



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

INAT-2

CASO No. 201907398

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA
O.T.I.C

Bogotá, julio 02 de 2018

Página 1 de 71

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticinvestigaciones@gmail.com, - www.otic.com.co, Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



168

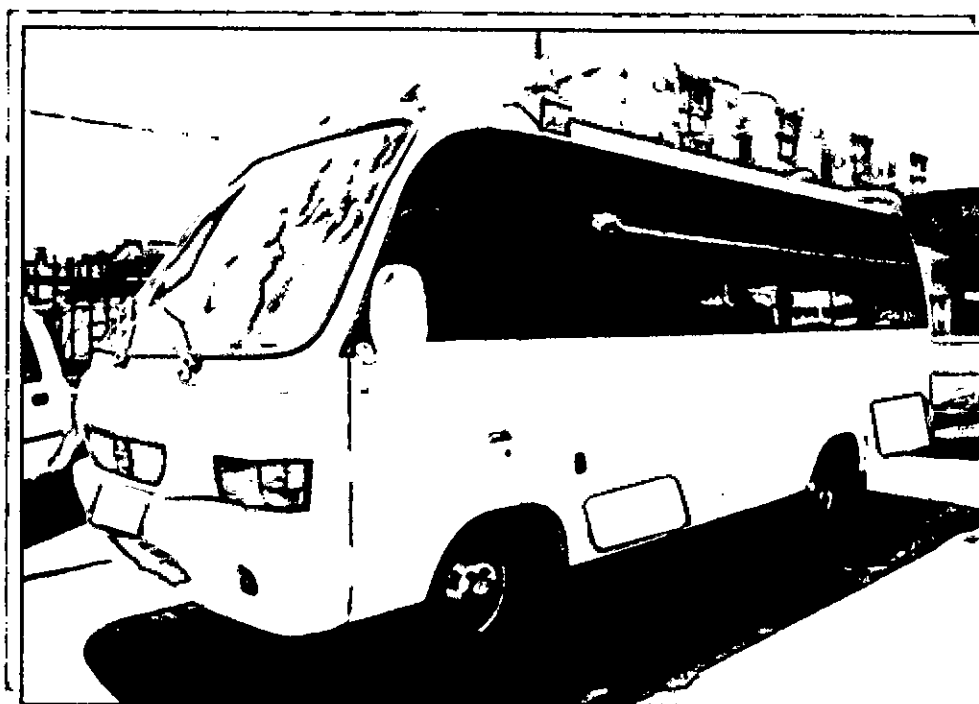
**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE

DIA, FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE: jueves 15 de julio 2015, 22:30 horas.

LUGAR DE ACCIDENTE: Vía Bogotá - Tunja Km 23+200 mts municipio de Tocancipá.

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: 3 (TRES)

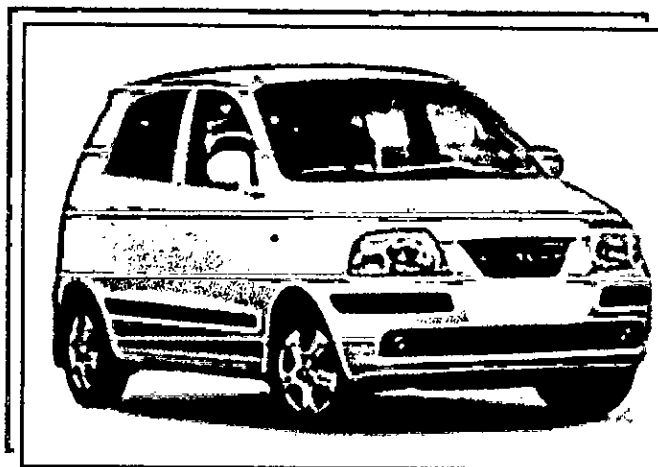


VEHÍCULO No.1: MICROBUS, marca NON PLUS ULTRA, línea MT3000 ti
modelo 1998, color, BLANCO Y ROJO, placa SKI-594 afilada a la empresa
COOPERATIVA ZIPAQUIREÑA DE TRANSPORTES.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

169



VEHÍCULO No.2: Automóvil taxi,
marca HYUNDAI, línea ATOS,
modelo 2008, color AMARILLO,
placa VEO-933, AFILIADO A
TAX EXPRESS S.A.

VEHÍCULO No.3: BUS, marca
AGRALE, línea MA 8.5, modelo 2006,
color, ROJO, AZUL placa TSC-059,
AFILIADO A EL RAPIDO DUITAMA
LTDA.



Nota: los vehículos de las imágenes se asemejan a los involucrados, en cuanto a estructura, masa y peso, se incluyen como relación visual y referencia.



180

INDICE

1. PRÓLOGO.....	PAG. 5
2. INFORMACIÓN.....	PAG. 5
❖ Informe de accidentes de tránsito (IPAT).....	PAG. 6
❖ Ubicación satelital y geográfica del accidente.....	PAG.13
❖ Características de la vía donde ocurren los hechos.....	PAG.14
❖ La Vía.....	PAG.15
❖ Vehículos.....	PAG.19
❖ Registro de evidencias.....	PAG.38
❖ Víctimas.....	PAG.44
❖ Diligencias adelantadas.....	PAG. 44
3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.....	PAG.45
4. ANÁLISIS FÍSICO DE MOVIMIENTO, MASA Y ENERGÍA DEL VEHÍCULO.....	PAG.47
5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO.....	PAG.50
6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	PAG.52
7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN O EVITAN EL ACCIDENTE.....	PAG.59
8. CONCLUSIONES.....	PAG.61
9. BIBLIOGRAFÍA.....	PAG.68
10. EQUIPO DE TRABAJO.....	PAG.69



1. PRÓLOGO

La investigación y el análisis de los accidentes de tránsito permiten determinar la manera y causas probables de cómo se produjo. Basados en los procedimientos técnicos de planimetría, fotografía y análisis de la información es posible establecer las causas del siniestro y la dinámica con la que se produjo.

Este informe detalla los procedimientos técnicos desarrollados durante la INVESTIGACIÓN y ANALISIS del siniestro.

2. INFORMACIÓN

Toda la información recopilada durante el proceso de investigación del siniestro es analizada y evaluada por la Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística O.T.I.C., apoyados en las diferentes probabilidades que permiten estudiar y analizar cada caso como único, basados en las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, y realizando los procedimientos técnicos de fijación topográfica, fotográfica y analítica se puede establecer las circunstancias anteriores que produjeron el siniestro.

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y análisis del accidente se describe a continuación:

- a) Documentos entregados por parte del doctor Jorge Alonso Charry Sanchez a la ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN Y CRIMINALISTICA.
- b) Asistencia e inspección por parte del equipo investigativo forense de O.T.I.C. (Organización Técnica de Investigaciones y Criminalística).
- c) Cuatro (4) fotografías del lugar donde ocurre el accidente, diez (10) fotografías de los daños presentados en los vehículos y dos, (2) fotografías del día de los hechos.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

[illegible]

IMAGEN No.2: En esta imagen se muestra la segunda hoja del informe de accidentes, donde se encuentran los datos del conductor y del vehículo No.3.

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

[illegible]

IMAGEN No.3: En esta imagen se muestra la tercera hoja del informe de accidentes, donde se encuentran los datos de la víctima No.1 y el registro de los daños presentados en los vehículos 1 y 2, al igual que la hipótesis del accidente.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

AS

ANEXO No. 2
VÍCTIMAS: PEATONES Y PASAJEROS
PERTENECE AL IMPORTE
DE ACCIDENTE CON FORMULARIO No. **110626511**

NO.	NOMBRE	FECHA	HORA	LUGAR	CAUSA	ESTADO	OTROS
02	Aguilar Gut. Eydian Alexander	29-11-73	8/20 Julio	Clinica Telefon Chica	1010	315003042	
03	Cruz Gamboa I. Brinela	29-11-73	8/20 Julio	Clinica Telefon Chica	1010	315003042	
04	Cruz Chaparro J. Rafael	29-11-73	8/20 Julio	Clinica Telefon Chica	1010	315003042	

La víctima número 02 fue trasladado a la Clínica Telefon y posteriormente a la Clínica Hospital.

Carla Lina Corda Lopez 13/10

IMAGEN No.4: En esta imagen se encuentra la cuarta hoja del informe de accidentes de tránsito (anexo 2 – víctimas: peatones y pasajeros) donde se relacionan los datos de las víctimas No.2, 3 y 4.



ANEXO No. 3
DAÑOS Y LESIONES
PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO
DE POLICIA DE ACCIDENTES
CON FORMULARIO No. 2

36
77

RECEIVED
JAN 10 1980

JAN 10 1980

[illegible]

IMAGEN No.5: En esta imagen se encuentra la quinta hoja del informe de accidentes de tránsito (anexo 3 – daños y lesiones) donde se relacionan los daños de los vehículos 1, 2 y 3.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

HT

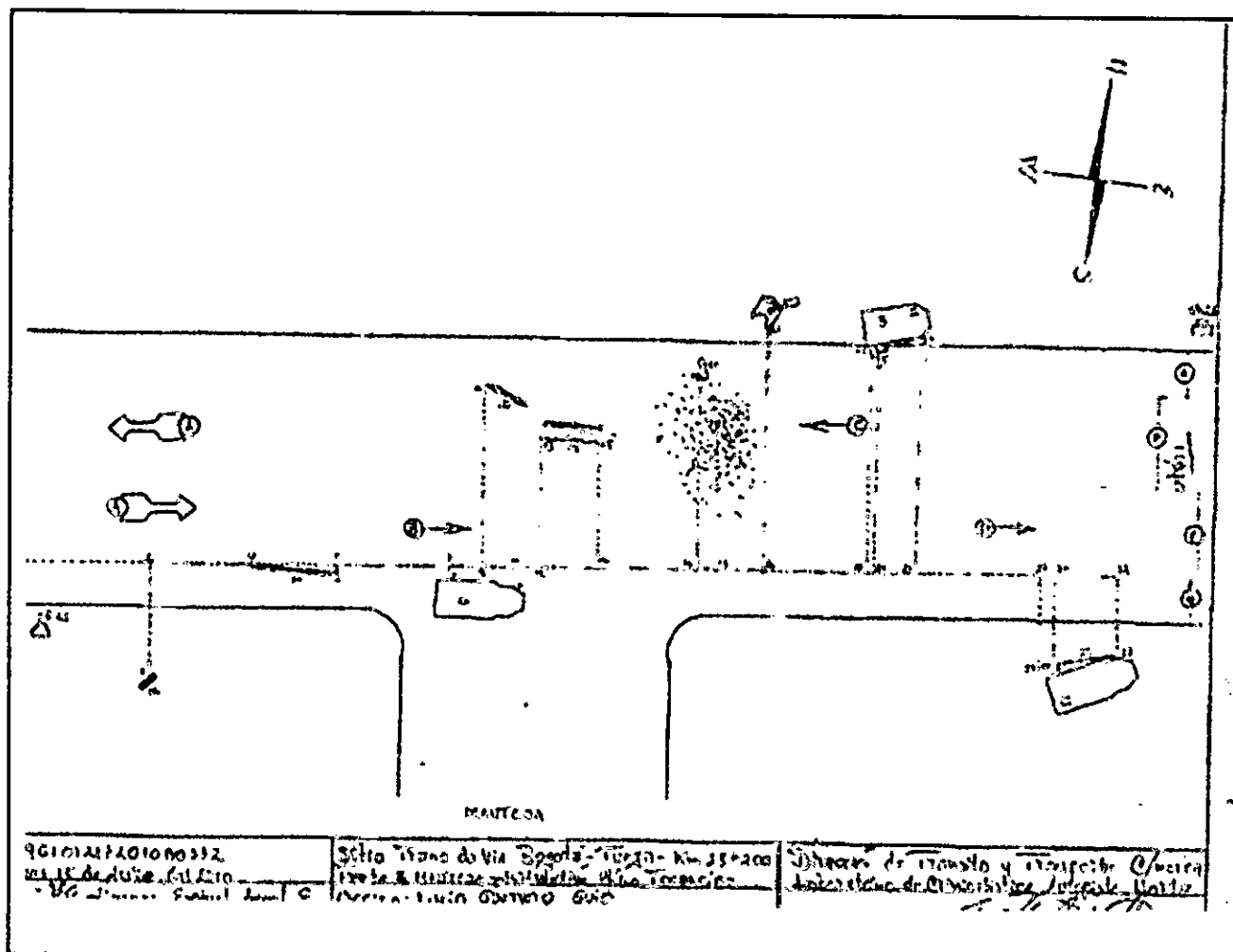


IMAGEN No.6: En esta imagen se encuentra el bosquejo topográfico realizado por la policía de tránsito y transporte de Zipaquirá en este siniestro.



Nbre: 2599981011101003131 Fecha: 11/01/2015 de 10:00 a.m. Lugar: 10 de Agosto Festival Jomal	5 Rue Tiro de Via Espora - Ingo - 23/10/2015 10 de Agosto Festival Jomal 10/01/2015 10 de Agosto Festival Jomal	Director de Transporte y Tránsito El La Alameda 10 de Agosto Festival Jomal
--	---	--

**Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticinvestigaciones@gmail.com, - www.otic.com.co, Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.**



179

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **UBICACIÓN SATELITAL Y GEOGRÁFICA DEL ACCIDENTE**



IMAGEN No.8: En esta imagen satelital de GOOGLE MAPS, se muestra la zona geográfica en la cual se desarrolló el hecho, registrada en el informe de accidente.

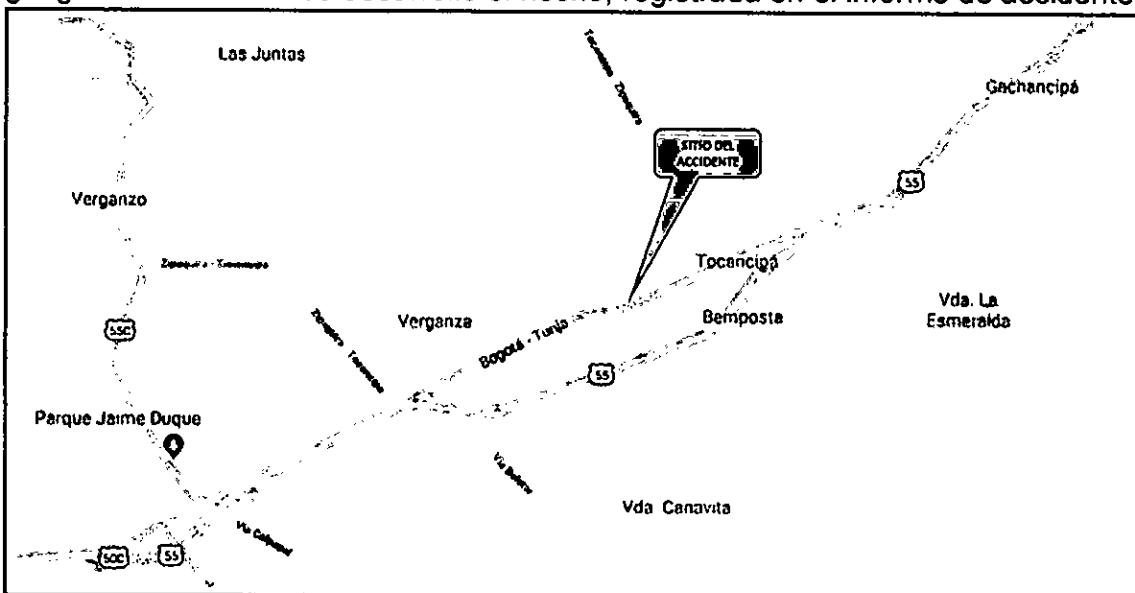


IMAGEN No.9: En esta imagen de rutas terrestres de GOOGLE MAPS se localiza el lugar en el cual ocurrió el accidente.



