.P. rindo informe del análisis y reconstrucción del accidente en la referencia.

CLASE Y GRAVEDAD DEL ACCIDENTE:

Accidente de tránsito modalidad choque. Con Herido.

PARTICIPANTES:

1. **BRUNO NIÑO VALVUENA**, identificado con C.C No. 79.101.545 conductor vehículo tipo automóvil marca honda, línea civil lx, color: Shoreline de servicio particular con placa **BRP 240**.
2. **OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ**, identificado con C.C No. 79.996.347, conductor vehículo tipo motocicleta, marca: bajaj pulsar, línea 180, color rojo de servicio particular con placa **RFE13C**.

LUGAR DEL ACCIDENTE:

en la vía Girardot – Mosquera km 85+070. Sector la pala Coordenadas geográficas. Lat. 04-40'4" Long. 74° -23'5"

FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:

sábado 04 de enero de 2020 siendo aproximadamente las 09:00 Horas

1. MISIONES ENCOMENDADAS:

Análisis técnico del desarrollo del accidente, teniendo en cuenta ubicación del vehículo implicado en el accidente, velocidades aproximadas, distancias, el cual llegue a la conclusión que Existe una responsabilidad.



OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito como objeto de estudio busca fundamentar de manera técnica e imparcial las variables que dieron al origen al accidente de tránsito, mediante el estudio y análisis a las evidencias aportadas a la investigación y aquellas obtenidas durante el proceso de recolección, con el fin de demostrar la cinemática del evento y de esta forma identificar las causas concluyentes en el accidente de tránsito.

METODOLOGÍA Y PROCESO DE INVESTIGATIVO

La investigación del accidente de tránsito se ha desarrollado mediante un proceso de recolección, análisis y vinculación de datos registrados mediante la utilización de herramientas tecnológicas, con el fin de responder al planteamiento de las causas que originaron el accidente, valorando cada una de las actuaciones adelantadas por la autoridad de tránsito y todo aquello que amerite vinculación con la investigación.

El proceso investigativo se origina a partir del análisis de los documentos entregados para la investigación, posteriormente se adelanta una inspección al lugar de los hechos donde se analiza y recolecta cada una de las evidencias que aportarán información vital en el proceso de reconstrucción, continuando con las siguientes etapas.

- ✓ **Evidencias y proceso investigativo:** Para la fase de evidencias se tienen en cuenta los elementos que se resaltarán de acuerdo con la información suministrada y los hallazgos encontrados durante el proceso de investigación.
- ✓ **Análisis e interpretación:** En esta etapa del proceso se analizan cada una de las evidencias donde se pretende exponer la dinámica del accidente.
- ✓ **Cinemática:** En esta línea de análisis se demuestra la mecánica de movimiento a partir de las condiciones de tiempo y espacio de cada uno de los participantes y los factores influyentes.
- ✓ **Análisis físicos y matemáticos:** Aplicación de métodos y modelos fisicomatemáticos, donde se determinan velocidades, trayectorias entre otras, los cuales formulan una respuesta técnica a las causas del accidente.
- ✓ **Argumentos:** Aplicación y fundamentación de criterios técnicos desarrollados durante el proceso investigativo los cuales demuestran, refutan o justifican las hipótesis formuladas.
- ✓ **Conclusiones.**

DILIGENCIAS REALIZADAS

A continuación, se le comunican los hallazgos y se informa de los resultados de los estudios y análisis del informe de accidentes de tránsito donde los EF. Y EMP basándose en lo aportado por parte OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ, identificado con C.C No. 79.996.347 de Bogotá D.C Víctima de lesiones personales culposas en accidente de tránsito, Aclaro que el perito especialista realiza sus estudios y análisis con base al informe aportado y elementos probatorios EF. EMP. mas no con el contenido de las versiones.



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

1. SOLICITUD DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación y reconstrucción del accidente de tránsito es solicitado por el señor **OSCAR HUMBERTO MARTINEZ**, identificado con C.C No.79.996.347. de Bogotá D.C.

2. DESCRIPCION CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA APORTADA A LA INVESTIGACIÓN.

- a) Copia, Informe Policial de accidentes de tránsito IPAT No. A-000, en tres (03) folios, firmado por el señor GARCIA RUBIANO JOHN E., funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte.
- b) (Archivo Digital) de diez (10) fotografías de posición final de los vehículos involucrados en el accidente de tránsito en formato JPG.
- c) (Archivo digital formato PDF) en dos (06) folios Informe pericial de clínica forense No UBMS-DSC-00087- C-2020 firmado por NATALIA CATHERINE NAVARRETE RUIZ, Profesional Universitario Forense e informe pericial UBMS-DSC -00557-C- 2020 referencia Noticia Criminal 322020-80004.
- d) (Archivo digital formato PDF) en cuarenta y seis (46) folios historia clínica de la clínica de ortopedia y accidentes laborales del señor **OSCAR HUMBERTO MARTINEZ**, identificado con C.C No.79.996.347. de Bogotá D.C.

3. DESCRIPCION CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE LA ACTIVIDAD TECNICO-CIENTÍFICA:

- ✓ Se realiza el estudio de la documentación enviada por el señor **OSCAR HUMBERTO MARTINEZ**, con el fin de responder lo solicitado en la misión de trabajo y específicamente el análisis del lugar de los hechos, del Informe policial de accidente de tránsito, lesiones con incapacidad médico legal y experticia técnica.
- ✓ Se realiza el respectivo estudio, para determinar si es posible determinar la magnitud de la responsabilidad de la motocicleta antes en el sitio y después de la colisión, posición relativa de impacto, trayectoria del vehículo en la vía y la evitabilidad del accidente.
- ✓ Se enunciarán los hallazgos.
- ✓ Se interpretarán los resultados.
- ✓ Para realizar la reconstrucción analítica de un caso, Se utilizan por parte del perito los materiales antes mencionados y se aplican los modelos, principales, teorías y leyes de la física en específico de la cinemática y la dinámica del movimiento de los cuerpos. Estas áreas del conocimiento de las ciencias naturales, cuentan con una base teórica y experimental desarrollada, probada Y reconocida por la comunidad científica a nivel nacional e internacional.



CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

Teniendo en cuenta las características geométricas de la vía y sus componentes de seguridad, se hace una descripción detallada de cada uno de los dispositivos de señalización y demarcación encontrados durante la inspección y corroborados tanto en el informe policial de accidentes de tránsito.

HALLAZGOS:

La Información es tomada del informe Policial de Accidente de Tránsito No. A 000 el cual fue elaborado señor **GARCIA RUBIANO JOHN E**, funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte.:

EVIDENCIAS Y PROCESO INVESTIGATIVO

Para la fase de evidencias se tienen en cuenta los elementos que se resaltarán de acuerdo con la información suministrada y los hallazgos encontrados durante en proceso investigativo.

1. Dibujo topográfico informe policial de accidentes de tránsito (IPAT).
2. Descripción de daños (1) Automóvil de placas **BRP240**.
3. Descripción de daños (2) Motocicleta de placas **RFE13C**.
4. Identificación de participantes (Conductores).
5. Análisis a las evidencias.

CARACTERÍSTICAS DEL ACCIDENTE:

Clase de accidente tránsito: Choque

Lugar: en la vía Girardot – Mosquera km 85+070. Sector la pala Coordenadas geográficas. Lat. 04-40'4" Long. 74° -23'5"

Fecha del accidente: 04 de enero de 2020

Hora de ocurrencia: 09:00 horas

Hora de levantamiento: 09:30 Horas

Características del lugar: Departamental – tramo de vía- normal.