180

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA DONDE OCURREN LOS HECHOS.**

En la siguiente tabla No.1 se describen las características de la vía.

LUGAR	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR
Vía Bogotá - Tunja Km 23+200 mts municipio de Tocancipá.	ÁREA: Rural. SECTOR: Industrial. ZONA: -----. DISEÑO: Tramo de vía. TIEMPO: Lluvia.
	CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA
	GEOMETRIA: Recta, plana, con berma. UTILIZACIÓN: Doble sentido. CALZADAS: Una. CARRILES: Dos. MATERIAL: Asfalto ESTADO Y CONDICIONES: Bueno, húmedo. ILUMINACIÓN: Artificial CONTROLES Y SEÑALES: SR-26. DEMARCACIÓN Y SEGURIDAD: Línea central VISIBILIDAD DIMINUIDA POR: -----.

TABLA No.1

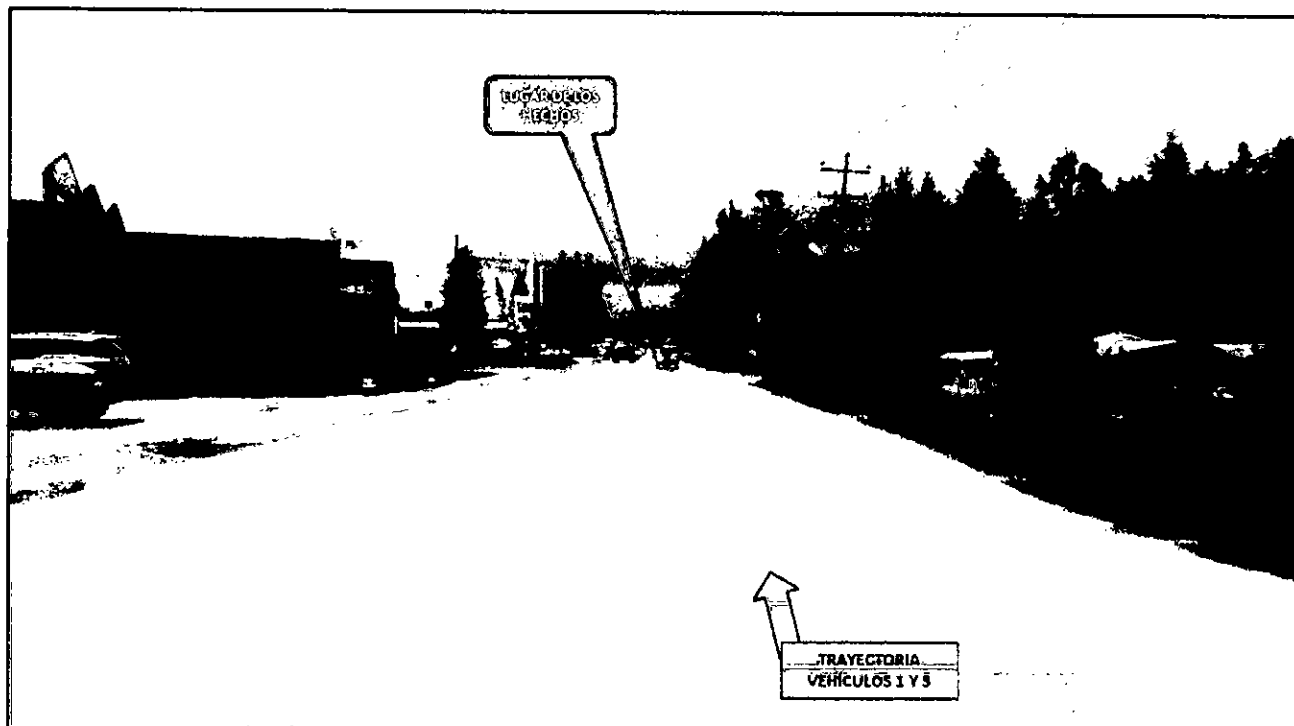


181

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **LA VÍA:**

Condiciones, estado y características del lugar, donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1, 2, 3 y 4.

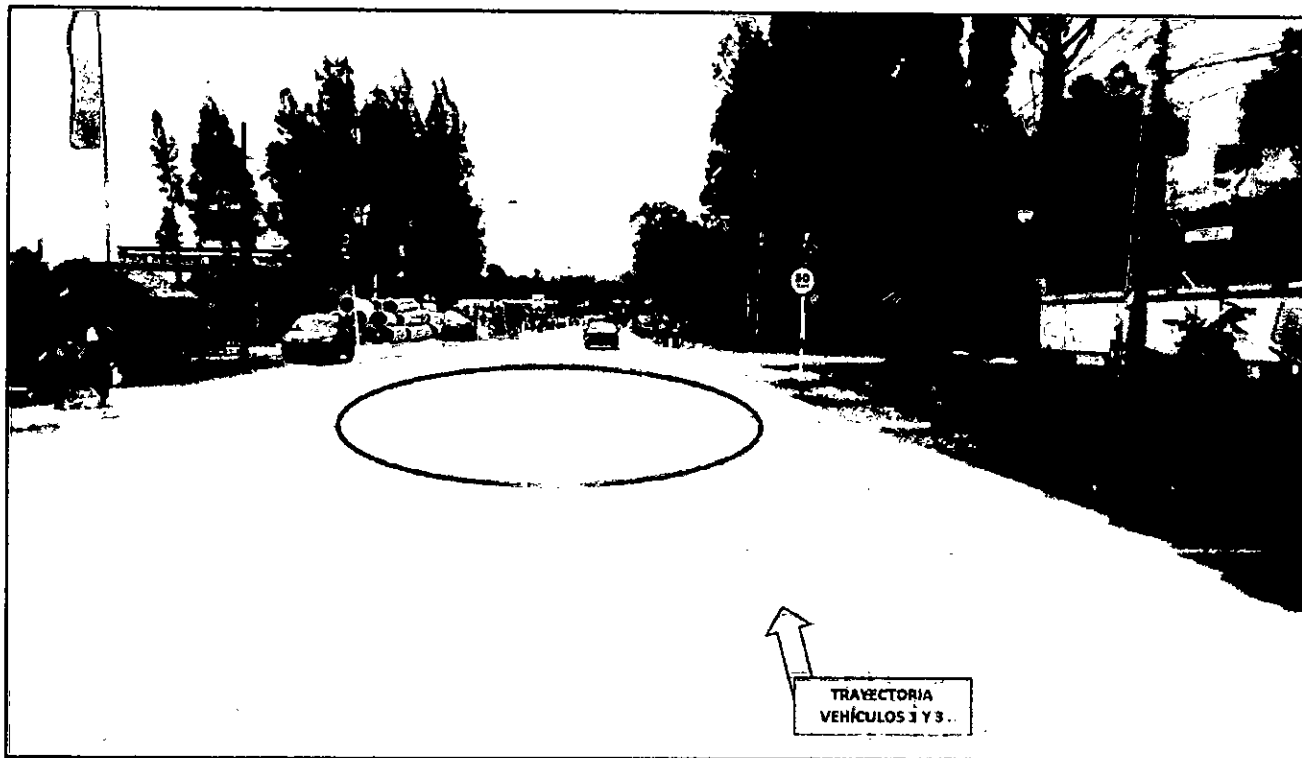


FOTOGRAFÍA No.1. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en dirección Bogotá - Tocancipá, se aprecian las características de la vía donde ocurre el accidente, la cual es una vía recta, plana, con berma, con una calzada y dos carriles, con demarcación de línea amarilla central y línea de borde blanca, el estado de la vía al momento del accidente era húmedo con iluminación artificial.



182

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.2. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en sentido Bogotá - Tocancipá se aprecian las características de la vía donde ocurre el accidente, al igual que la trayectoria de los vehículos 1 (microbús) y 3 (buseta).



183

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.3. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada en dirección Tocancipá - Bogotá, se diagrama con la elipse roja el área donde se produce el choque al igual que la trayectoria que llevaba el vehículo No.2 (taxi).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

174



FOTOGRAFIA No.4. PLANO GENERAL: En esta fotografía tomada desde otro punto de vista, se puede observar el sitio donde ocurrieron los hechos.



185

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VEHÍCULOS:**

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.2.

VEHÍCULO No.1	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: MICROBUS MARCA: NON PLUS ULTRA LINEA: MT 3000 TI MODELO: 1998 PLACAS: SKI-594 EMPRESA: COOPERATIVA ZIPAQUIREÑA DE TRANSPORTES (COOTRANSZIPA) SERVICIO: PÚBLICO CONDUCTOR: MIGUEL EMILIO REY IDENTIFICACIÓN: C.C 82.390.073 EDAD: 36 años al momento del accidente. PASAJEROS: DIECINUEVE (19).
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 6.71 m / 2.24 m ALTO / PESO BRUTO: 2.80 m / 7.000 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 3.60 m

TABLA No.2



186

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

NOMBRE COMPLETO	MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO		
DOCUMENTO	C.C. 82390073	ESTADO DE LA PERSONA	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR	ACTIVO	Número de inscripción	5799073
FECHA DE INSCRIPCIÓN	17/08/2010		
☐ Licencia(s) de conducción			
☐ Multas e infracciones			
☐ Información solicitudes rechazadas por SICOV			
☐ Información Certificados Médicos			
☐ Pagos Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)			
☐ Certificados de aptitud en conducción			
☐ Información solicitudes			

Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por infracciones de Tránsito

El (la) señor(a) descrito(a), con Cédula No. 82390073 (OCHO DOS TRES NUEVE CERO CERO SIETE TRES), no posee a la fecha adeudos de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por infracciones de Tránsito en los Organismos de Tránsito señalados al sistema.

Expedido: 10 de Julio de 2019 a las 17:43

Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición.

IMAGEN No.10: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.1, el cual se encuentra registrado en el RUNT y en el SIMIT, donde se observa que NO presenta comparendos pendientes a la fecha.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

187

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.1 en una vista 3D.

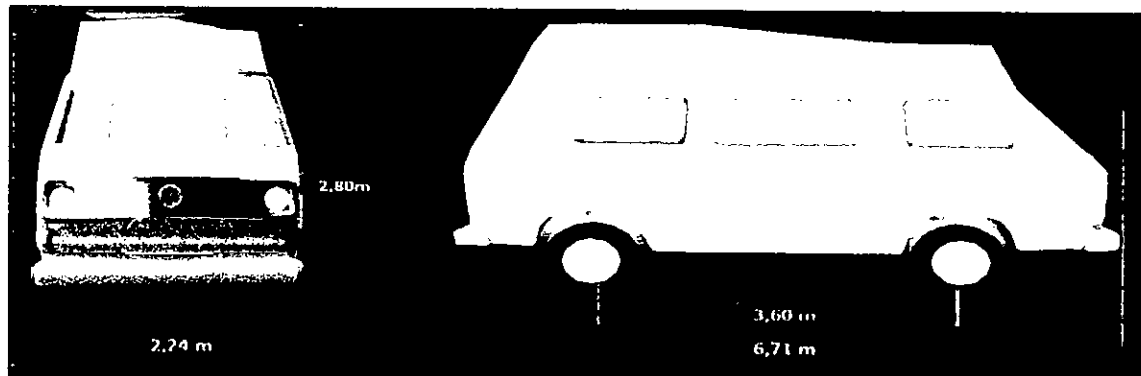
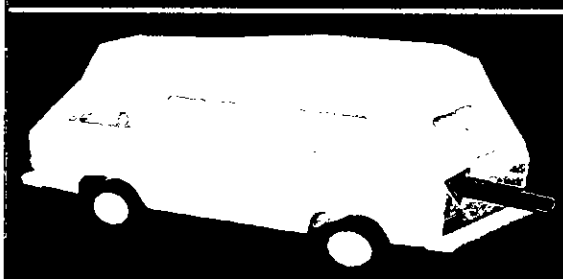


IMAGEN No.11

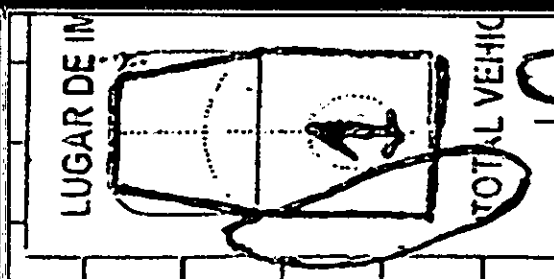
En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.12



En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha roja, la dirección principal de la fuerza de impacto (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.1.

IMAGEN No.13



En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se observa que se diagrama que el vehículo No.1 presentó sus daños en el vértice posterior izquierdo.

Tabla No.3



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

188

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.1 se muestran a continuación en la tabla No.4.

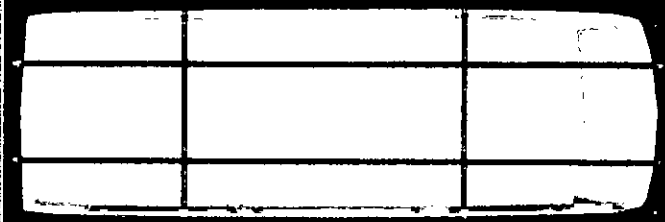
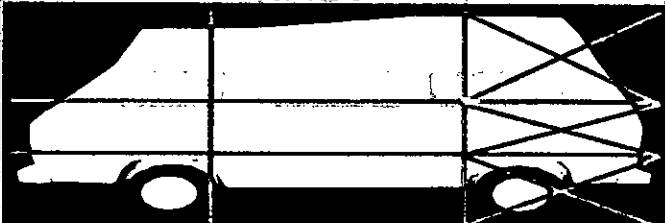
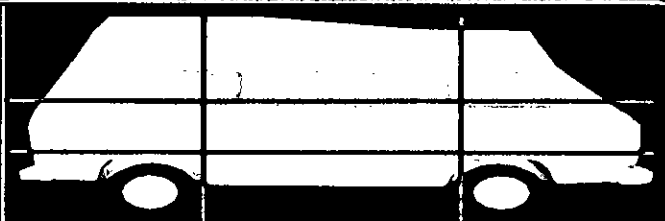
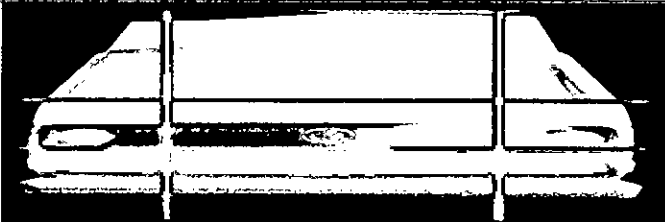
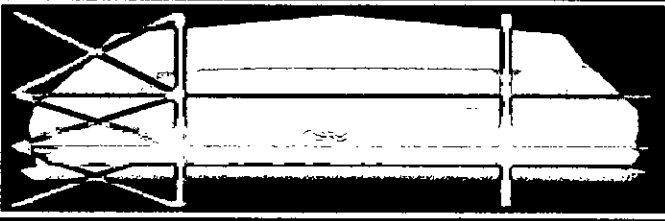
UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Sin daños.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Presenta abolladura en el tercio posterior izquierdo.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Sin daños.
	ZONA ANTERIOR: Sin daños.
	ZONA POSTERIOR: Presenta abolladura en el tercio izquierdo superior, medio e inferior.

Tabla No.4

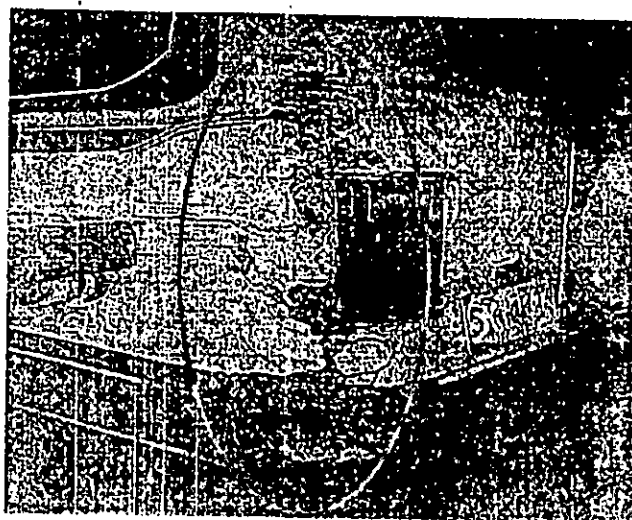
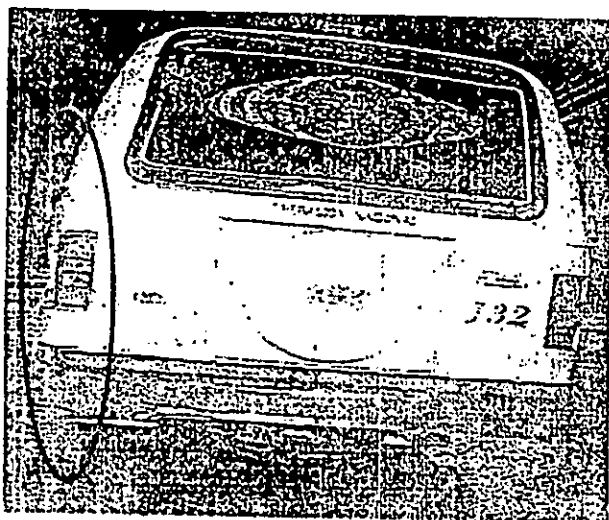


89

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Este vehículo presentó los siguientes daños:

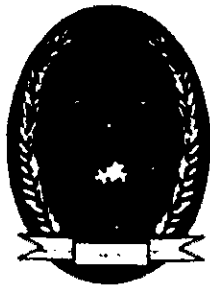
- Ruptura en el vértice posterior izquierdo.
- Ruptura del stop izquierdo.



FOTOGRAFÍAS NROS 08 Y 09 PRIMER PLANO Donde se observa los daños en el vehículo Numero 1, microbús de servicio público de placa **SKI-594**, afiliada a la empresa Cooperativa Zipaquireña de Transportes, los cuales fueron en el vértice posterior izquierdo inferior y superior, con rotura de vidrio panorámico de la parte posterior.

Activar
Ver a Cont.

FOTOGRAFÍA No.5. PRIMER PLANO: En esta fotografía podemos apreciar la zona posterior del vehículo No.1 tipo microbús de placas **SKI-594** involucrado en el accidente con sus respectivos daños.



190

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

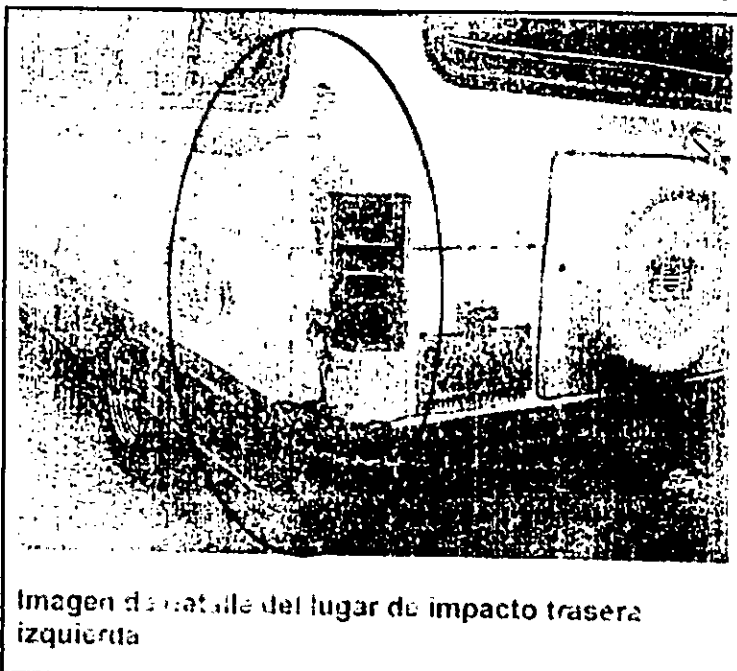
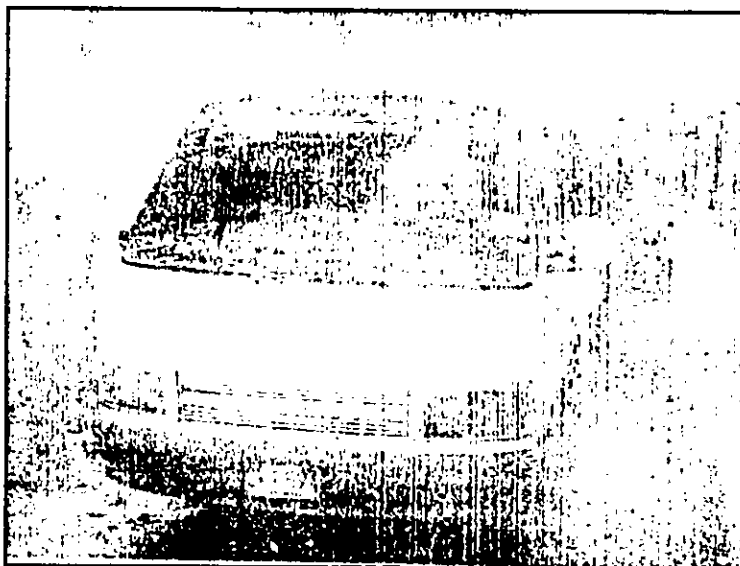


Imagen de detalle del lugar de impacto trasera izquierda

FOTOGRAFÍA No.6. PRIMER PLANO: En esta fotografía podemos apreciar la ruptura presentada en el vértice posterior izquierdo del vehículo No.1 (microbús).

FOTOGRAFÍA No.7. PRIMER PLANO: En esta fotografía podemos apreciar la zona anterior del vehículo No.1, el cual no registra ningún daño.



NOTA: LAS FOTOGRAFÍAS 5, 6 Y 7 FUERON SACADAS DEL INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA EN ESTE SINIESTRO.



10/1

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.2, se muestran a continuación en la tabla No.5.

VEHÍCULO No.2	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: AUTOMOVIL MARCA: HYUNDAI LINEA: ATOS - PRIME MODELO: 2008 PLACAS: VEO-933 EMPRESA: TAX EXPRESS. SERVICIO: PÚBLICO CONDUCTOR: LUCIO GUERRERO GUIO IDENTIFICACIÓN: C.C. 6.763.126 EDAD: 50 años al momento del accidente. PASAJEROS: CINCO (5)
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 3.57 m / 1.44 m ALTO / PESO BRUTO: 1.58 m / 1.200 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 2.38 m

TABLA No.5



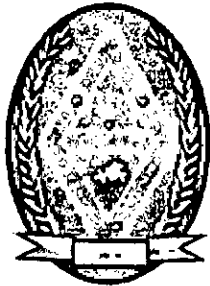
142

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

NOMBRE COMPLETO	LUCIO GUERRERO GUIO		
DOCUMENTO	C.C. 6763126	ESTADO DE LA PERSONA	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR	ACTIVO	Número de Inscripción	412186
FECHA DE INSCRIPCIÓN	24/11/2009		
☐ Licencia(s) de conducción			
☐ Multas e infracciones			
☐ Información solicitudes rechazadas por SICOV			
☐ Información Certificados Médicos			
☐ Pagos Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)			
☐ Certificados de aptitud en conducción			
☐ Información solicitudes			

Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito
El/los señor/s: **GUERRERO GUIO LUCIO** con Cédula No. **6763126 (SEIS SIETE SEIS TRES UNO DOS SEIS)**, no posee a la fecha pendientes de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, en los Organismos de Tránsito conectados al sistema.
Excedidos: 10 de Julio de 2019 a las 17:30
Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición.

IMAGEN No.14: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.2, el cual se encuentra registrado en el RUNT y en el SIMIT, y donde nos muestra que no presenta comparendos pendientes a la fecha.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

193

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.1 en una vista 3D.

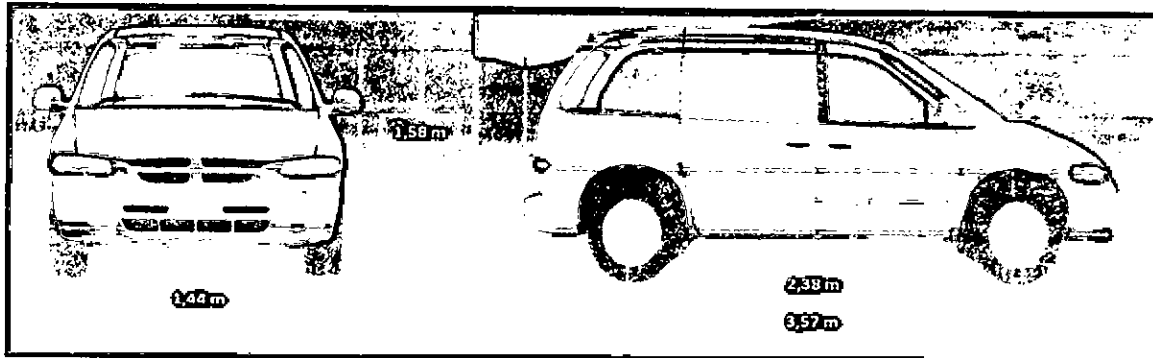
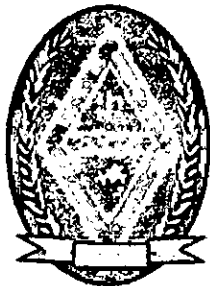


IMAGEN No.15

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.16	IMAGEN No.17
En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha roja, la dirección principal de la fuerza (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en el vehículo No.2.	En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se observa que el impacto se presentó en la zona anterior del vehículo No.2.

Tabla No.6



194

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.2 se muestran a continuación en la tabla No.7.

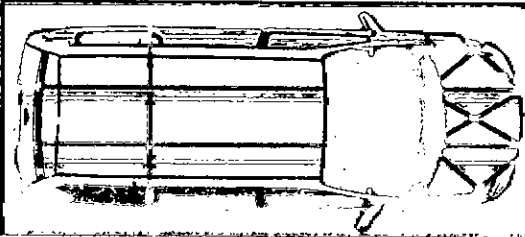
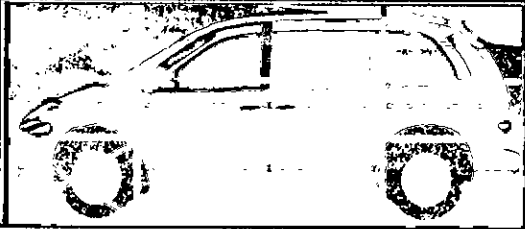
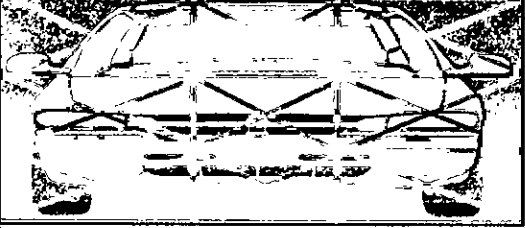
UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Deformación total zona anterior.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Deformación total zona anterior.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Deformación total zona anterior.
	ZONA ANTERIOR: Deformación total.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños.