Características de la vía 1:

La vía donde ocurrió el accidente es: Curva, pendiente, calzadas: uno, carriles: tres o más, superficie de rodadura: Asfalto, estado: bueno, seca sin iluminación artificial, señales horizontales: línea continua, línea segmentada, línea de borde blanca, visibilidad: normal

Características para la vía 2: el agente de tránsito no describió nada

Para determinar la magnitud de la velocidad del vehículo antes en sitio y después de la colisión, la posición relativa de impacto vehículo 1 y motocicleta 2 las trayectorias de los rodantes en la vía y la evitabilidad del accidente; se hizo el análisis del numeral 17 croquis del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. A 000 el cual fue elaborado señor **GARCIA RUBIANO JOHN E**, funcionario de la Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transporte.:



Yoiber Rene Castellanos



ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

Análisis del croquis:

En el croquis, ver figura 1, se observa la representación de un tramo de vía en la vía Girardot – Mosquera km 85+070. Sector la pala Coordenadas geográficas. Lat. 04-40'4" Long. 74° -23'5" Curva, pendiente, calzadas: uno, carriles: tres o más, superficie de rodadura: Asfalto, estado: bueno, seca sin iluminación artificial, señales horizontales: línea continua, línea segmentada, línea de borde blanca, visibilidad: normal, Se observa que Para la fase de evidencias se tienen en cuenta los elementos que se resaltarán de acuerdo con la información suministrada y los hallazgos encontrados durante en proceso investigativo, además un aspecto importante dentro del proceso investigativo es la realización de la dinámica del accidente donde se debe tener en cuenta la recolección de evidencias adelantada en el lugar de los hechos por el equipo investigador realizada, fijando cada elemento que compone la vía y su entorno, una vez realizada la información en el software de reconstrucción Edge FX, se procede a reconstruir el lugar donde se presentó el accidente con el fin de adelantar una representación gráfica con precisión milimétrica del lugar de los hechos, trabajando a una escala real 1-1.

información en el software de reconstrucción Edge FX, se procede a reconstruir el lugar donde se presentó el accidente con el fin de adelantar una representación gráfica con precisión milimétrica del lugar de los hechos, trabajando a una escala real 1-1.

En las siguientes imágenes se puede observar tanto el croquis elaborado por la Policía de Tránsito como el plano topográfico en 3D elaborado por este investigador, demostrando la posición final de cada vehículo y las evidencias dejadas sobre la vía, producto del impacto, teniendo en cuenta las características geométricas de la vía y la ambientación de los elementos que componen el entorno paisajístico del lugar.

DIBUJOS TOPOGRÁFICOS Y POSICIÓN FINAL EMP Y EF

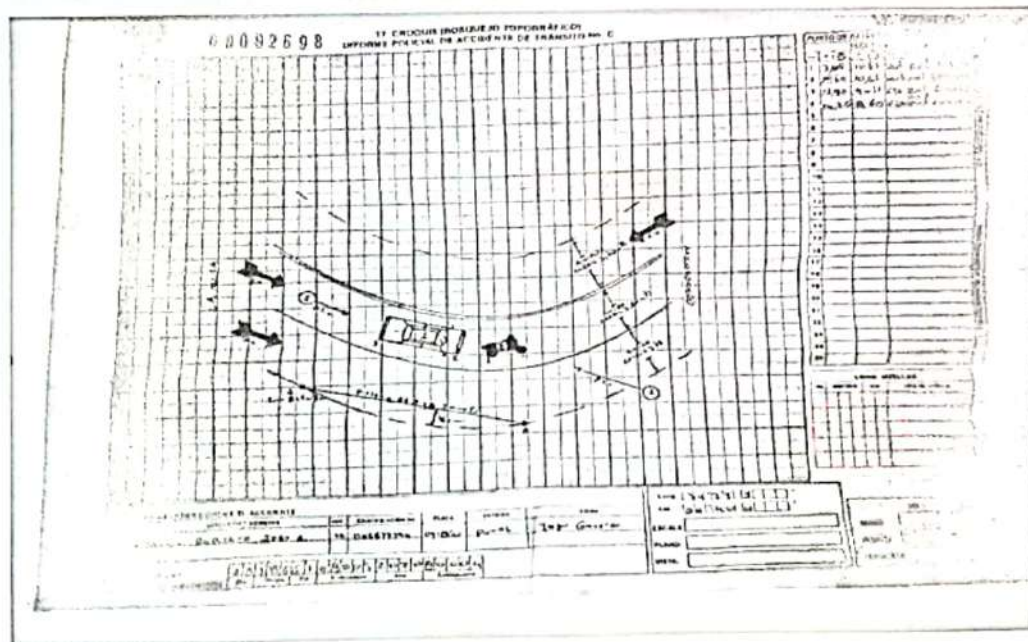


IMAGEN. Dibujo topográfico elaborado por la policía de tránsito.



DESCRIPCIÓN DE DAÑOS

Para la descripción de daños se tienen en cuenta la inspección realizada y descrita en el Informe policial de accidentes de tránsito (anexo descripción de daños), realizado por el señor GARCIA RUBIANO JORGE, adscrito a la policía de tránsito del sector, donde detalla que los daños para el vehículo (1) así:

(presenta daño en la parte delantera, capo, guarda barro rotos, deformación panorámica.)



En la imagen se puede apreciar los daños ocasionados en el vehículo donde están encerrados con el círculo rojo.

Daños vehículo No 2

(daño tapa del carenaje, guarda barro delantero y atrás y por establecer.)

No se observan en el croquis evidencias físicas y/o elementos materiales probatorios de huellas de frenado que indiquen bloqueo de llantas o frenada en seco del vehículo 1 (Automóvil) de igual manera huellas de arrastre metálico del vehículo 2 (motocicleta) o arrastre de su conductor que indiquen deslizamiento.





Yoiber Rene Castellanos



ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

En la imagen se puede apreciar daños de la motocicleta en el accidente de tránsito

Plano del lugar del accidente de tránsito:

El plano se elaboró con las medidas registradas en el croquis del informe Policial de Accidente de Tránsito No. A 0000 elaborado por tránsito Y Transporte Municipal



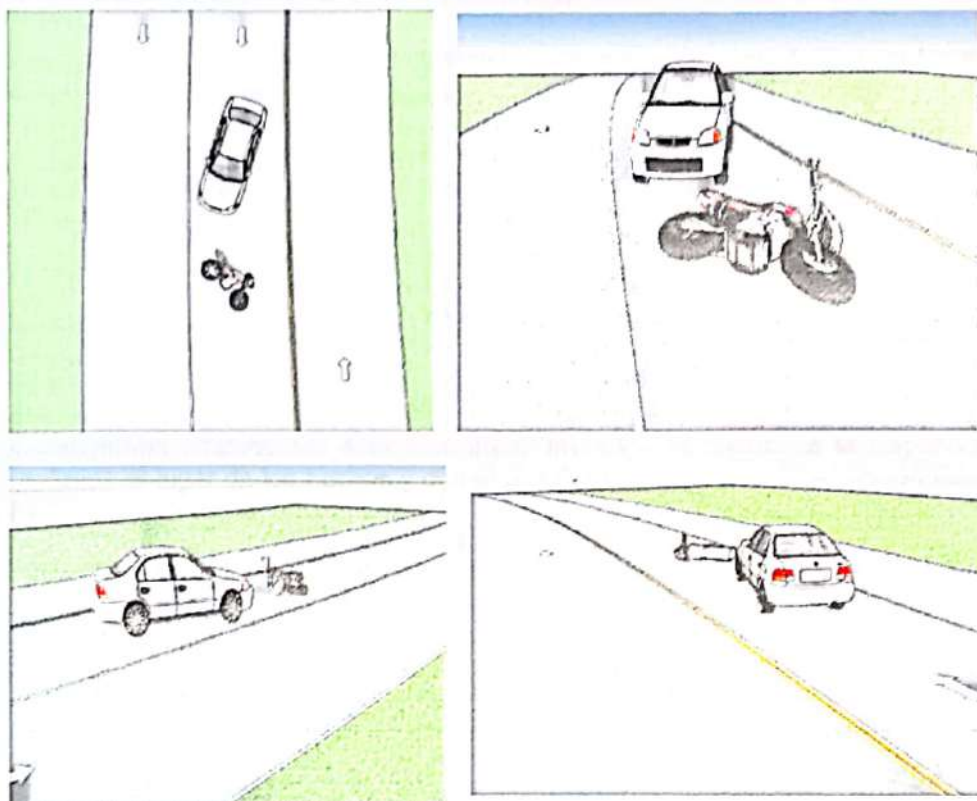
CINEMÁTICA DEL ACCIDENTE

CONFIGURACIÓN DEL IMPACTO

La cinemática del accidente se plantea a partir de las evidencias, tanto de las que fueron descritas en el presente informe y las adelantadas por las autoridades judiciales como también las que se recaudaron durante el proceso investigativo.