Tabla No.7

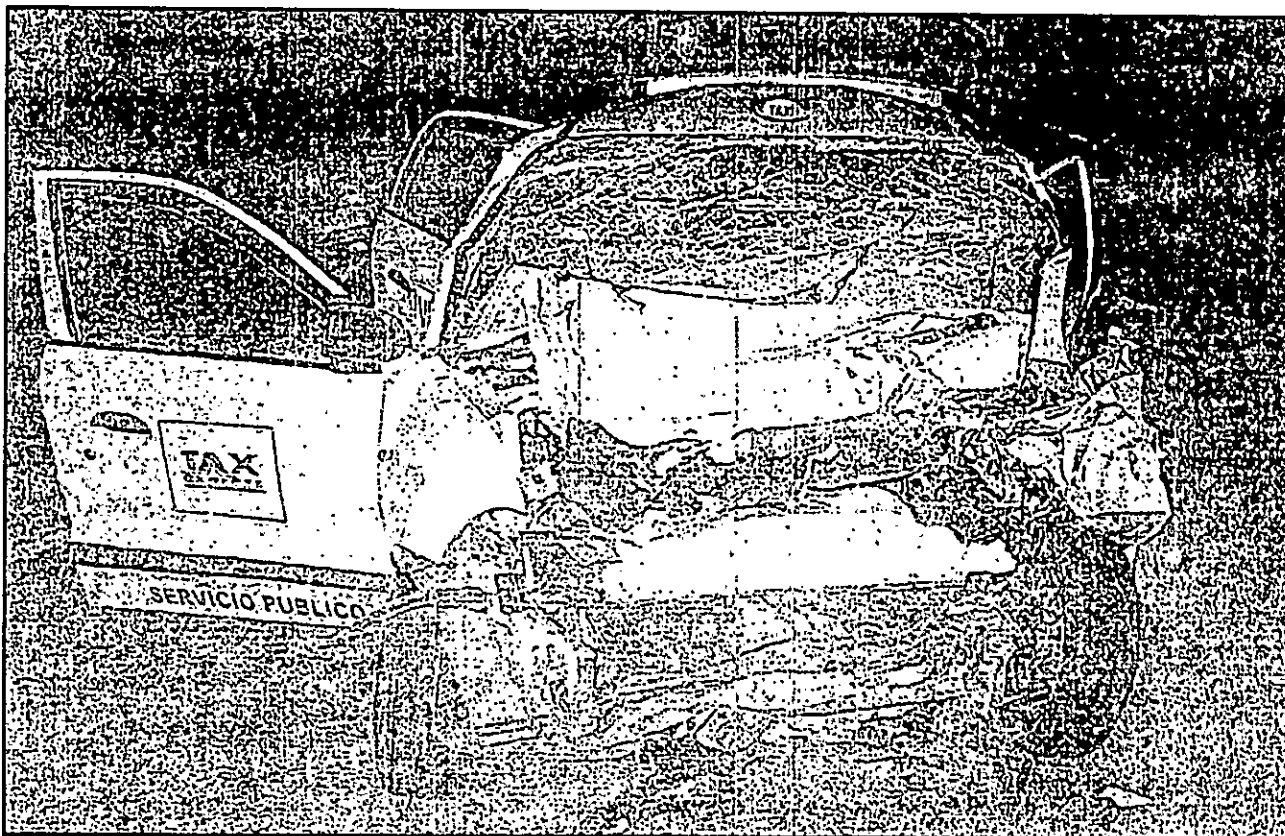


195

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Este vehículo presentó los siguientes daños:

- Deformación total de su estructura en la zona anterior.

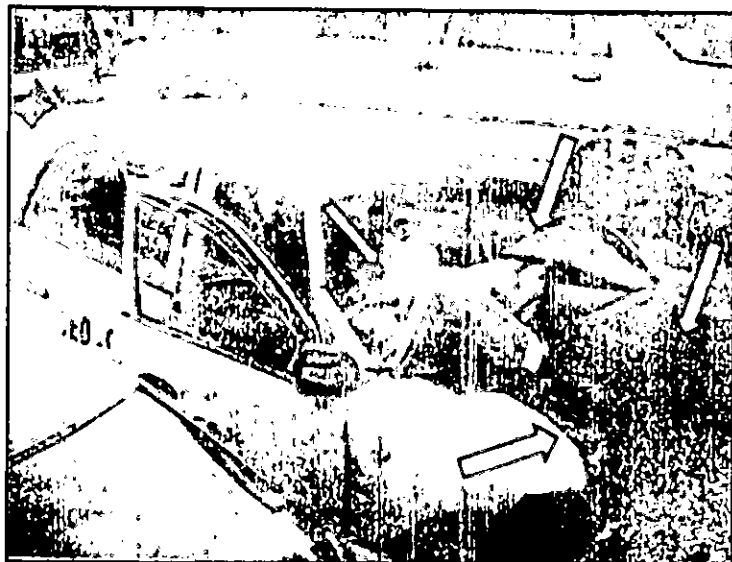


FOTOGRAFÍA No.8. PRIMER PLANO: En esta fotografía se observa el vehículo No.2 (automóvil- taxi) de placas VEO-933, involucrado en el accidente con sus respectivos daños.



10/0

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



FOTOGRAFÍA No.9. PRIMER PLANO: En esta fotografía se observa la zona anterior del vehículo No.2 de placas VEO-933, el cual presentó deformación total de su estructura.

FOTOGRAFÍA No.10. PRIMER PLANO: Como complemento de la fotografía anterior se aprecia la deformación presentada en la zona anterior del vehículo No.2 (taxi).



NOTA: LAS FOTOGRAFÍAS 8, 9 Y 10 FUERON SACADAS DEL INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA EN ESTE SINIESTRO.

Página 30 de 71

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticinvestigaciones@gmail.com, - www.otic.com.co, Cel. 3108845067. 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



192

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Las características técnico-mecánicas del vehículo No.3 se muestran a continuación en la tabla No.8.

VEHÍCULO No.3	
CARACTERÍSTICAS	CLASE: BUSETA MARCA: AGRALE LINEA: MA8.5 MODELO: 2006 PLACAS: TSC-059 EMPRESA: EL RAPIDO DUITAMA LTDA. SERVICIO: PÚBLICO CONDUCTOR: LUIS DOMINGO JIMENEZ IDENTIFICACIÓN: C.C 4.221.878 EDAD: 44 años. PASAJEROS: 24 PASAJEROS
DIMENSIONES	LARGO / ANCHO: 6.93 m / 2.15 m ALTO / PESO BRUTO: 2.80 m / 8.500 kg DISTANCIA ENTRE EJES: 4.20 m

TABLA No.8



198

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

NOMBRE COMPLETO	LUIS DOMINGO JIMENEZ PAEZ		
DOCUMENTO	C.C. 4221878	ESTADO DE LA PERSONA	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción	3449676
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	13/11/2009		
☐ Licencia(s) de conducción			
☐ Multas e infracciones			
☐ Información solicitudes rechazadas por SICOV			
☐ Información Certificados Médicos			
☐ Pagos Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)			
☐ Certificados de aptitud en conducción			
☐ Información solicitudes			
Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito			
El (la) sujeto(s) derivado(s) con Cedula No. 4221878 (CUATRO DOS DOS UNO OCHO SIETE OCHO), no posee a la fecha pendientes de pago registrados en SIMIT por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito en los Organismos de Tránsito conectados al sistema			
Expedición: 10 de Julio de 2019 a las 17:51			
Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición			

IMAGEN No.18: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del vehículo No.3, el cual se encuentra registrado en el RUNT y en el SIMIT, donde se observa que no presenta comparendos pendientes a la fecha.



199

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En esta imagen se puede apreciar las características y dimensiones del vehículo No.3 en una vista 3D.

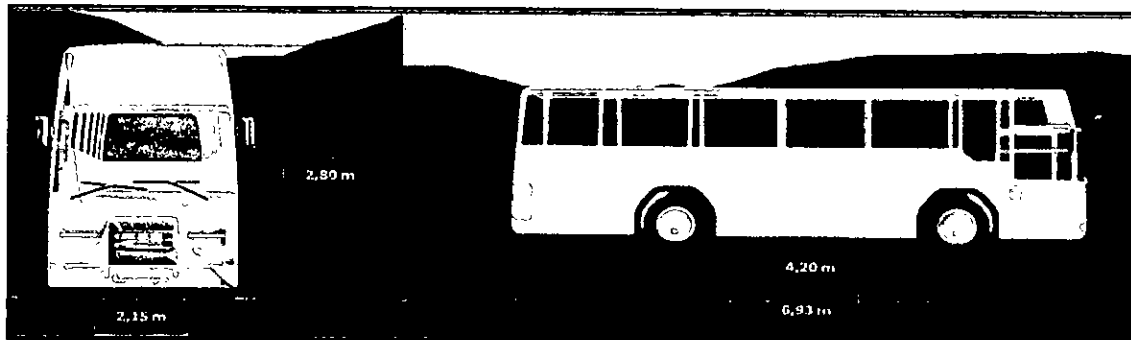


IMAGEN No.19

En este informe de INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, se tienen en cuenta las características, dimensiones y la ubicación de los daños presentados en el vehículo, con el fin de establecer la severidad de la colisión y la ubicación de los vehículos al momento del impacto.

IMAGEN No.20	IMAGEN No.21
En esta imagen en 3D, se ubica con la flecha roja (impacto 1), y con la flecha amarilla (impacto 2), dirección principal de la fuerza (PDOF) a través del centro de gravedad del daño registrado en la inspección realizada al vehículo No.3.	En esta imagen tomada del informe de accidentes de tránsito, se observa que el impacto se presentó en la zona anterior del vehículo No.3.

Tabla No.9



100

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

La ubicación y descripción de los daños presentados en el vehículo No.3 se muestran a continuación en la tabla No.10.

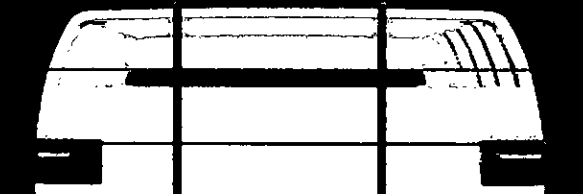
UBICACIÓN DE DAÑOS	DESCRIPCIÓN DE DAÑOS
	ZONA SUPERIOR: Sin daños.
	COSTADO LATERAL IZQUIERDO: Deformación zona anterior.
	COSTADO LATERAL DERECHO: Deformación zona anterior.
	ZONA ANTERIOR: Deformación total.
	ZONA POSTERIOR: Sin daños

Tabla No.10



201

Este vehículo, presentó los siguientes daños:

- Deformación de la zona anterior.
- Fragmentación del vidrio panorámico.



FOTOGRAFÍA No.11. PRIMER PLANO: En esta fotografía se puede apreciar la zona anterior del vehículo No.3 (buseta) con los daños presentados producto del choque



202

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3



Imagen de detalle de la buseta y lugar del primer impacto contra el microbus

FOTOGRAFÍA No.12. PRIMER PLANO: En esta fotografía se puede apreciar el vidrio panorámico y el vértice anterior derecho del vehículo No.3 (buseta) el cual presentó ruptura producto del impacto contra el vehículo No.1 (microbús).

FOTOGRAFÍA No.13. PRIMER PLANO: En esta fotografía se puede apreciar la zona anterior del vehículo No.3 (buseta) del cual presentó deformación total de su estructura, producto del impacto contra el vehículo No.2 (taxi).

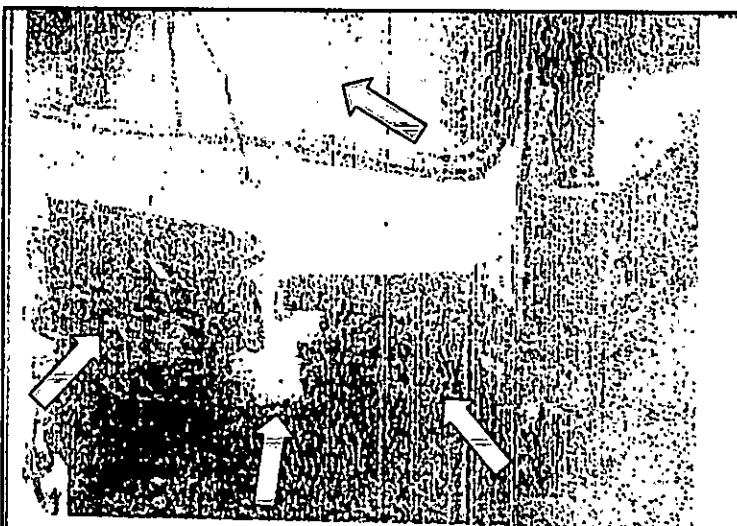


Imagen de detalle del lugar de impacto parte frontal izquierda contra el taxi



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

203

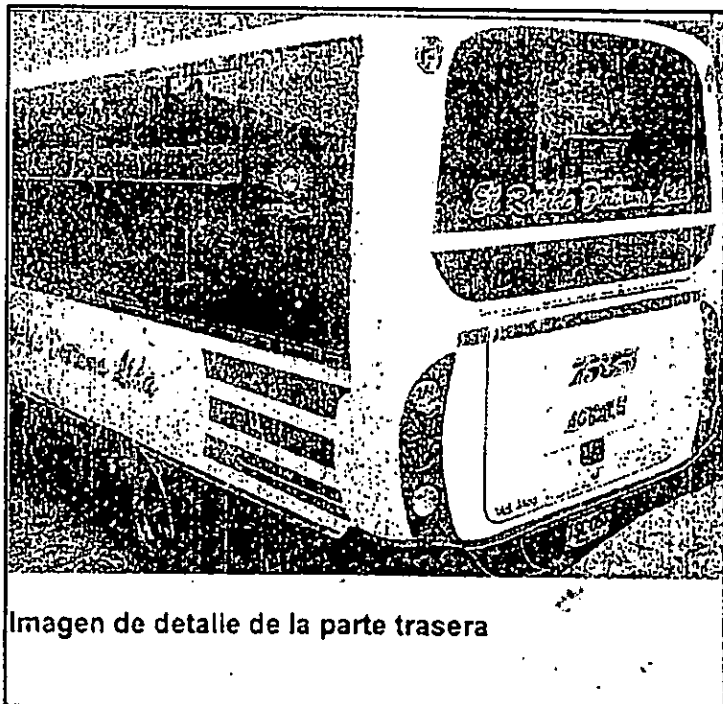


Imagen de detalle de la parte trasera

FOTOGRAFÍA No.14. PRIMER PLANO: En esta fotografía se puede apreciar la zona posterior y el costado lateral izquierdo tercio posterior del vehículo No.3 (buseta) el cual no presenta daños en su estructura.

NOTA: LAS FOTOGRAFÍAS 11, 12, 13 Y 14 FUERON SACADAS DEL INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA EN ESTE SINIESTRO.



❖ **REGISTRO DE EVIDENCIAS:**

➤ En el croquis del informe realizado por la policía de tránsito de Zipaquirá se encuentran registradas las siguientes evidencias:

- ✓ Características y geometría de la vía.
- ✓ Ancho de la vía por la cual transitaban los vehículos.
- ✓ Vehículos en suposición final.
- ✓ Punto de referencia tomada para levantamiento del plano.
- ✓ La respectiva señalización y sentido vial.
- ✓ Evidencias dejadas por los vehículos sobre la vía.

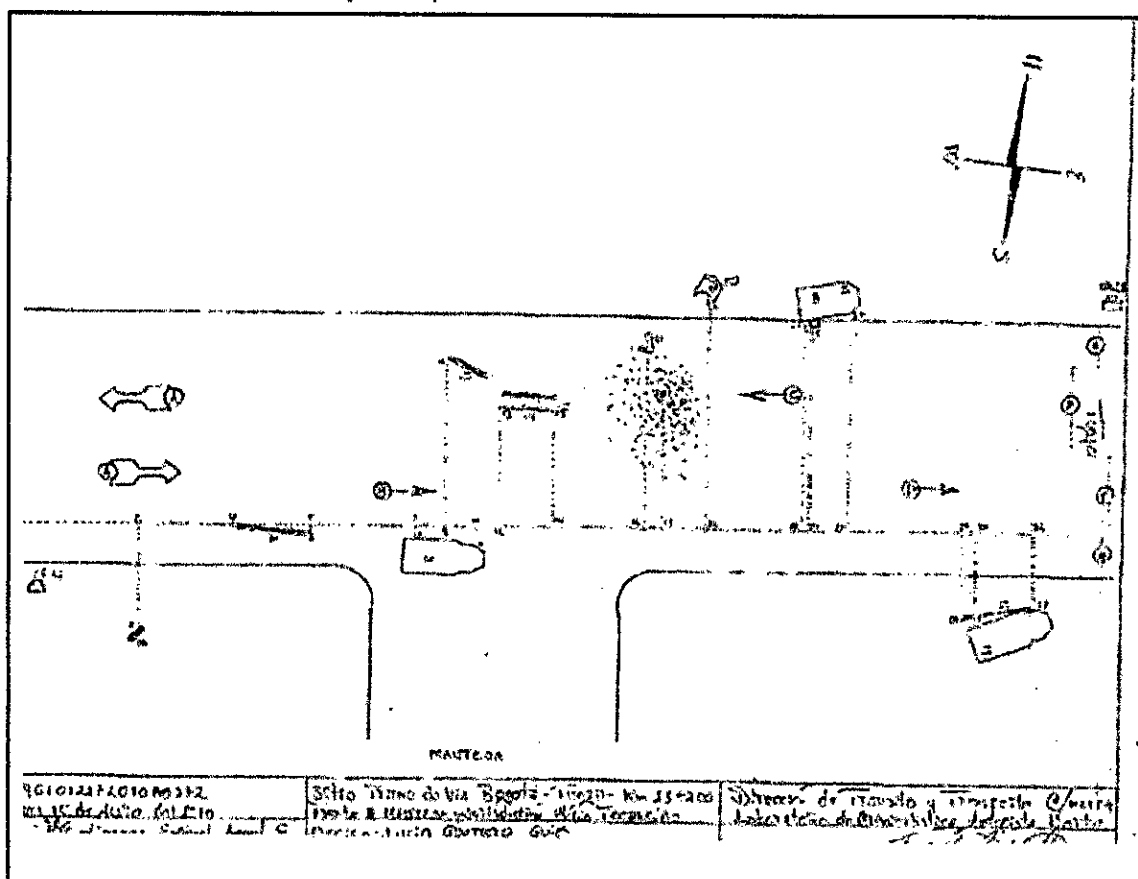


IMAGEN No.22: En esta imagen se muestran las evidencias anteriormente descritas, en el croquis del accidente.

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

10-11: Torno de pared del espejo infrarrojo externo color verde.
 11-12: Horno de pared del horno longitudinal 2 a base de Leida de 5,22 mts de largo.
 12-13: Válvula - Macinador - color blanco - de placa 251,500.
 13-14: Horno de pared de toda finura entre la base de Leida de 4,80 mts de largo.
 14-15: Horno de armadura metálica de 5,00 mts de largo.
 15-16: Zona de impulso donde se hacen fragmentos de vidrio y trozos de los vidrios.
 16-17: Horno de identificación mediante TSC 054 mediante a liana o fragmento del bloque.
 17-18: Torno o parte exterior de puerta lateral.
 18-19: Torno o parte de vehículo puesto.
 19-20: Válvula - Automotor - viene Vitrado Alto - pulido - color amarillo de placas VEO 935.
 20-21: Cámara de vida - otro material - que puede ser vidrio o lucio quemado que se a base de tener atrapado en la sala del conductor.
 21-22: Horno de fragmentos de 2,58 mts de largo.
 22-23: Válvula - Buzón - pulido - color blanco - unido y rojo - viene Agente - de placa TSC 054 - -

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-15: 2,00 mts
 15-16: 2,00 mts
 16-17: 2,00 mts
 17-18: 2,00 mts
 18-19: 2,00 mts
 19-20: 2,00 mts
 20-21: 2,00 mts
 21-22: 2,00 mts
 22-23: 2,00 mts

10-11: 2,00 mts
 11-12: 2,00 mts
 12-13: 2,00 mts
 13-14: 2,00 mts
 14-

NUC: 259981011300000303A PRO: LUGUES 15 de Julio de 1980 PLAN: 1000 - 15 de Julio de 1980	Site: Finca de Via Zepeda - Trigo - en 23 hectas 1 Trigo a MATEOS - 10 hectas 10 hectas	10 hectas de 10 hectas y 10 hectas de 10 hectas 10 hectas de 10 hectas y 10 hectas de 10 hectas
---	---	--

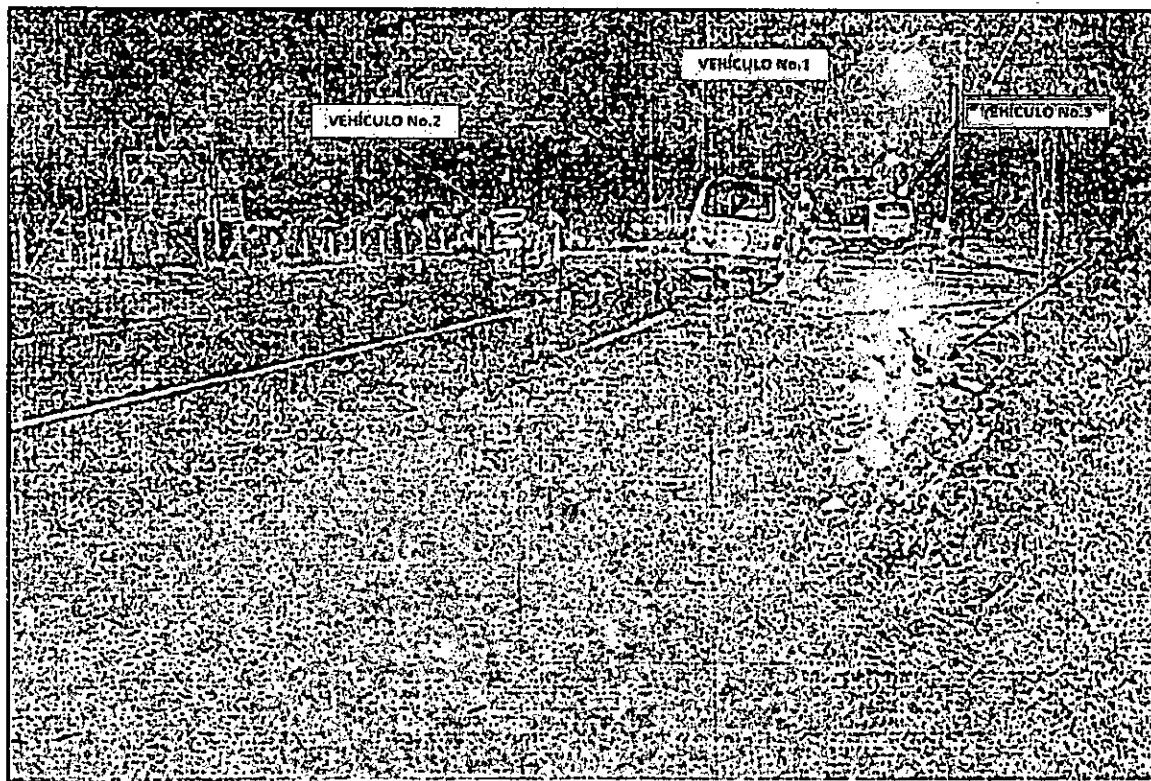
IMAGEN No.23: En esta imagen se muestran las convenciones del croquis del realizado por la policía de tránsito en este siniestro.



906

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

➤ En la investigación realizada por parte de los investigadores de O.T.I.C se encontraron las siguientes evidencias:



FOTOGRAFÍA No.15. PLANO GENERAL: En esta fotografía se puede apreciar la posición final de los vehículos involucrado en el accidente con respecto a la vía.

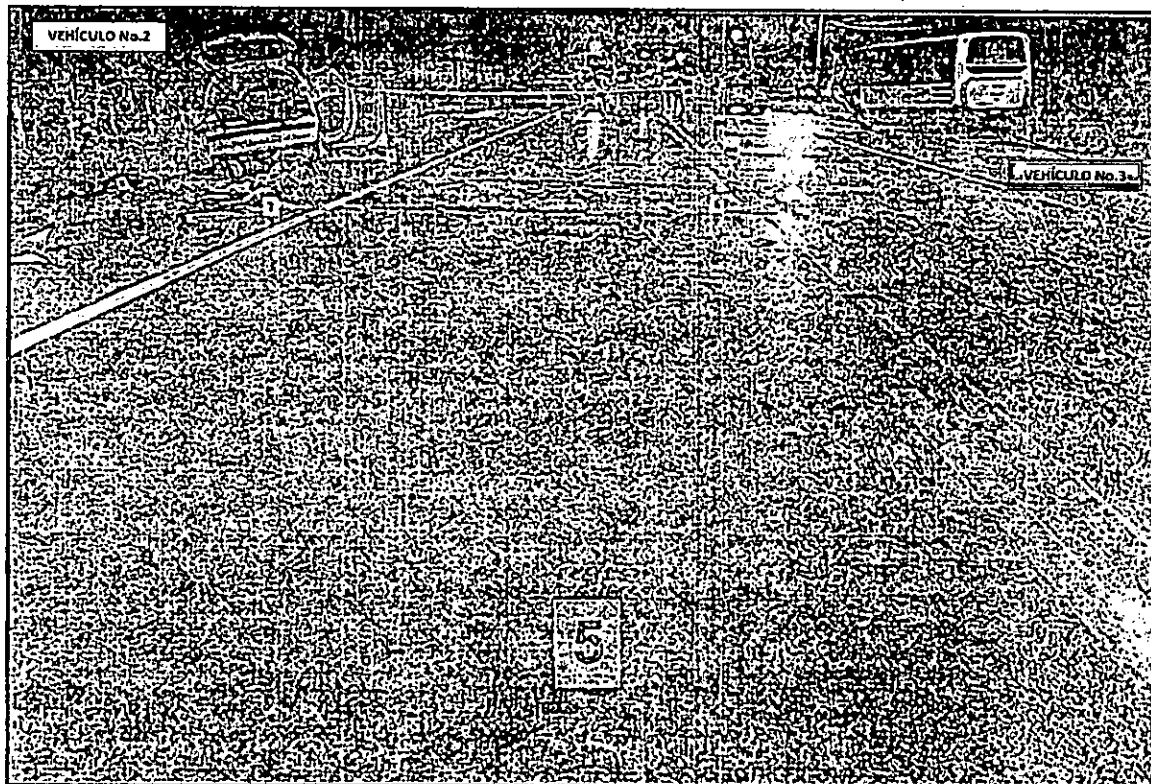


ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

207



FOTOGRAFÍA No.16. PRIMER PLANO: Como complemento de la fotografía anterior se puede apreciar la posición final de los vehículos No.2 (automóvil-taxi) y del vehículo No.3 (buseta afiliada a El Rápido Duitama) luego del accidente.

NOTA: LAS FOTOGRAFÍAS 15 Y 16 FUERON SACADAS DEL INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALIZADO POR LA POLICIA EN ESTE SINIESTRO.



28

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En las imágenes 24 y 25 en 2D en planta y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Zipaquirá.



IMAGEN No.24

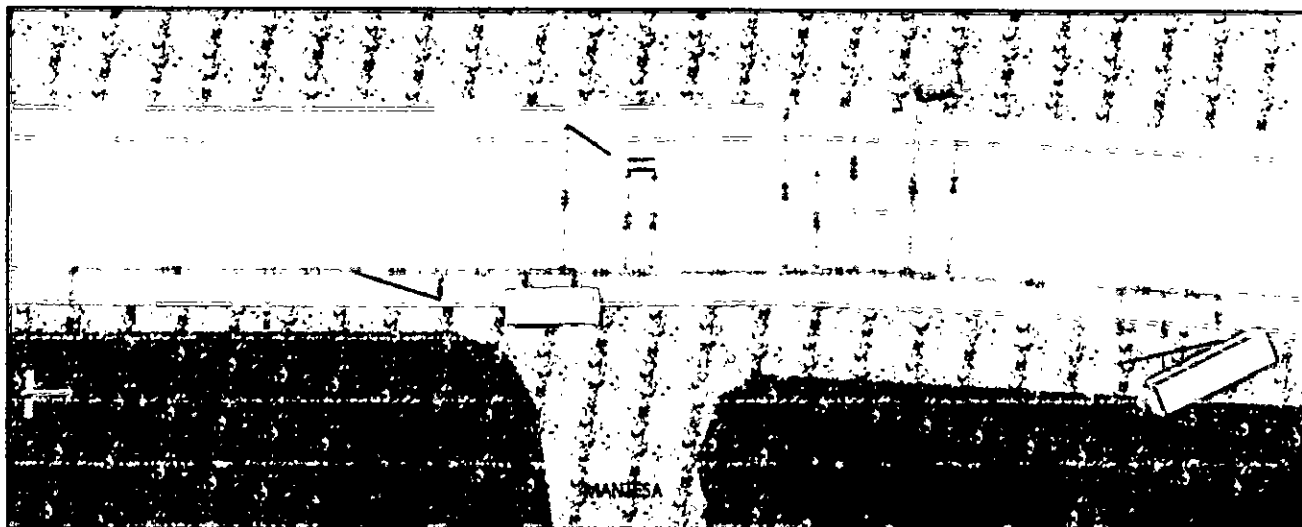


IMAGEN No.25



201

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En las imágenes 26 y 27 en 3D y a escala, se aprecian las marcas y evidencias registradas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Zipaquirá.