De acuerdo a las apreciaciones anteriormente citadas se realiza un análisis del movimiento generado durante las fases del accidente (antes, durante y después) mediante la correlación de evidencias medidas de vía y con la ayuda como el software de reconstrucción Edge FX, Crash Math y la recolección electrónica de evidencias en el sitio estableciendo con un alto grado de certeza técnica la forma en la que ocurrieron los hechos, permitiendo a si argumentar las causas eficientes y determinantes en el desarrollo del accidente.

Otro aspecto relevante para el planteamiento de la cinemática del accidente es el informe policial de accidente, el cual ubica una trayectoria pre-impacto de los vehículos así:



<https://wettransfer.com/downloads/218452a2f1daa7f4ad81b8580ddb07ce20201106003216/199867a496a5945db8cf699b4d77e59120201106003244/b7f88f>

La participante (1) conductor vehículo se desplaza sobre la vía nacional la mesa – Mondoñedo

El participante (2) conductor motocicleta momentos antes del impacto, espera a que se abra paso conductor o reduzcan velocidad para poder pasar la vía nacional y poder tomar la vía Mondoñedo la mesa.

El participante (1) conductor del automóvil, no detiene su vehículo o reduce la velocidad a pesar de la señal SR-30 metros antes sobre la en la vía la mesa – Mondoñedo km85+070; Donde detalla que los daños para el vehículo (1) automóvil luego de la maniobra de aceleración recorre una distancia de aproximadamente 14.64 metros, el cual al observar al motociclista no realiza ninguna maniobra de evasión de percatarse de la presencia de la motocicleta

alcanzando una velocidad por encima de los 35.09 Km/h, impactando con la estructura lateral derecho de la motocicleta, el vértice anterior izquierdo del vehículo (1) automóvil (Bumper delantero fracturado, guarda fango delantero izquierdo abollado, farola delantera izquierda rota; daños internos por establecer) lo que genera que el conductor de la motocicleta sea expulsado generándose las lesiones descritas, la motocicleta realiza un giro de volcamiento sobre su lateral izquierdo de 90° sentido contrario de las manecillas del reloj, recorriendo una distancia de 9.64 metros siendo su posición final en volcamiento, seguidamente el vehículo (1) recorre una distancia desde el área de impacto hasta su posición final de 11,65 metros deteniéndose sobre la vía nacional



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

ANÁLISIS TÉCNICO A LAS EVIDENCIAS

Para la estimación de las velocidades de impacto y post impacto de cada vehículo, se tuvo en cuenta los modelos físicos de:

1. velocidad simple por fricción para el vehículo (1) automóvil
2. velocidad (vectorial) hacia una aceleración para el vehículo (1) automóvil
3. Distancia Total de Parada para el automóvil (DTP)

Lo anterior teniendo en cuenta las distancias recorridas por cada vehículo desde un área de impacto hasta su posición final, estimando que el vehículo (1) recorrió una distancia post-impacto de 11,65 metros, mientras que la motocicleta realizó un desplazamiento de 9.64 metros. los valores de cada modelo se constituyeron a partir de las evidencias fijadas por la policía de tránsito y mediante las labores investigativas adelantadas este funcionario investigador, mediante la inspección realizada al lugar de los hechos y con el uso del software de reconstrucción Edge FX.

ANALISIS DE CAMPO.

Se realiza desplazamiento al lugar de hechos y se observa el comportamiento de la movilidad y el paso de los vehiculos.

en la vía Girardot – Mosquera km 85+070. Sector la pala flujo vehicular empieza desde las 08:00 am a 11:00am desde 14:00 horas a 17:00 horas y se mantiene hasta las 19:00 horas el flujo vehicular para la hora en que se presenta el accidente, que corresponde 09:00 horas aunque el día de la observacion sea otro día diferente al de los hechos, esto no es menos cierto que la movilidad sea de bastante congestión en ese lugar, por lo que no permite que se exceda los límites de velocidad. Para el vehiculo de placas RFE-13C, que va saliendo de una velocidad cero.

Estando realizando las tomas del lugar se observa pasar bastantes vehiculos entre ellos vehiculos con las mismas características que el implicado que tiene el del accidente donde la gran mayoría de las personas por el lugar transitado reducen su velocidad para evitar siniestros viales, lo que al parecer no sucedió para este día ya que es evidente por el impacto y fuerza que se llevaba ocurre este lamentable hecho.

Para realizar un buen analisis de la causa del accidente, se debe precisar la dimension del vehiculo, peso, las causas probables del accidente y demas que ella resulten.

Se trata de un vehiculo: particular, maraca: honda, carroceria: cedan, modelo: 2005, Motor I-4 de 1.7L Hombre de 5 velocidades con transmisión OD, 115 a 6,100 rpm caballos de fuerza, 110 a 4.500 rpm de par, Tipo de tracción delantera, Estéreo AM / FM, radio de búsqueda y escaneo, Tapizado del asiento de tela, INTERIOR

Espacio para la cabeza frontal 40 "
Espacio para la cabeza trasero 37 "
Espacio para hombros delantero 53 "
Espacio para hombros trasero 52 "
Espacio delantero para las caderas 51 "
Espacio para las caderas trasero 50 "
Espacio para las piernas delante 42,2 "
Espacio para piernas trasero 36,0 "
Capacidad de equipaje 12,9 Pies Cúb.
Capacidad máxima de carga 12,9 Pies Cúb.
Asientos estándar 5
EXTERIOR
Longitud 175,4 "



Yoiber Rene Castellanos

10

**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

Ancho del cuerpo 67,5 "
Peso corporal 56,7 "
Distancia entre ejes 103,1 "
Claridad del piso N / A
Bordillo 2,560 Libras

Segun informe de accidente de transito por su caracteristica del vehiculo puede ser lo que expresa la siguiente imagen.



Se trata de una motocicleta particular pulsar Motor: 4 tiempos, Monocilíndrico, DTS-i torque Cilindrada: 178.6 cc, cambios Cambios: 5,refrigeracion Refrigeración: Aire, peso Peso: 145 kg, gas Sistema de alimentación: Carburación.