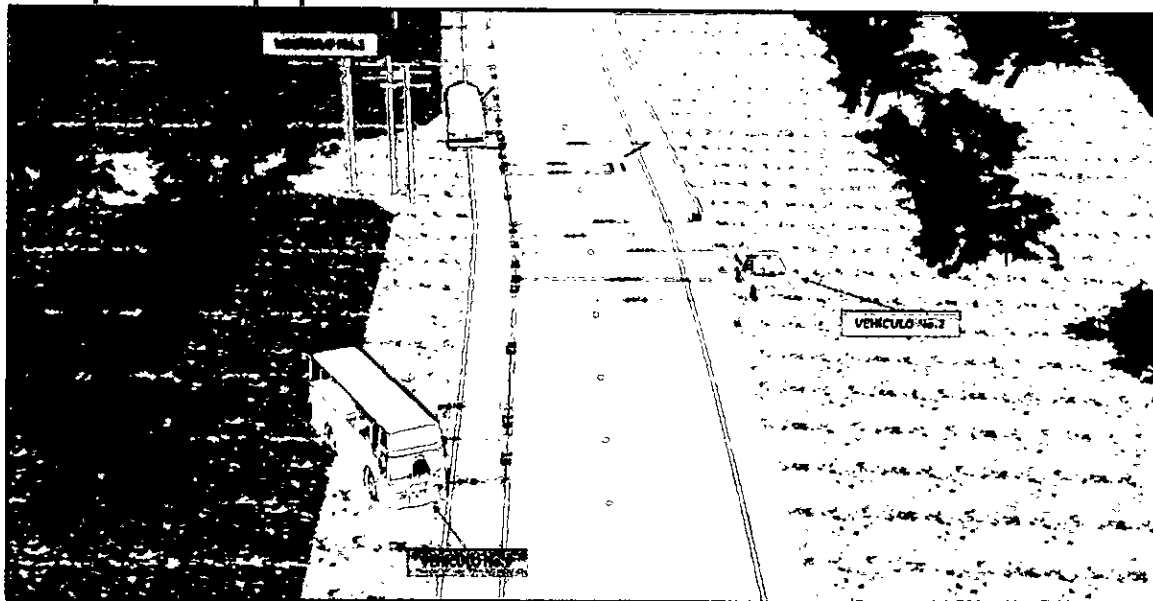


IMAGEN No.26

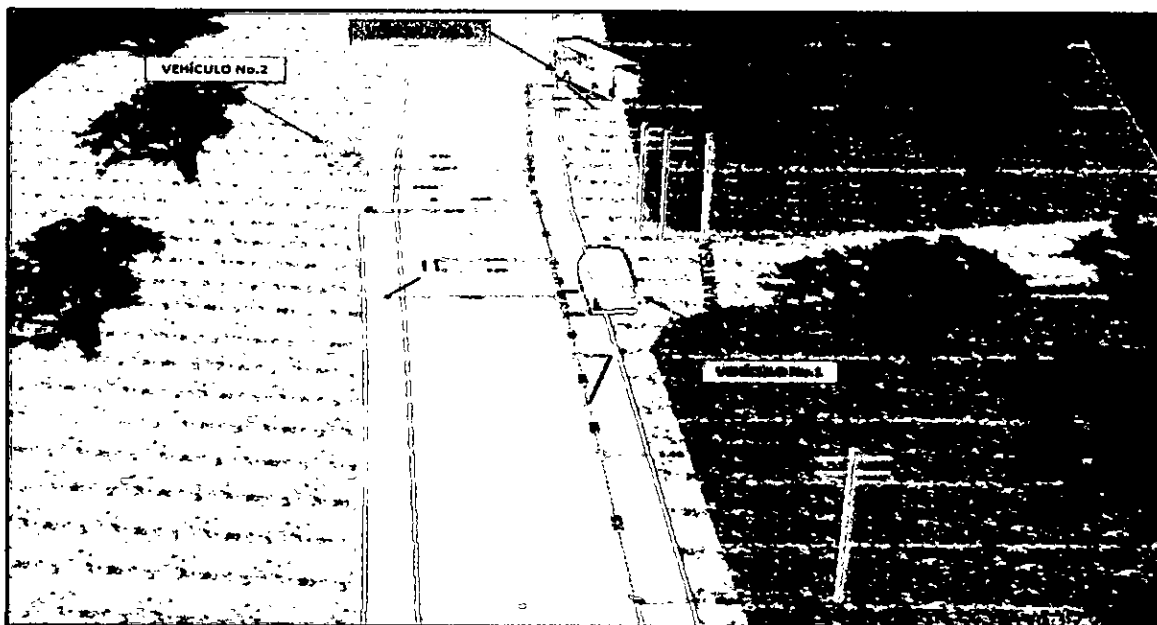


IMAGEN No.27



212

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

❖ **VÍCTIMAS:**

No.	NOMBRES -IDENTIFICACIÓN	EDAD	ESTADO
1	MARIA JIMENA SANCHEZ CRUZ T.I 1.002.330.497 (PASAJERO VH No.2)	8 AÑOS	CLÍNICA TELETÓN CHÍA
2	ESTEBAN ALEXANDER AGUILAR T.I 1.002.366.356 (PASAJERO VH No.2)	8 AÑOS	CLÍNICA TELETÓN CHÍA
3	FLORINDA CRUZ GAMBA C.C.35.460.027 (PASAJERO VH No.2)	52 AÑOS	HOSPITAL SIMON BOLIVAR BOGOTA
4	JOSE RAFAEL CRUZ C.C.7178473 (PASAJERO VH No.2)	29 AÑOS	CLÍNICA TELETÓN CHÍA
5	LUCIO GUERRERO GUIO C.C. 6.763.126 (CONDUCTOR VH No.2)	50 años	FALLECE EN EL LUGAR.

TABLA No.8

❖ **DILIGENCIAS ADELANTADAS:**

A continuación, el resultado de las diligencias de investigación adelantadas con respecto al siniestro ocurrido.

- **Fecha de diligencia: 17-06-2019:** Se reciben la información del siniestro, por parte del doctor Jorge Alonso Charry Sanchez de la empresa COOTRANZIPIA.
- **Fecha de diligencia: 20-06-19:** El equipo investigativo hace reconocimiento de la vía donde ocurrieron los hechos y se realiza el respectivo levantamiento topográfico y se registra fotográficamente la vía y las evidencias allí encontradas.



3. POSICIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE LA COLISIÓN.

Analizando detalladamente los daños presentados en los vehículos involucrados en este siniestro y las evidencias diagramadas en el croquis realizado por la policía de tránsito y transporte de Zipaquirá, se puede establecer una ubicación de los vehículos al momento del impacto como se muestra en la siguiente imagen.

POSICIÓN RELATIVA No.1

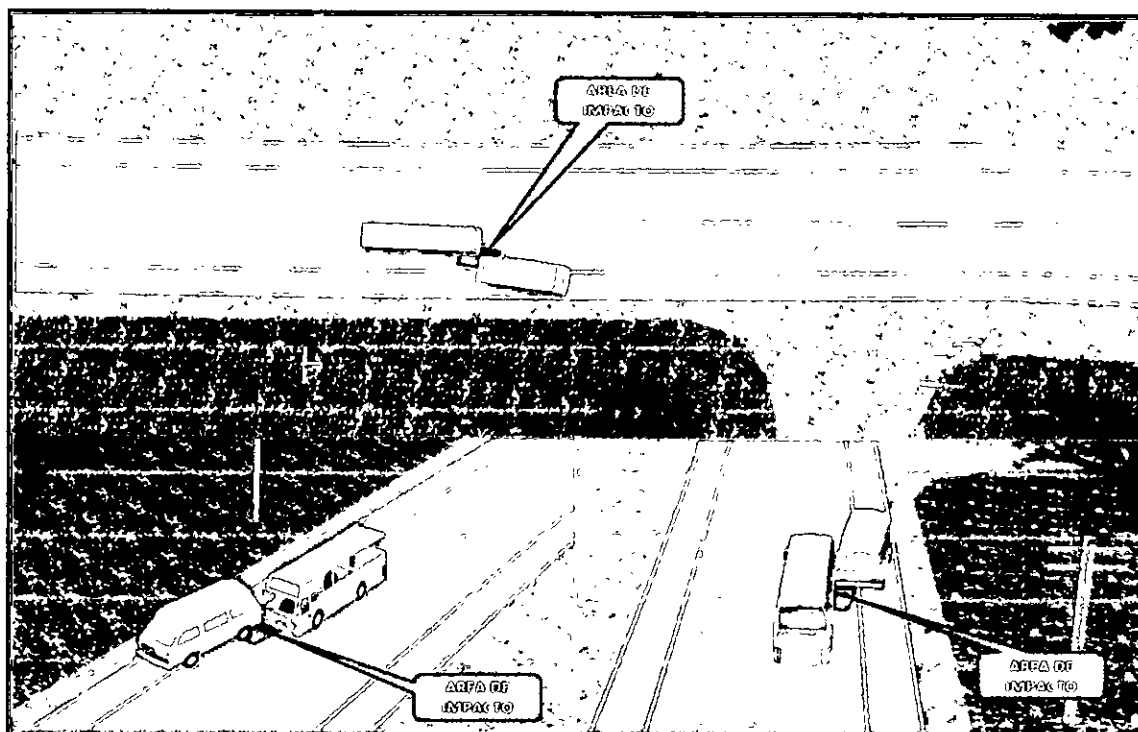


IMAGEN No.28: En esta imagen en 3D y a escala diagramado con el software de reconstrucción VISTA FX, se observa el área donde posiblemente se produce el impacto No.1 (entre el vehículo No.1 MICROBUS afiliada a la empresa COOTRANSZIPA y el vehículo No.3 BUSETA afiliada a la empresa EL RAPIDO DUITAMA); siendo el área de impacto para el vehículo No.1 en su vértice posterior izquierdo y para el vehículo No.3 (buseta), en su vértice anterior derecho.



22

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Es importante anotar que el impacto ocurrió en cualquier lugar del área en cuadrícula de color roja, con los ángulos que se aprecian en las imágenes, con el vehículo No.1 (microbús afiliada a la empresa COOTRANSZIPA) ubicado sobre la berma derecha de la vía que conduce de Bogotá a Tocancipá, (sentido de circulación vial), y con el vehículo No.3 (BUSETA afiliada a la empresa EL RAPIDO DUITAMA) transitando por el carril derecho de la vía que conduce de Bogotá a Tocancipá, (sentido de circulación vial), unos metros atrás del vehículo No.2.

POSICIÓN RELATIVA No.2

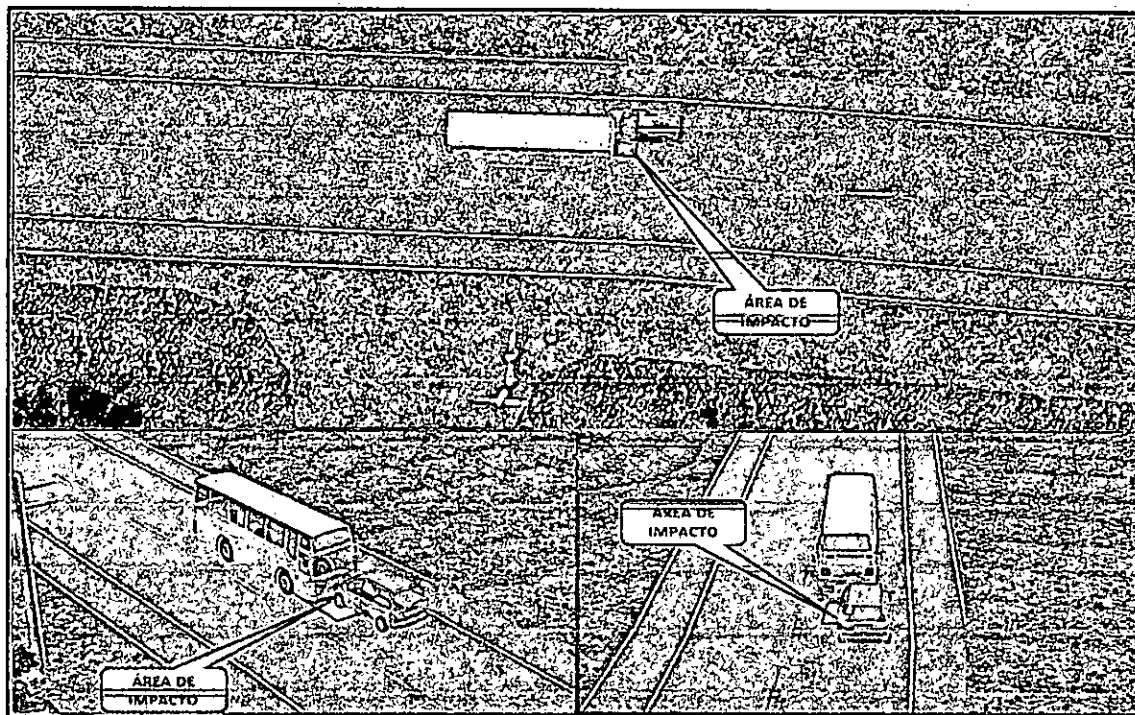


IMAGEN No.29: En esta imagen en 3D y a escala diagramado con el software de reconstrucción VISTA FX, se observa el área donde posiblemente se produce el impacto No.2 (entre el vehículo No.3 BUSETA afiliada a la empresa EL RAPIDO DUITAMA) y el vehículo No.2 (Taxi); siendo el área de impacto para el vehículo No.3 en su zona anterior tercio medio e izquierdo y para el vehículo No.2 taxi, en su zona anterior.



213

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Es importante anotar que el impacto ocurrió en cualquier lugar del área en cuadrícula de color verde, con los ángulos que se aprecian en las imágenes, con el vehículo No.3 (BUSETA afiliada a la empresa EL RAPIDO DUITAMA) ocupando el carril contrario de circulación (contravía) en una forma diagonal hacia la izquierdo producto del primer impacto contra el vehículo No.1 (microbús), y con el vehículo No.3 (Taxi) ocupando el carril derecho de la vía en dirección Tocancipá – Bogotá (sentido de circulación vial).

4. ANALÍISIS FÍSICO DE MOVIMIENTO, MASA Y ENERGIA DEL VEHÍCULO.

Como base fundamental dentro de la investigación y reconstrucción, la velocidad cumple un factor fundamental en el análisis de los hechos, para determinar la energía y fuerza liberada en el choque, es así que resulta indispensable determinar el movimiento de los vehículos que intervienen en el hecho momentos antes del accidente, el punto de impacto, y la posición relativa de las masas al hacer contacto, junto con la trayectoria que siguen hasta reposar en posición final. El estudio de estos resultados permite con objetividad emitir un concepto de las causas probables que desencadenaron el accidente.

El análisis de la velocidad de circulación del vehículo y su trayectoria durante el accidente se basa en la utilización de una escala física basada en las leyes de la misma, una de las leyes aplicadas a este caso es la del movimiento lineal añadiendo la conservación de la energía, estudiando las principales variables que intervienen en el hecho, y analizando los distintos factores que influyen en la ocurrencia del siniestro, sumando a la investigación los siguientes parámetros:



214

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

□ El punto o área probable de colisión se localizó teniendo en cuenta las evidencias que marca la trayectoria por la cual se dirigían los vehículos antes del impacto, las deformaciones presentadas en los mismos, las posiciones en las cuales reposaron los vehículos luego de la colisión, las evidencias halladas en la vía y los cálculos arrojados por los estudios físicos realizados, los cuales dan como resultado un área de contacto entre las masas, la cual se indica con el recuadro rojo de la imagen No.28, y el recuadro verde de la imagen No. 29, la posición de las masas al momento del impacto, posiciones y trayectorias diferentes no son compatibles basados en la posición final que fue registrada en el informe de accidentes de tránsito.

□ El vehículo No.1 (microbús afiliada a la empresa COOTRANSZIPA) después del impacto sigue su trayectoria hacia el costado derecho de la vía, sobre la berma, reduciendo la velocidad y se detiene por la desaceleración del sistema de frenado contra la capa asfáltica.

□ El vehículo No.3 (Buseta afiliada a EL RAPIDO DUITAMA) después del impacto No.1 contra el microbús realiza una maniobra hacia el lado izquierdo de la vía impactando de frente contra el vehículo No.2 (taxi) quien se desplazaba en sentido contrario, luego de este realiza una maniobra hacia el lado derecho de la vía, intentando regresar a su carril de circulación y se detiene más adelante producto de la desaceleración del sistema de frenado contra la capa asfáltica.



215

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

- ☐ El vehículo No.2 (Taxi) después del impacto contra el vehículo No.3 (Buseta) cambia su trayectoria, realizando retroceso y un giro anti-horario producto de la diferencia de velocidad y masas existente entre ambos vehículos y se detiene a un costado de la vía producto de la desaceleración producida por el choque, quedando así en su posición final.
- ☐ Los coeficientes de rozamiento efectivo que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descritos anteriormente, entre $\mu=0,6$ y $\mu=0,7$ para los tres vehículos, esto debido al peso de los mismos y a la superficie de contacto con el suelo.
- ☐ La posición relativa de los vehículos al momento del impacto se halla a partir de los daños que estos presentaron, las evidencias sobre la vía y las posiciones finales de los mismos, posiciones o trayectorias distintas no son compatibles.

NOTA: Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada; como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro.



5. CÁLCULO DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DEL IMPACTO

Se definió como vehículo No.1 (MICROBÚS afiliada a la empresa COOTRANSZIPA), como vehículo No.2 (AUTOMÓVIL TAXI) y como vehículo No.3 (BUSETA afiliada a la empresa EL RAPIDO DUITAMA).

Usando la ley de conservación de la cantidad de movimiento se obtienen las siguientes ecuaciones:

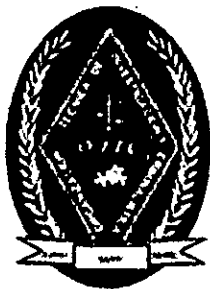
$$V_{1i} = \frac{P_{fy} \cos \theta_{2i} - P_{fx} \sin \theta_{2i}}{m_1 (\cos \theta_{2i} \sin \theta_{1i} - \sin \theta_{2i} \cos \theta_{1i})}$$

$$V_{2i} = \frac{P_{fx} \sin \theta_{1i} - P_{fy} \cos \theta_{1i}}{m_2 (\cos \theta_{2i} \sin \theta_{1i} - \sin \theta_{2i} \cos \theta_{1i})}$$

(1)

$$V_{1i} = \frac{P_{1i} \cos \theta_{1i} - P_{1i} \sin \theta_{2i}}{m_1 (\cos \theta_{1i} \sin \theta_{1i} - \sin \theta_{1i} \cos \theta_{1i})}$$

$$\begin{aligned} P_{fx} &= m_1 V_{1f} \cos \theta_{1f} + m_2 V_{2f} \cos \theta_{2f} \\ P_{fy} &= m_1 V_{1f} \sin \theta_{1f} + m_2 V_{2f} \sin \theta_{2f} \end{aligned}$$



217

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Dónde:

V1i: Velocidad del vehículo 1 un instante antes de la colisión.

V2i: Velocidad del vehículo 2 un instante antes de la colisión.

V3i: Velocidad del vehículo 3 un instante antes de la colisión

M1: Masa del vehículo 1 (MICROBUS) (7.000 kg). Peso bruto vehicular.

M2: Masa del vehículo 2 (AUTOMÓVIL TAXI) (1.200 kg). Peso bruto vehicular

M3: Masa del vehículo 3 (BUSETA) (8.500 kg). Peso bruto vehicular

$\theta 1i$: Ángulo del vehículo 1 un instante antes de la colisión.

$\theta 2i$: Ángulo del vehículo 2 un instante antes de la colisión.

$\theta 3i$: Ángulo del vehículo 3 un instante antes de la colisión.

$\theta 1f$: Ángulo con el cual sale el vehículo 1 desde la colisión hasta su posición final.

$\theta 2f$: Ángulo con el cual sale el vehículo 2 desde la colisión hasta su posición final.

$\theta 3f$: Ángulo con el cual sale el vehículo 3 desde la colisión hasta su posición final.

V1f: Velocidad del vehículo 1 un instante después de la colisión.

V2f: Velocidad del vehículo 2 un instante después de la colisión.

V3f: Velocidad del vehículo 3 un instante después de la colisión.

Las velocidades finales de los vehículos (V1f, V2f y V3f.) están dadas por:

$$V_f = \sqrt{2gd_{1f}\mu_1} \quad (2)$$

μ_{1f} : Coeficiente de rozamiento para los vehículos: entre $\mu=0,6$ y $\mu=0,7$ para los tres vehículos, esto debido al peso de los mismos y a la superficie de contacto con el suelo.

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

d_{1f} : Distancia recorrida por cada vehículo desde el punto de colisión hasta su posición final.



6. SECUENCIA DURANTE EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

Momentos antes del impacto, el vehículo No.1 (**MICROBÚS** afiliada a la empresa **COOTRANSZIPA**) se desplazaba en sentido Bogotá – Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá por el carril derecho de la vía y al acercarse a la entrada de la empresa Mantesa reduce su velocidad e intenta orillarse al lado derecho de la vía, (sobre la berma); a su vez el vehículo No.3 (**BUSETA** afiliada a la empresa **EL RAPIDO DUITAMA**), se desplazaba unos metros atrás por el carril derecho de la misma vía en sentido Bogotá - Tunja, mientras el vehículo No.3 (**AUTOMÓVIL TAXI**) se desplazaba en sentido Tunja - Bogotá por el carril derecho de la vía (sentido de circulación vial).

Al momento de la colisión el vehículo No.1 (**buseta**) se desplazaba a una velocidad inferior a los treinta (**30**) km/h, cuando es impactado por el vehículo No.3 (buseta) sale proyectado hacia adelante a una velocidad comprendida entre; treinta y nueve coma treinta y cuatro (**39,34**) km/h y cuarenta y cinco coma treinta y tres (**45,33**) km/h, producto de la velocidad que le imprime el vehículo No.3 (buseta), deteniéndose mas adelante sobre la berma;

Por su parte el vehículo No.3 (buseta) se desplazaba unos metros atrás del vehículo No.1 (microbús) pero a una mayor velocidad, es decir que este se desplazaba a una velocidad comprendida entre noventa y cinco coma ochenta y seis (**95,86**) km/h y ciento seis coma treinta y cuatro (**106,34**) km/h, mientras el vehículo No.2 (taxi) se desplazaba a una velocidad inferior a la del vehículo No.3 (buseta) y al ser impactado por el vehículo No.3 presenta un brusco giro anti horario producto de la diferencia de masas y velocidades que existe entre ambos vehículos, quedando al costado derecho de la vía en sentido Tocancipá – Bogotá.



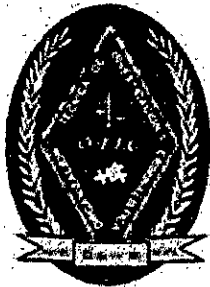
ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

El impacto No.1 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama – Microbús afiliado a Cootranszipa) se genera sobre el carril derecho de la vía que conduce de Bogotá a Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá, sentido de circulación de ambos vehículos, cuando al vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) reduce la velocidad e intenta orillarse sobre la berma cerca de la entrada a la empresa Mantesa, cuando es impactado en su vértice posterior izquierdo por el vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) quien se desplazaba detrás suyo a una mayor velocidad sin tener en cuenta la distancia de seguridad que debe existir entre los vehículos, ocasionando que el vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) salga proyectado hacia adelante a una mayor velocidad, producto de la fuerza que este le imprime, deteniéndose el vehículo No.1 unos metros más adelante del área de impacto, producto de la desaceleración ocasionada al accionar el sistema de frenado del vehículo.

El impacto No.2 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama – Taxi) se presentó sobre el carril izquierdo de la vía que conduce de Bogotá a Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá, sentido de circulación del taxi, debido a la imprudencia cometida por el conductor del vehículo No.3 (buseta), y a la pérdida de control del vehículo, producto del primer impacto contra el microbús, es decir que luego del primer impacto el conductor del vehículo No.3 (buseta) realiza una maniobra hacia el lado izquierdo de la vía sin percatarse que por el carril contrario se desplazaba el vehículo No.2 (taxi), invadiéndole el carril e impactándolo de frente, haciéndolo tener un giro anti horario y un retroceso en su sentido de desplazamiento, ocasionando que el vehículo No.2 (taxi) presente deformaciones severas en su estructura y haciéndolo salir de la vía, quedando así ubicado al costado derecho de calzada en dirección Tunja – Bogotá, producto de la diferencia de masas y velocidades existentes entre ambos vehículos.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

Es decir que momentos antes del accidente el vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama), se desplazaba por el carril derecho de la vía que conduce de Bogotá a Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá, varios metros atrás del vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) y a una mayor velocidad, y cuando el vehículo No.1 (microbús) se acerca a la entrada de la empresa Mantesa, este reduce su velocidad e intenta orillarse al lado derecho de la vía, (sobre la berma) y allí es impactado por el vehículo No.3 (Buseta) debido a la velocidad con la cual se desplazaba (choque por alcance) y a la imprudencia del conductor del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama), quien pudo percibir el riesgo con anterioridad, pero, debido a factores como distracción, desatención en la vía, falta de idoneidad y/o cansancio o fatiga, este no redujo su velocidad e impacta su vértice anterior derecho contra el vértice posterior izquierdo del vehículo No.1 (microbús), luego de este impacto el conductor de la buseta no puede controlar el automotor, y realiza una maniobra hacia el lado izquierdo de la calzada invadiendo el carril contrario por donde se desplazaba el vehículo No.2 (taxi), impactándolo de frente, haciendo que esté presente un retroceso y un giro anti horario, sacándolo de la vía; luego del este segundo impacto el conductor del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) intenta reaccionar para controlar el vehículo y realiza una maniobra hacia el lado derecho de la vía intentando retomar su carril de circulación, deteniendo finalmente su vehículo unos metro más adelante por fuera de la vía



221

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

En las siguientes imágenes en 3D y en planta se muestra la posible secuencia del accidente.

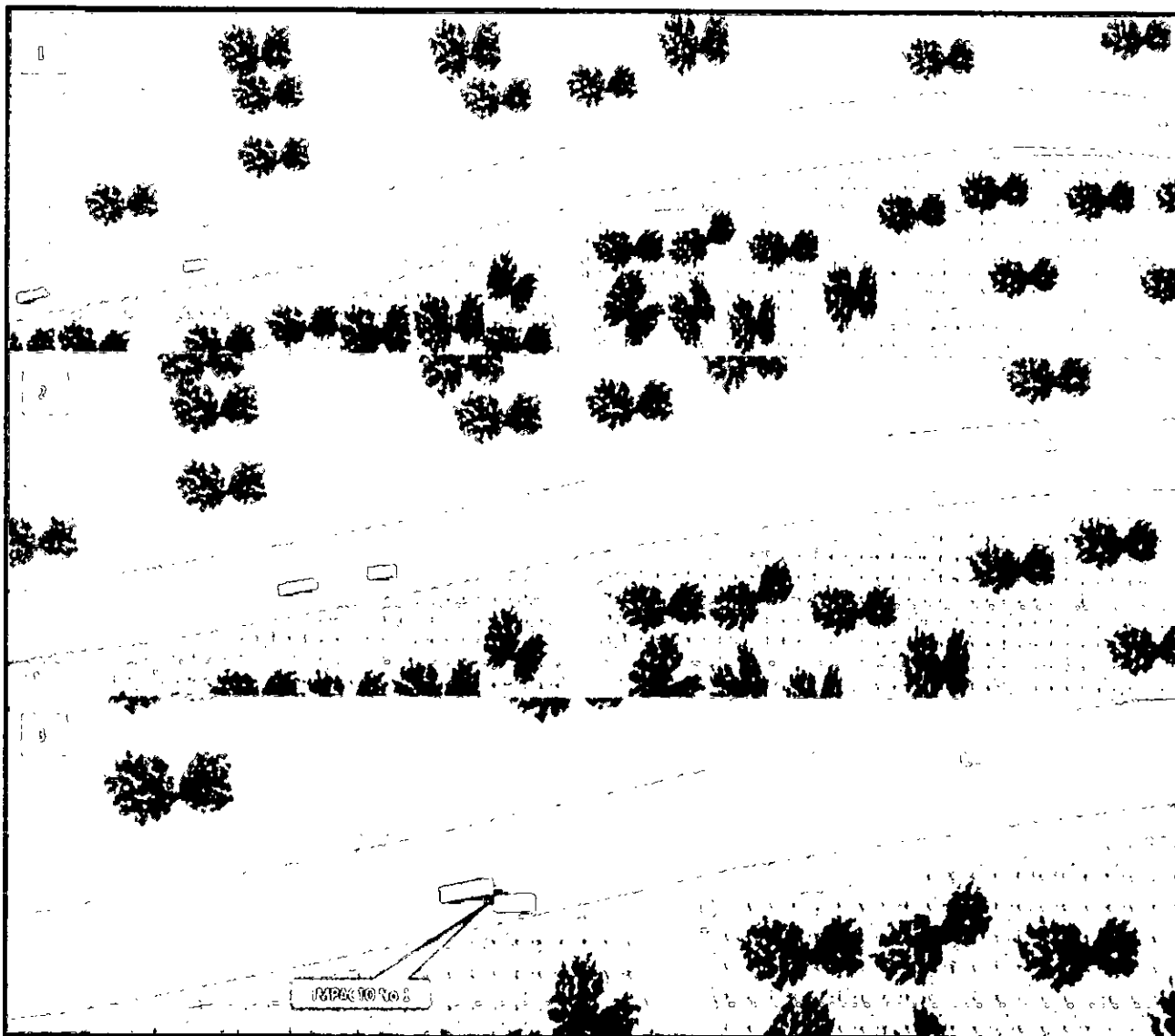


IMAGEN No.30: En esta imagen en 3D y en planta, se muestra la secuencia del accidente; antes del impacto (*imagen 1y 2*), y al momento del impacto No.1 entre el vehículo No.1 (microbús) y No.3 (buseta) (*imagen 3*).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