1. El tiempo de percepción y reacción.
 - a) Tiempo de percepción
 - b) Tiempo de reacción (la suma de estos dos términos nos da el tiempo de percepción - reacción humana)
 - c) Tiempo de reacción mecánica.
- a) El tiempo de percepción corresponde a la etapa de detección; coincide su comienzo con el comienzo del Tiempo de percepción y reacción y finaliza cuando el conductor mueve sus ojos para focalizar en la zona central de sus retinas aquello que ha detectado (fin del tiempo de percepción y comienzo del tiempo de reacción). Un valor medio es del orden de 0,3 seg.
- b) A su vez, dentro del tiempo de reacción, también denominado PIEV (Percepción, Intelección, Emoción, Volición) se reconocen cuatro etapas:
 - 1.1. Identificación- 1.2. Evaluación- 1.3. Decisión- 1.4. Respuesta.
- 1.1. La identificación o Percepción (identificación del riesgo o peligro, información sobre el mismo) marca el comienzo del tiempo de reacción. Esta etapa finaliza cuando se ha acopiado la información adecuada y suficiente como para valorar el riesgo. Un valor medio de la duración de esta etapa es del orden de 0,3 segundos.
- 1.2. La evaluación o Intelección (Comprensión de la situación, Interpretación del riesgo o peligro), comienzan cuando finaliza la etapa anterior y termina cuando, una vez procesada la información, se concluye si el riesgo es tal o no. Gran cantidad de errores en esta etapa de evaluación, son causas de accidentes. Su duración aproximada es de 0,5 seg.
- 1.3. La decisión o Emoción (Adopción de la maniobra más conveniente) comienza cuando finaliza la etapa anterior y termina al iniciarse la respuesta. En esta etapa, se resuelve si es conveniente modificar la velocidad, o la dirección, o la aceleración, etc. Las duraciones en la respuesta oscilan entre 0,5 y 1 segundo.



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

1.4. La respuesta o Volición (Acción sobre los mandos del vehículo), comienza cuando el centro motor del cerebro envía la orden de ejecución al grupo de músculos correspondiente y termina cuando los músculos comienzan a ejecutar la orden. La duración media de esta etapa es de 0,2 seg.

a) El tiempo de reacción mecánica comienza al terminar la etapa de respuesta y finaliza cuando el vehículo empieza a responder a las acciones ejecutadas por el conductor.

Este tiempo corresponde a aquel que surge por la inercia de los mecanismos móviles, elasticidad de los elementos que transmiten la orden en los elementos mecánicos, etc. Su duración media es del orden de 0,5 seg.

C). Se realizó levantamiento Topográfico de la vía, donde se observa que el señor agente de tránsito en el croquis bosquejo topográfico no manifestó o subrayo nada sobre la pendiente para la vía, tampoco registro longitud de huellas de acuerdo al informe suministrado a este especialista.

	Esta señal se empleará para notificar la velocidad máxima a la que se puede circular (velocidad de operación), expresada en múltiplos de 10 y en kilómetros por hora (km/h). La limitación de velocidad debe aparecer razonable y no innecesariamente restrictiva, pues los límites excesivos perjudican la credibilidad de la señalización, la capacidad de la carretera, o provocan accidentes por alcance o formación de colas. Su utilización deberá estar soportada en un estudio de velocidad de operación.
	los pasos de peatones o pasos de cebra son la zona de intersección entre circulación rodada y el tránsito peatonal; es la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de circulación de peatonal, al mismo o a diferente nivel. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.

Consulta runt.

<https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>

Conductor 1

INFORMACIÓN GENERAL CONDUCTOR VEHÍCULO (1) AUTOMÓVIL										SIN LESIONES		
BRUNO NIÑO VALVUENA					C.C		79.101.545			21/07/1958		
APELLIDOS Y NOMBRES					DOC.		IDENTIFICACIÓN NO.			FECHA NACIMIENTO		
CARRERA 57D N. 131A -14							BOGOTA, CUNDINAMARCA			3013681917		
DIRECCIÓN							CIUDAD			TELÉFONO		
SE PRACTICÓ EXAMEN												
SI		NO		POS		NEG.		GRADO			SI	NO
PORTA LICENCIA												
SI	X	NO										
Información obtenida del informe policial de accidentes de tránsito.												



Yober Rene Castellanos



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

RUNT

Consulta Personas

Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO: BRUNO NIÑO VALBUENA
DOCUMENTO: C.C. 79101545 ESTADO DE LA PERSONA: ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR: ACTIVO Número de inscripción: 308249
FECHA DE INSCRIPCIÓN: 20/01/2010

☐ Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expira Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
79101545	SOM - BOGOTÁ D.C.	27/11/2014	ACTIVA		Ver Detalle

Consulta runt

<https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>

Conductor 2

INFORMACIÓN GENERAL CONDUCTOR VEHÍCULO (2) AUTOMÓVIL										CON LESIONES																	
OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ								C.C		79.996.347			29/11/1980														
APELLIDOS Y NOMBRES								DOC.		IDENTIFICACIÓN NO.			FECHA NACIMIENTO														
CALLE 21 N. 7-58								APULO, CUNDINAMARCA					3208787666														
DIRECCIÓN								CIUDAD					TELÉFONO														
SE PRACTICÓ EXAMEN																											
SI				NO				POS				NEG.				GRADO						SI		NO			
PORTA LICENCIA																											
SI		X		NO																							
Información obtenida del informe policial de accidentes de tránsito.																											

Información obtenida del informe policial de accidentes de tránsito.

RUNT

Consulta Personas

Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO: OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ
DOCUMENTO: C.C. 79996347 ESTADO DE LA PERSONA: ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR: ACTIVO Número de inscripción: 7934924
FECHA DE INSCRIPCIÓN: 29/04/2014

☐ Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expira Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
79996347	SECRETARÍA DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA	31/03/2018	ACTIVA		Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 79996347

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
B1	31/03/2018	29/04/2024	
C1	31/03/2018	29/04/2024	
A2	31/03/2018	10/01/2022	



CAUSAS

1. Las causas Mediatas. Estas no influyen ya que la vía cumple con las condiciones normales para su tránsito, el clima era normal para el momento de los hechos.
2. Las causas Intermedias. No tener manejo preventivo, más aún cuando se excede los límites de velocidad donde no debe transitar a más de la velocidad permitida.
3. Causas inmediatas. En este caso por ser un vehículo (automóvil) debe conducirse de una forma más preventiva pues el peligro que se genera es un poco más por lo pesado y poca maniobrabilidad pues las consecuencias son directamente contra la humanidad a quien choco que en este caso fue al motociclista mas no con los daños materiales, pero todo depende de la velocidad determinante al suceso y lesiones de la persona.
4. Causas humanas. No mantener manejo preventivo.

Análisis de Embriaguez del conductor:

En el numeral 8.1, Conductor, correspondiente al vehículo 1 (automóvil). "no fue aportado ni escrito por agente de tránsito de su estado de embriaguez": no se anexo en la documentación allegada al perito físico, del informe técnico que se realiza

Con relación numeral 8.1, Conductor, correspondiente al vehículo 2 (motocicleta), "es evidente en historias clínicas que no se encontraba en estado de embriaguez": en historia clínica aportada se manifiesta su estado físico, además también el agente de tránsito manifiesta ser llevado a centro asistencial

Análisis de lesiones:

Conductor, correspondiente al vehículo 1 (automóvil). No se le generaron ninguna lesión.

Conductor, correspondiente al vehículo 2 (motocicleta), con fractura distal tiene mal formación, con una fractura doble a nivel del fémur, clínicamente se evidencia una lesión de liga mentaría del cruzado anterior pastero medial, fracturas asociadas con el fémur.



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

Velocidad post impacto del vehículo

$$V = \sqrt{2fgd}$$

Valores Ingresados

g = Constante gravitatoria = 9.810 m/seg.2

f = Factor de acel./Desacel. = 0.450 G

d = distance = 9.640 metros

Pasos de la solución

$$V = \sqrt{2fgd}$$

$$V = \sqrt{2 \times 0.45 \times 9.81 \times 9.64}$$

$$V = \sqrt{0.9 \times 9.81 \times 9.64}$$

$$V = \sqrt{8.829 \times 9.64}$$

$$V = \sqrt{85.112}$$

$$V = 9.226$$

$$V = 33.212 \text{ km/h}$$

$$V = 35.009 \text{ km/h}$$

Velocidad pre impacto de la motocicleta.

$$V = \sqrt{2fgd}$$

Pasos de la solución

g = Constante gravitatoria = 9.810 m/seg.2

f = Factor de acel./Desacel. = 0.100 G

d = distance = 14.640 metros

Valores Ingresados

$$V = \sqrt{2fgd}$$

$$V = \sqrt{2 \times 0.1 \times 9.81 \times 14.64}$$

$$V = \sqrt{0.2 \times 9.81 \times 14.64}$$

$$V = \sqrt{1.962 \times 14.64}$$

$$V = \sqrt{28.724}$$

$$V = 5.359$$

$$V = 19.294 \text{ km/h}$$

$$V = 21.571 \text{ km/h}$$



Distancia total de detención

$$d = \frac{V^2}{2fg} + VT$$

Pasos de la solución

g = Constante gravitatoria = 9.810 m/seg.²
 V = velocidad (vectorial) = 19.290 km/h = 5.358 m/seg.
 f = factor de desaceleración = 0.100 G
 T = Tiempo de percepción/Reacción = 1.000 segundos

Valores Ingresados

$$d = \frac{V^2}{2fg} + VT$$

$$d = \frac{5.358^2}{2 \times 0.1 \times 9.81} + (5.358 \times 1)$$

$$d = \frac{28.712}{0.2 \times 9.81} + 5.358$$

$$d = \frac{28.712}{1.962} + 5.358$$

$$d = 14.634 + 5.358$$

$$d = 19.992$$

$$d = 19.992 \text{ metros}$$

$$d = 21.204 \text{ metros}$$

INTERPRETACION DE RESULTADOS:

Análisis físico:

Determinación de la magnitud de la velocidad del vehículo No. 1 automóvil y la motocicleta No 2 el punto o zona de impacto probable;

Se procede a dar fórmulas físicas para determinar la velocidad del vehículo No. 1 el cálculo se fundamenta en la siguiente formula

$$V = \sqrt{2 \cdot g \cdot \mu \cdot d}$$

V = velocidad 2 = constante g : gravedad μ : coeficiente de rozamiento o de fricción
 d = distancia huella de frenada.

De las características de las vías y el estado de las llantas, el coeficiente de fricción es posible determinar la velocidad de los acá participantes.

Se puede establecer que el vehículo de la motocicleta de placas **BRP-240** transitaba a más de 30 km/h según coeficiente de rozamiento realizado en el lugar de los hechos



ARGUMENTACION DEL INVESTIGADOR

El objetivo de un informe técnico es plantear respuestas que estén fundamentadas con bases técnicas y con la implementación de procesos que garanticen su imparcialidad, mediante argumentos objetivos, los cuales permitirán tomar decisiones acertadas a las diferentes autoridades ya sea en el ámbito administrativo o judicial, por tal razón los argumentos y conclusiones, se han elaborado a través de las evidencias y estudios a los documentos relacionados y con la inspección al lugar de los hechos donde se obtuvo una importante información de las características técnicas de la vía y la reglamentación de la misma, permitiendo así obtener una reconstrucción objetiva y cercana a la realidad, lo que me permite argumentar bajo una opinión independiente y con una real convicción profesional.

Es necesario aclarar que el proceso investigativo busca conocer el factor determinante del accidente y de esta forma dar una respuesta técnica del por qué y cómo se desarrolló el siniestro.

Los argumentos expuestos no buscan justificar la comisión de una infracción, sin embargo, lo que busca la investigación es demostrar de manera técnica la causa fáctica del impacto inicial entre el vehículo (1) automóvil y la motocicleta lo que produjo las lesiones del señor **OSCAR HUMBERTO SANCHEZ MARTINEZ**, conductor de la motocicleta.

Se ha realizado la dinámica del accidente de tránsito, de acuerdo con lo observado en las imágenes respecto a las evidencias, y daños en los vehículos 1, 2.

Teniendo en cuenta la inspección realizada en el lugar de los hechos, así mismo las dimensiones de los vehículos y mediante el uso del software de reconstrucción de accidentes Edge Fx, se procedió a realizar un análisis cinemático, considerando la causa probable planteadas en el informe policial de accidentes de tránsito, para el vehículo (1) automóvil en el cual formularon la hipótesis así:

132. no respetar prelación de paso vehicular

116 exceso de velocidad: (conducir a velocidad mayor a la permitida según el servicio y sitio del accidente)

De acuerdo a lo anterior es importante resaltar que durante los procesos adelantados por la Policía de tránsito, no consideraron evidencias importantes tales como las características geométricas de la vía y la infraestructura de las edificaciones del lugar, vegetación sobre la vía, las cuales intervienen de manera importante en el desarrollo del accidente, debido a la ubicación de árboles los cuales no admite disfrutar de un ángulo visual suficiente amplio y seguro para realizar una maniobra de desaceleración tal como lo indica la señalización del lugar, igualmente no tuvieron en cuenta que existe comederos clandestinos o restaurantes donde salen e ingresan bastantes vehículos tampoco se tuvo en cuenta el Manual de Señalización resolución 1885 de 2015, Indican el lugar ante el cual los vehículos que se aproximan a una intersección o a un paso para peatones o de ciclistas deben detenerse en vías con velocidades máximas permitidas iguales o inferiores a 60 km/h el ancho mínimo debe ser de 20 cm; en vías con velocidades máximas permitidas superiores a 60 Km/h, dicho ancho mínimo es de 30 cm. (Resolución 1885 de 2015 Ministerio de Transporte Manual de Señalización)

Lo anterior de acuerdo con la longitud de las líneas (30 cm) la velocidad máxima en el tramo debería ser de 30 km/h, sin embargo, en ese entendido no solo la velocidad sería imperante en la seguridad del usuario (vehículo) sino también el detenerse tal como lo indica de descripción de la señal.



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

Otro aspecto que se debe evaluar dentro de las actuaciones realizadas por la policía de tránsito es la fijación de evidencias exactamente las medidas que se debían registrar dentro del método utilizado (Coordenadas cartesianas y pendiente de la vía) para la huella de arrastre metálico, si bien es cierto este determinó su longitud también es cierto que vulneró los contenidos descritos en el Manual de Diligenciamiento del informe policial de accidentes de tránsito, (Resolución 0011268 de 2012) Toda vez que la "huella de arrastre" siendo una evidenciación significativa no la fijó al plano cartesiano por lo que no se puede determinar su origen real respecto a la vía, igualmente en las fotografías aportadas a la investigación se observa la ubicación de vestigios y elementos de los dos rodantes, la fijación de dichas evidencias hubiera permitido la ubicación exacta del punto de impacto, el vulnerar este tipo de diligencias dentro de una investigación resulta ser contraproducente para la autoridad ya que no es posible argumentar su hipótesis bajo argumentos técnicos reales que sean demostrables.

Respecto a la visibilidad y el campo de visión, hace la distinción entre estos dos conceptos dentro de la investigación de un accidente de tránsito, la visión: Como la capacidad de observar o percibir un peligro de acuerdo con su posición en la vía, y la visibilidad: Es aquella necesaria en la vía y el medio ambiente que permitirán una conducción segura y cómoda en relación con la velocidad, las maniobras realizadas y la geometría de la vía

Para este caso tanto la Visión como la visibilidad, no eran recomendables al momento del accidente para la participante (2) motocicleta ya que su campo visual periférico, de acuerdo con la posición de su cuerpo en el vehículo y la vía, no es propicia, toda vez que su campo visual se ve interrumpido impidiendo observar de manera segura los vehículos que transitan sobre vía nacional, adicional a esto se debe considerar que el vehículo (1) automóvil, no se detuvo ante las señales existentes metros antes señalando que existía peligro de personas saliendo de lugares (comederos) no disminuyó su velocidad ante la proximidad que existen personas y vehículos tal como lo indica los artículos 61 y 74 de Ley 769/2002 que a la letra indica que:

ARTÍCULO 61; Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción de un vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento.

Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección

Dentro del proceso investigativo adelantado en el sitio y mediante el software de reconstrucción Edge FX se ubicó sobre la vía, una señal de sr-30



En la imagen se observa Esta señal SR-30 se empleará para notificar la velocidad máxima a la que se puede circular, y la otra señal indica Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.

Acerca de la velocidad post-impacto a la que transitaba el vehículo (1) automóvil, (33.21 km/h y 35.09 km/h), siendo consecuentes con las argumentaciones realizadas en el numeral VII. (Cálculos) respecto a los porcentajes de desaceleración en una maniobra de frenado, se puede afirmar que el vehículo transitaba a una velocidad muy superior a la que debía transitar sobre una aproximación de mayor concentración o donde una señal así lo manifestara anteriormente (30Km/h) indistintamente se debe considerar igualmente la NTC 5375 2006 "REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTE" en su numeral 6.7.12.1 Eficacia lo que nos indica que la velocidad del vehículo antes del impacto se encontraba por encima de la velocidad máxima permita no solo por la demarcación de la vía, la característica del lugar (zona urbana) y por lo descrito en el artículo 74 y 107 de la Ley 769/2002 Código Nacional de Tránsito.

De acuerdo a la ruta que cubría el vehículo (1) automóvil y a la velocidad a la que se podía transitar, se tiene en cuenta las características geométricas Se observa que el campo de visión para el participante (2) se encuentra reducido

En la línea de análisis se argumenta la velocidad determinada para el vehículo (2) motocicleta, la cual fue estimada mediante los modelos físicos (Velocidad simple por fricción) en un aproximado entre 19,29 Km/h y 23.63 Km/h, la velocidad calculada es coincidente con una maniobra de aceleración en una distancia entre tiempo recorrido desde el momento de impacto lo cual permite fortalecer el planteamiento que el vehículo efectivamente realizó su trayecto de una forma prudente.

De lo anterior se infiere que las características geométricas de la vía Girardot – Mosquera km 85+070. Sector la pala señalización y la demarcación descritas en el informe policial de accidentes y corroboradas mediante la inspección del lugar de los hechos adelantadas por este investigador, y siendo consecuentes con lo que



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

dicta la normatividad vigente para la fecha del accidente como lo es la Resolución 1885 de 2015. (Manual de Señalización. Expedida por el Ministerio de Transporte), es claro que a pesar de que sobre la vía nacional metros atrás existía una señal de **SR-30** indica de forma clara a los usuarios, que la velocidad máxima para el trayecto debe ser de 30 km/h se debe realizar un trayecto de una velocidad a la que se establece para evitar siniestros viales tal como lo indica la normatividad vigente.

Lo antepuesto es particularmente significativo, puesto que se asumen unas conductas inapropiadas para la conducción de cualquier tipo de vehículo, se debe tener en cuenta que la maniobra realizada por el vehículo (1) automóvil, influyó en la generación del evento, del mismo modo se debe mencionar que la velocidad es un factor determinante teniendo en cuenta las características de la vía y la señalización.

Teniendo en cuenta los planteamientos descrito dentro de la presente investigación nos indicaban que el participante (2) conductor del vehículo, transgredió por completo las restricciones tanto de velocidad como las de pare, de acuerdo con las características de la vía y la demarcación, es decir no podía transitar a una velocidad máxima 30 Km/h y debía de reducir velocidad, tal como lo indica la Resolución 1885 de 2015. Expedida por el Ministerio de Transporte.

Concluyo que, con ese comportamiento, el conductor del vehículo (1), mostró absoluto desconocimiento del deber objetivo de cuidado que se impone en las labores de conducción, pues incrementó el riesgo al llevar su vehículo a una velocidad superior al límite2 permitido, cuando era previsible la presencia de algún otro vehículo debido a las características de la vía como en este caso.

Esta dinámica de accidente es realizada de acuerdo con las evidencias que se observan en el informe del accidente de tránsito entregado verificando en el lugar de los hechos, donde se obtuvo una importante información de las características de la vía y la reglamentación de la misma permitiendo así obtener un concepto técnico y cercana a la realidad lo que me permite argumentar bajo una opinión independiente y con una real convicción profesional.

Se ha realizado la dinámica al accidente de tránsito, de acuerdo con lo observado en el informe de accidente por parte de los participantes en el hecho

Teniendo en cuenta el informe de accidentes aportado por el señor óscar Humberto Sánchez Martínez y además de las características de la vía, se procedió a realizar un análisis cinemático considerando la posible hipótesis planteada al vehículo en el informe policial de accidentes, rendido por los policiales que conocieron el caso de la seccional de tránsito en el cual formularon hipótesis así.

132: QUE SIGNIFICA NO RESPETAR PRELACION (no detener el vehículo o ceder el paso ¿, cuando se ingresa a una vía de mayor prelación donde no existe señalización)

De acuerdo a lo anterior es importante resaltar que, durante los procesos adelantados por la policía de tránsito, no consideraron evidencias importantes tales como las características geométricas de la vía, tratándose de tramo de vía con bastante iluminación un una calzada baste amplia y una berma que ayuda a la visibilidad la cual es una vía bastante amplia, lo que permite a un conductor del vehículo No. 1 (vehículo) que se desplace a una velocidad de acuerdo a la norma en vía (30 km/h) y de la cual no se encuentra en el informe de accidente además, igual la calzada es demasiada amplia, es de anotar que se evidencia que en el lugar de impacto se da por la velocidad que lleva el vehículo No. 1 y así el vehículo No. 2 realizar una maniobra evasiva segura o disminuir su velocidad evitando chocar, así



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

mismo dentro de la formulación de la hipótesis no se tuvo en cuenta las características generales de la vía el sentido donde posiblemente pudo ser la trayectoria de los vehículos pues la motocicleta tiene que salir a tomar su vía.

Por lo anterior la hipótesis formulada al vehículo en el informe policial no coincide con las evidencias fijadas en el lugar de los hechos por lo tanto se descarta por completo.

Respecto a las codificaciones establecidas para el vehículo 1 automóvil

116. (exceso de velocidad) conducir a la velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio del accidente.

Artículo 74 Reducción de Velocidad Código Nacional de Tránsito: Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.

139: es cuando el conductor no tiene práctica, experiencia ni habilidad en la conducción para maniobrar ante una situación de peligro siempre y cuando sea demostrable. (en este caso se puede evidenciar en el choque y las lesiones sufridas) Las codificaciones que se establecieron para el vehículo No. 2 Motocicleta no fueron las suficientes con las evidencias y las características de la zona donde se presentó el accidente, se halla con buena iluminación pues estaba de día y que las condiciones de la veían los ambientes eran adecuadas, toda vez que el vehículo motocicleta viajaba a una velocidad superior a 30 km/h vulnerando lo que dicta el código nacional de tránsito

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales

En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Teniendo en cuenta lo descrito en la casilla No 7 del informe de accidente de tránsito, se pudo determinar que en el lugar al momento de presentarse el accidente se hallaba con buena iluminación (día) y que las condiciones de la vía y el ambiente eran adecuadas para el participante (1) vehículo, el cual debía reducir su velocidad y conducir de manera preventiva no solo por las características que en ese momento tenía la vía sino también por la señalización y demarcación del lugar las cuales obligan al conductor a transitar a una velocidad máxima de 30 km/h tal como lo establece el código nacional de tránsito ley 769 de 2002 Art 106.

Adicional a lo anterior se debe asumir que la percepción de peligro y la reacción de peligro y la reacción es un fenómeno directamente ligado a la velocidad a la que transitaba, teniendo en cuenta que al realizar una acción dada por un estímulo (en este caso visual) transcurre un cierto tiempo entre la recepción del estímulo y la realización de la maniobra, este intervalo de tiempo se conoce de reacción de una persona.



**ABOGADO ESPECIALISTA TITULADO
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

Es importante mencionar que el breve análisis que realiza el conductor para seleccionar una maniobra, utiliza un determinado tiempo (tiempo de reacción), tiempo durante el cual un conductor no ha ejecutado la acción evasiva y su vehículo continua en movimiento, recorriendo una distancia (Distancia de Reacción) la cual se determina de acuerdo con el tiempo utilizado para analizar y evaluar el peligro y la velocidad del vehículo.

Respecto de los argumentos y los análisis a cada una de las evidencias, se puede concluir que el presente informe permitió fundamentar los factores determinantes e influyentes dentro del accidente, atribuidos al vehículo (1) automóvil de los cuales se detallan a continuación.

Factor Influyente: La investigación permitió establecer que el participante (2) efectivamente vulneró factores en la vía nacional cuando desconoció que debía reducir velocidad en las condiciones de visibilidad disminución las cuales indican que los vehículos que se aproximan donde hay aglomeración de personas.

Factor Determinante: Finalmente el estudio permitió establecer que el accidente y la gravedad de este se presentó debido a la acción generada por el vehículo (1) vehículo, al transitar a una velocidad superior a la estipulada de acuerdo a las características de la vía (tramo de vía y zona rural) además de las indicaciones y a pocos metros en una señal horizontal SR-30 las cuales señalan que se debe transitar a una velocidad máxima 30 km/h. está claro que el la motocicleta había recorrido una distancia 14.64 metros desde el restaurante a la vía lo que le permitía al vehículo reaccionar de manera oportuna siempre y cuando viajara a una velocidad inferior a la indicada en la vía.

Concluyo que con ese comportamiento el conductor del vehículo (1) mostro absoluto desconocimiento del deber objetivo de cuidado que se impone en las labores de conducción, pues incremento el riesgo al llevar su vehículo a una velocidad superior al límite permitido, cuando era previsible la presencia de peatones sobre la vía, conjuntamente no realizó una maniobra que hubiera evitado impactar al Vehículo No. 2

Anexo: resolución 494 del 12 de julio del 2019

Atentamente,

YOIBER RENE CASTELLANOS
Abogado -Especialista en investigación de Accidentes de Tránsito
Carrera 9 No. 12- 88 oficina 604, edificio Campos – Bogotá
Celular: 3114133177

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 1.053.336.757
CASTELLANOS TORRES

APELLIDOS
YOIBER RENE

NOMBRES

Yoiber Rene Castellanos Torres
FIRMA



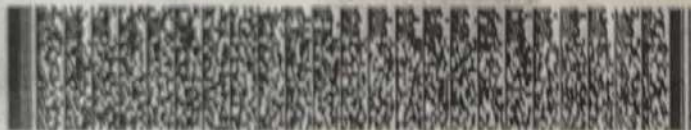
INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-FEB-1991
CHIQUINQUIRA
(BOYACA)

LUGAR DE NACIMIENTO
1.70 O+ M
ESTATURA G.S. RH SEXO

12-MAR-2009 CHIQUINQUIRA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Yoiber Rene Castellanos Torres
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ABEL GARCIA TORRES



P-0706700-00169698-M-1053336757-20090814

0014964779A 1

27731232

REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL ABOGADO

NOMBRES: YOIBER RENE
APELLIDOS: CASTELLANOS TORRES

PRESIDENTE CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
MARTHA LUCIA OLANO DE NOQUERA
Martha Lucia Olano de Noquera

UNIVERSIDAD: LA GRAN COLOMBIA/BTA
CEDULA: 1053336757

FECHA DE GRADO: 14/07/2017
FECHA DE EXPEDICION: 31/07/2017

CONSEJO SECCIONAL: BOGOTA
TARJETA N°: 293768

ESTA TARJETA ES DOCUMENTO PUBLICO
Y SE EXPIDE DE CONFORMIDAD CON LA
LEY 270 DE 1996, EL DECRETO 190 DE 1971
Y EL ACUERDO 180 DE 1991.

SI ESTA TARJETA ES ENCONTRADA, POR
FAVOR, ENVIARLA AL CONSEJO SUPERIOR
DE LA JUDICATURA, UNIDAD DE REGISTRO
NACIONAL DE ABOGADOS

8.

CONSEJO PROFESIONAL DE TRANSPORTES Y VÍAS

YOIBER RENE CASTELLANOS TORRES

C.C. No. 1.083.336.757 de Chiquinquirá

01319 - 10804 Jul/2019

12 de Julio de 2019

Trabajo Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito

RESOLUCIÓN 494 Julio 12/2019

UNIVERSIDAD Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional



Este documento acredita a su titular para ejercer la profesión de Especialista en Transporte y Vías, dentro del territorio nacional, en concordancia con la ley 33 de 1989.



Guillermo Villamarín *Manuel Arias Molano*

Guillermo Villamarín **Manuel Arias Molano**
Presidente CPITVC **Director Ejecutivo CPITVC**

www.consejoprofesionalitvc.org
 Para cualquier información comunicarse al correo
secretaria@consejoprofesionalitvc.org o directorejecutivo@consejoprofesionalitvc.org

YOIBER RENE CASTELLANOS TORRES
Abogado Universidad la Gran Colombia
Conciliador Extrajudicial

YOIBER RENE CASTELLANOS TORRES



PERFIL

Abogado egresado de la Universidad la Gran Colombia, Conciliador Extrajudicial, Técnico Profesional en el Servicio de Policía, Normalista Superior con énfasis en Educación y Pedagogía, poseedor de amplios conocimientos en el estudio de leyes, seguridad de la información, conocimientos en Prevención y Seguridad Vial, seguridad personal, manejo del archivo de gestión y administración de recursos humanos, dominio de las tecnologías de la información y fluidez en la comunicación verbal y escrita, dominio del tema de responsabilidad civil extracontractual y manejo de seguros de vehículos, Abogado Litigante en diferentes áreas del Derecho, con conocimientos en la investigación de accidentes de tránsito, y temas relacionados con la Seguridad Vial.

Así mismo, mi experiencia laboral ha estado enmarcada en el servicio a la comunidad, la responsabilidad social y la protección al medio ambiente. En donde he desarrollado habilidades en pensamiento estratégico, liderazgo, toma de decisiones, trabajo en equipo e innovación y creatividad, enseñanza y planeación estratégica para la toma de decisiones, teniendo facilidad de integración con diferentes comunidades para desempeñarme en diferentes roles sin tener dificultades, fácil adaptación a cualquier entorno social. Actuando siempre bajo principios y valores éticos, humanos y sociales, así mismo mi experiencia se enmarca dentro del control y prevención vial, con amplios conocimientos en la normatividad de tránsito y transporte y sus diferentes ramas.



C.P.I.T.V.C

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE COLOMBIA

NIT: 800124189 - 8

(RESOLUCIÓN 494)

RESOLUCIÓN NÚMERO 494 DE 2019

(12 de JULIO)

"Por medio de la cual se realiza el registro de posgrado o especialización en el campo de vías y/o transportes"

EL CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTES Y VÍAS DE COLOMBIA

CONSIDERANDO:

1.- Que a los Profesionales egresados de la Dirección Nacional de Escuelas de la policía Nacional que formularon solicitud de expedición del Registro profesional de posgrado o especialización en el campo del transporte y/o vías.

2.- Que los interesados fundamentan su solicitud en lo dispuesto en la Ley 33 de 1989 por la cual se reglamentó el ejercicio de la profesión de Ingeniería de Transportes y Vías en Colombia, y la Resolución 230 de 2010, "Por medio de la cual se reglamenta el registro de Posgrado o Especialización en el campo de Vías y/o Transporte y se le da alcance y se adiciona la Resolución N° 002 de 1989 "Por medio de la cual se adopta un sistema de calificación (Número) que identifique cada Matricula Profesional expedida del Consejo Profesional de Ingeniería en Transporte y Vías de Colombia".

3.- Que, la dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional Institución Universitaria Autorizada por la Ley 30 de 1992 para Ofrecer Programas de Educación Superior, que titula al solicitante que cumplen con los requisitos, reglamentarios y de Ley así: 1) **ESPECIALISTA EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO** Programa con Registro calificado por el Ministerio de Educación, mediante la Resolución N° 8664 del 10 de Junio de 2013.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Registrar a los Profesionales egresados de la Dirección Nacional de Escuelas de la policía Nacional como Especialistas en Investigación de Accidentes de Tránsito.

ARTÍCULO SEGUNDO: Expedir los Registros Profesionales egresados de la Dirección Nacional de Escuelas de la policía Nacional como Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito, que se relacionan a continuación, revisada la base de datos no han solicitado el respectivo Registro y en consecuencia se realiza la inscripción respectiva:

Nombre:	JOHN MARIO AYALA MARIÑO
Doc. Identidad	91.112.808 Expedida en SOCORRO
Certificado es Inscripción:	01319 - 10803 de JUNIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de Julio de 2019
Diploma	N° SA 193410 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 10 Acta N°34 0135750

Nombre:	YOIBER RENE CASTELLANOS TORRES
Doc. Identidad	1.053.336.757 Expedida en CHIQUINQUIRA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10804 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193426 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 26 Acta N°34 0135678



C.P.I.T.V.C.

**CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE
COLOMBIA**

NIT: 800124189 – 8
(RESOLUCIÓN 494)

Nombre: ADRIANA PATRICIA CASTILLA MORALES
Doc. Identidad 1.110.517.745 Expedida en IBAGUE
Certificado es Inscripción: 01319 - 10805 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193403 Libro N° 1 Folio 90 bajo el número 3 Acta N°34 0135757

Nombre: BERLINTON FRANCISCO CUESTA SALAS
Doc. Identidad 11.801.422 Expedida en QUIBDO
Certificado es Inscripción: 01319 - 10806 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193420 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 20 Acta N°34 0135684

Nombre: FREDDY HERNANDO CLAVIJO UMAÑA
Doc. Identidad 79.759.143 Expedida en BOGOTÁ
Certificado es Inscripción: 01319 - 10807 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193401 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 1 Acta N°34 0135775

Nombre: JOSE MANUEL CHAVEZ VELOZA
Doc. Identidad 3.047.795 Expedida en GUACHETA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10808 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193417 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 17 Acta N°34 0135637

Nombre: MARIO WILSON GIL MOGOLLON
Doc. Identidad 11.439.609 Expedida en FACATATIVA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10809 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193409 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 9 Acta N°34 0135751

Nombre: SEGUNDO ISAIAS HERNANDEZ RODRIGUEZ
Doc. Identidad 7.188.420 Expedida en TUNJA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10810 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193411 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 11 Acta N°34 0135299

Nombre: CARLOS ALBERTO LADINO AYALA



C.P.I.T.V.C.

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE COLOMBIA

NIT: 800124189 – 8

(RESOLUCIÓN 494)

Doc. Identidad	10.188.218 Expedida en LA DORADA - CALDAS
Certificado es Inscripción:	01319 - 10811 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193422 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 22 Acta N°34 0135682
Nombre:	NILXO MENDOZA CASTILLO
Doc. Identidad	5.462.365 Expedida en LOURDES
Certificado es Inscripción:	01319 - 10812 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193412 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 12 Acta N°34
Nombre:	JOHANNA PATRICIA MOLINA RAMIREZ
Doc. Identidad	38.792.889 Expedida en TULUA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10813 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193414 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 14 Acta N°34 0135598
Nombre:	DUMAR ROBERTO MONTES MUÑOZ
Doc. Identidad	1.023.877.351 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10814 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193423 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 23 Acta N°34 0135681
Nombre:	DINELLY MARGARITA NAVARRO MARTINEZ
Doc. Identidad	1.082.988.372 Expedida en SANTA MARTA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10815 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	N° SA 193418 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 18 Acta N°34 0135636
Nombre:	FABIAN LEONARDO NOVOA CASTILLO
Doc. Identidad	1.069.713.352 Expedida en FUSAGASUGA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10816 de JULIO de 2019
Título:	Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad:	Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado:	12 de JULIO de 2019
Diploma	Anexan Constancia Pendiente Acta de Grado y Diploma
Nombre:	ELKIN URIEL PINEDA PINEDA
Doc. Identidad	79.688.998 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción:	01319 - 10817 de JULIO de 2019



C.P.I.T.V.C.

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE COLOMBIA

NIT: 800124189 – 8

(RESOLUCIÓN 494)

Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193413 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 13 Acta N°34 0135599

Nombre: JHON ALEXANDER RAMIREZ SANCHEZ
Doc. Identidad 79.625.780 Expedida en BOGOTÁ
Certificado es Inscripción: 01319 - 10818 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193415 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 15 Acta N°34 0135597

Nombre: VICTOR HERNAN REVELO PERDOMO
Doc. Identidad 16.486.482 Expedida en BUENAVENTURA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10819 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193419 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 19 Acta N°34 0135635

Nombre: FLAVIO ELBERTO SAAVEDRA REYES
Doc. Identidad 79.630.300 Expedida en BOGOTÁ
Certificado es Inscripción: 01319 - 10820 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193407 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 7 Acta N°34 0135753

Nombre: JIMMY ALEXANDER SANABRIA CUBIDES
Doc. Identidad 80.067.545 Expedida en SANTA FE DE BOGOTÁ
Certificado es Inscripción: 01319 - 10821 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193428 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 28 Acta N°34 0135676

Nombre: CESAR AUGUSTO SÁNCHEZ SALINAS
Doc. Identidad 7.184.689 Expedida en TUNJA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10822 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma N° SA 193424 Libro N° 1 Folio 91 bajo el número 24 Acta N°34 0135680

Nombre: JUDY INDIRA SIERRA HUERTAS
Doc. Identidad 1.015.992.808 Expedida en BOGOTÁ
Certificado es Inscripción: 01319 - 10823 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Tránsito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional



CPITVC

**CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE
COLOMBIA**

NIT: 800124189 – 8

(RESOLUCIÓN 494)

Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma: N° SA 193406 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 6 Acta N°34 0135754

Nombre: FABIO ANDRES VALLEJO RUIZ
Doc. Identidad: 1.030.551.956 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10824 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Transito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma: N° SA 193427 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 27 Acta N°34 0135677

Nombre: ARMANDO ALBERTO ZARATE CARDENAS
Doc. Identidad: 79.690.377 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10825 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Transito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma: N° SA 193404 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 4 Acta N°34 0135756

Nombre: CARLOS ANDRES CASTILLO PARRA
Doc. Identidad: 80.801.912 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10826 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Transito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma: N° SA 193425 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 25 Acta N°34 0135679

Nombre: JOHANA AVENDAÑO UBAQUE
Doc. Identidad: 52.481.310 Expedida en BOGOTA
Certificado es Inscripción: 01319 - 10827 de JULIO de 2019
Título: Especialista en Investigación de Accidentes de Transito
Universidad: Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional
Grado: 12 de JULIO de 2019
Diploma: N° SA 193421 Libro N° 1 Folio 91 bajo el numero 21 Acta N°34 0135683

Dada en Bogotá D.C., a los doce (12) días del mes de julio de dos mil diecinueve (2019).

(Aprobada en el Acta Reunión Virtual N° 267 del 12/07/2019)

Cumplase.

Ing. GUILLERMO VILLAMRIAN ESLAVA
Presidente CPITVC

Ing. MANUEL ARIAS MOLANO
Secretario Ejecutivo

Elaboro: Claudia P. Pieschacón T



C.P.I.T.V.C.

**CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VÍAS DE
COLOMBIA**

NIT: 800124189 – 8
(RESOLUCIÓN 494)

Revisó: Yessica Viviana Carrillo
Autorizó: Ing. Manuel Arias Molano