222

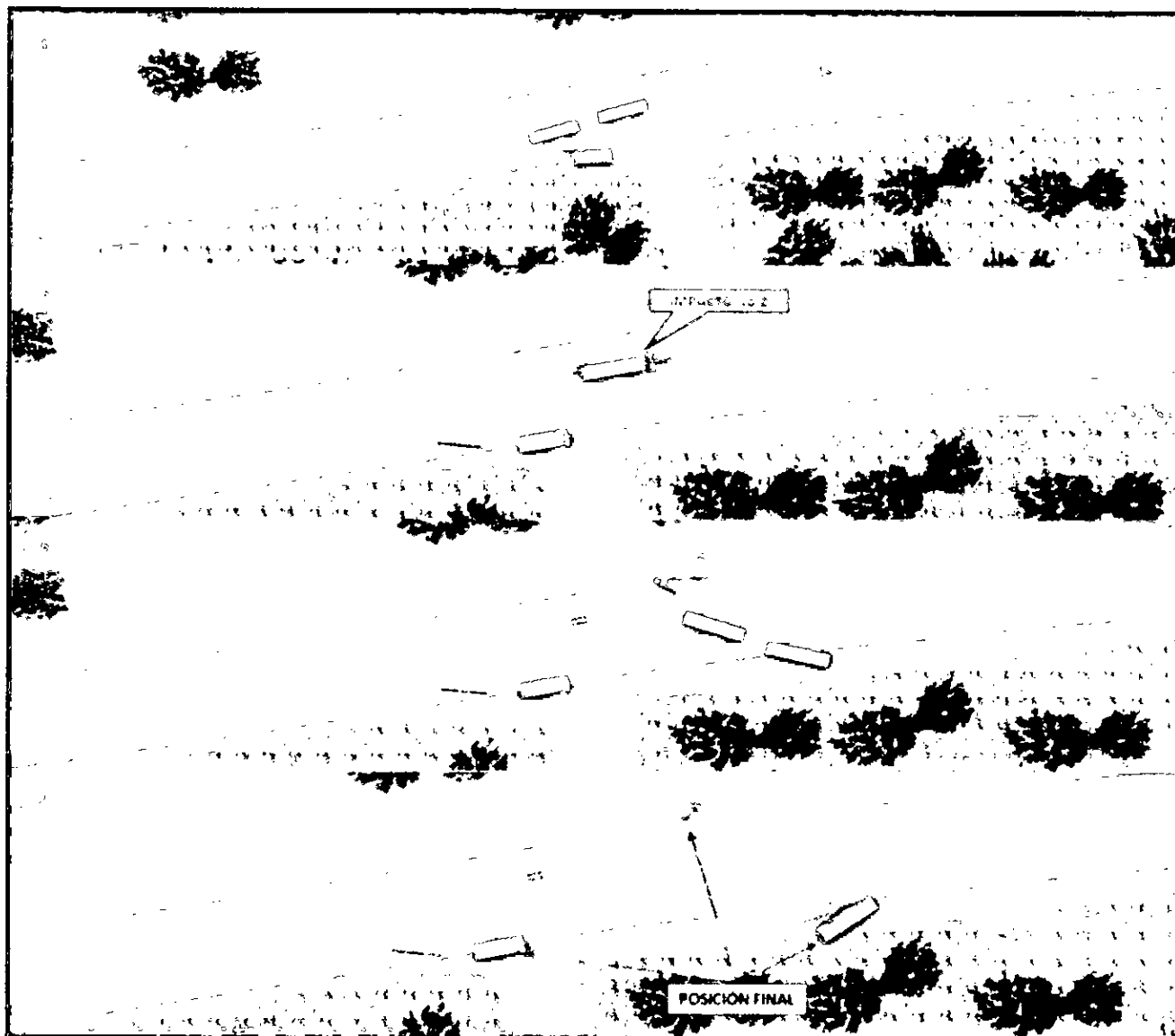


IMAGEN No.31: En esta imagen en 3D y en planta, se muestra la secuencia del accidente: después del impacto No.1 (imagen No.4), al momento del impacto No.2 entre el vehículo No.3 (buseta) y No.2 (taxi) (imagen 5), y al momento en que el taxi presenta su retroceso producto del impacto y la buseta sigue su trayectoria (imagen No.6), hasta que quedan los vehículos en posición final (imagen 7).



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

223

En las siguientes imágenes en 3D y tomadas desde un ángulo diagonal superior se muestra la posible secuencia del accidente

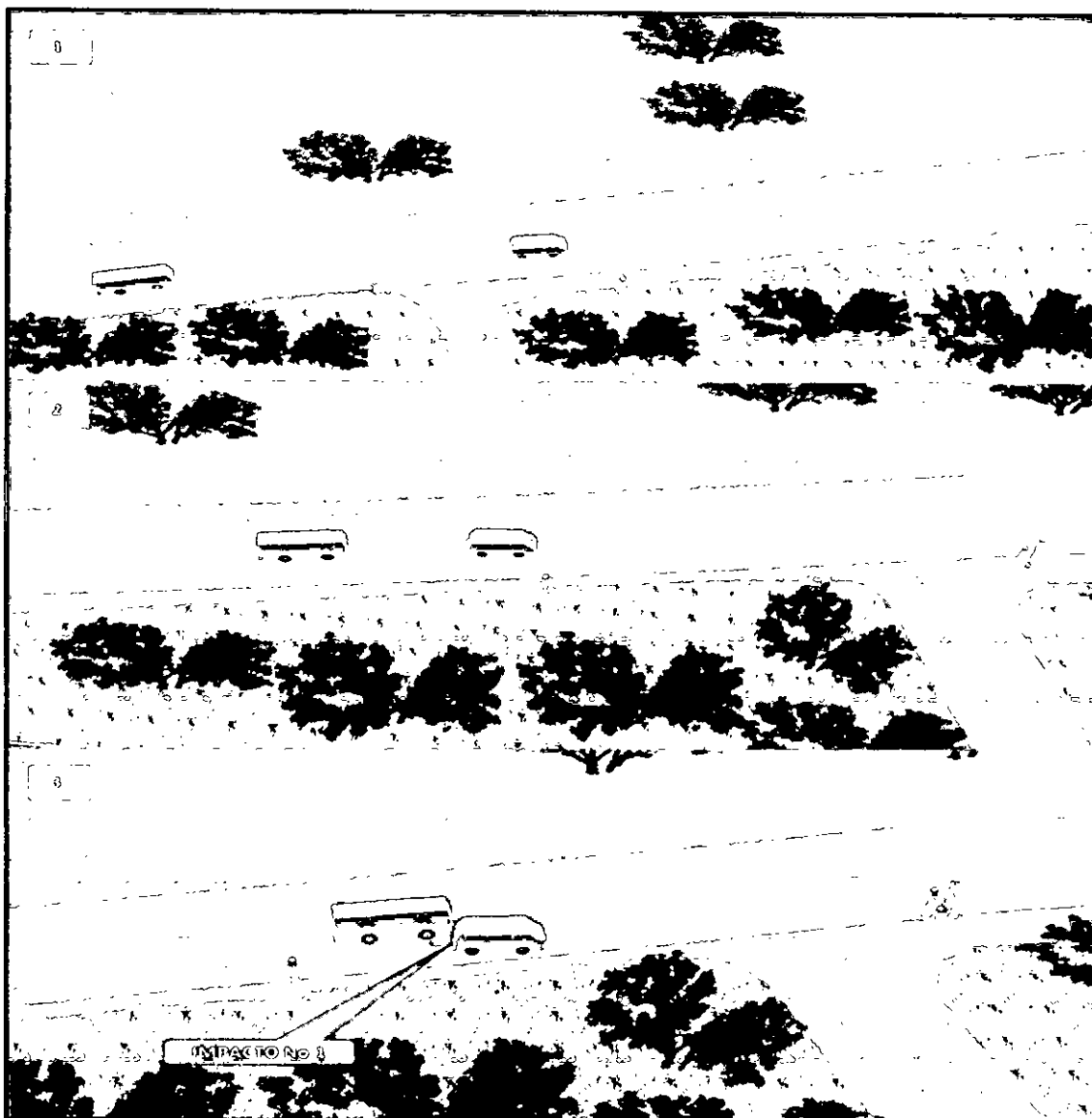


IMAGEN No. 32: En esta imagen en 3D, se muestra la secuencia del accidente; antes del impacto (*imagen 1y 2*), y al momento del impacto No.1 entre el vehículo No.1 (microbús) y No.3 (buseta) (*imagen 3*).

Página 57 de 71

Estamos ubicados en: Bogotá Calle 27A sur No.10A-01, Country sur, Cel. Of. 302 2808318,
E-mail. oticinvestigaciones@gmail.com, - www.otic.com.co, Cel. 3108845067, 3156096578.
Manizales edificio San Fernando Calle. 24 No. 22-13.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

229

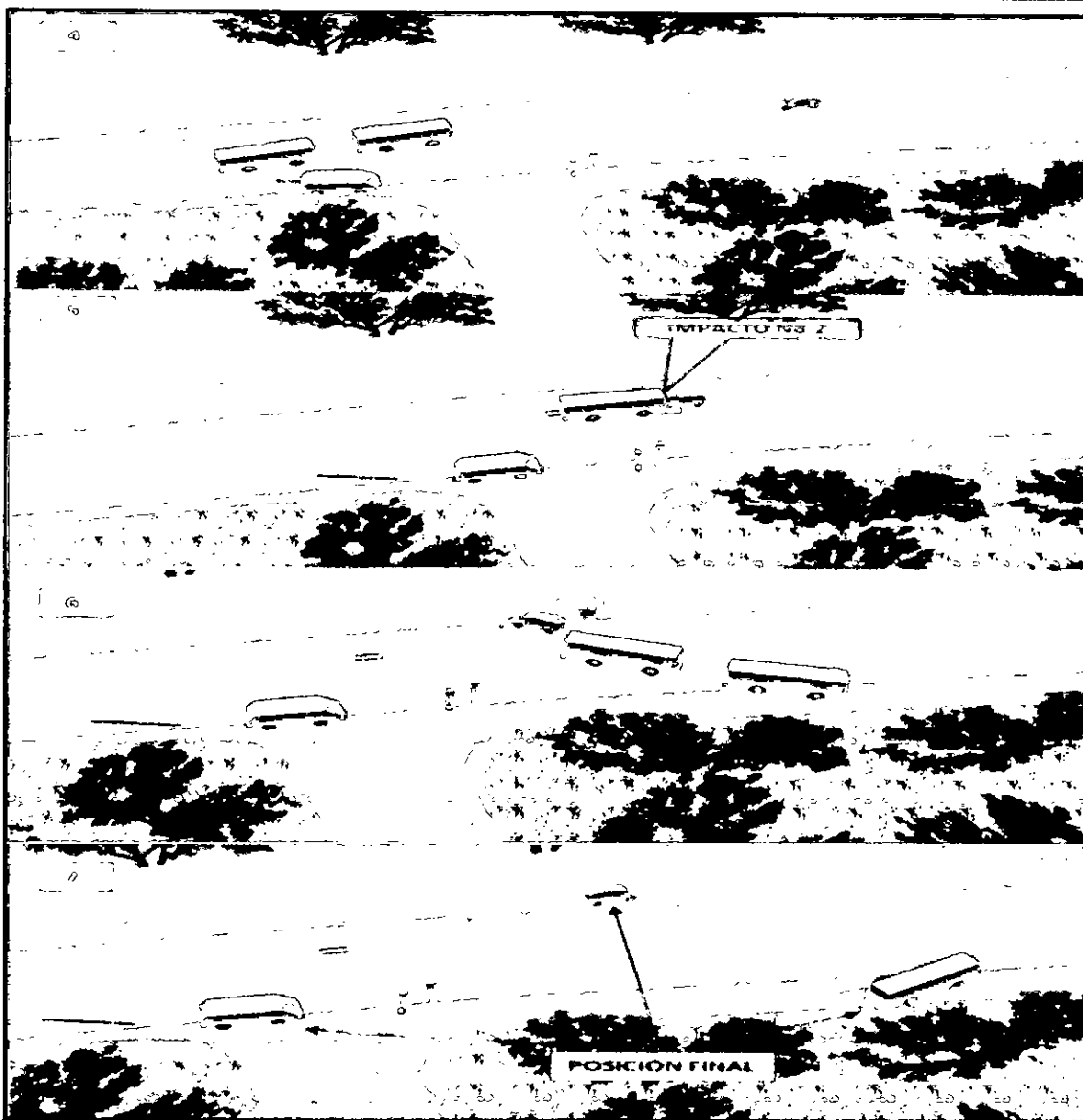


IMAGEN No. 33: En esta imagen en 3D, se muestra la secuencia del accidente: después del impacto No.1 (imagen No.4), al momento del impacto No.2 entre el vehículo No.3 (buseta) y No.2 (taxi) (Imagen 5), y al momento en que el taxi presenta su retroceso producto del impacto y la buseta sigue su trayectoria (imagen No.6), hasta que quedan los vehículos en posición final (imagen 7).



**7. ANÁLISIS DE CAUSAS Y DECISIONES QUE EN CONJUNTO ACELERAN
O EVITAN EL ACCIDENTE.**

La acción de conducir o guiar un vehículo se considera en todo momento como una acción riesgosa y por ende el conductor debe tener un conocimiento básico de cómo, cuándo y en qué circunstancias debe accionar los distintos elementos que posee un vehículo para este fin, el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.5 segundos), factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción, teniendo en cuenta que el vehículo que viaja a una velocidad (x), continua con su desplazamiento durante todo el proceso de percepción y reacción hasta que el sistema de frenos o la maniobra evasiva influyan en el movimiento y velocidad del mismo, esto puede evitar el accidente o significativamente reducir los daños que se presenten producto de un siniestro, si el conductor se encuentra dentro de los rangos óptimos de percepción y reacción y cuenta con la distancia suficiente, para realizar cualquier maniobra evasiva sea simple o compuesta, además se debe tener en cuenta las distintas fases del accidente ya que dependiendo de estas también se puede evitar o reducir los daños del siniestro.

La masa y las condiciones de la vía son factores importantes a tener en cuenta durante todo el proceso, ya que un vehículo de mayor masa que se desplaza a una gran velocidad sobre cualquier tipo de superficie necesita una distancia determinada para detenerse de una forma segura, si se realiza una maniobra de emergencia a alta velocidad el resultado puede desencadenar en volcamientos o bloqueo de llantas si no se cuenta con un sistema de frenos (ABS), perdiendo la maniobrabilidad y dirección del vehículo.



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

226

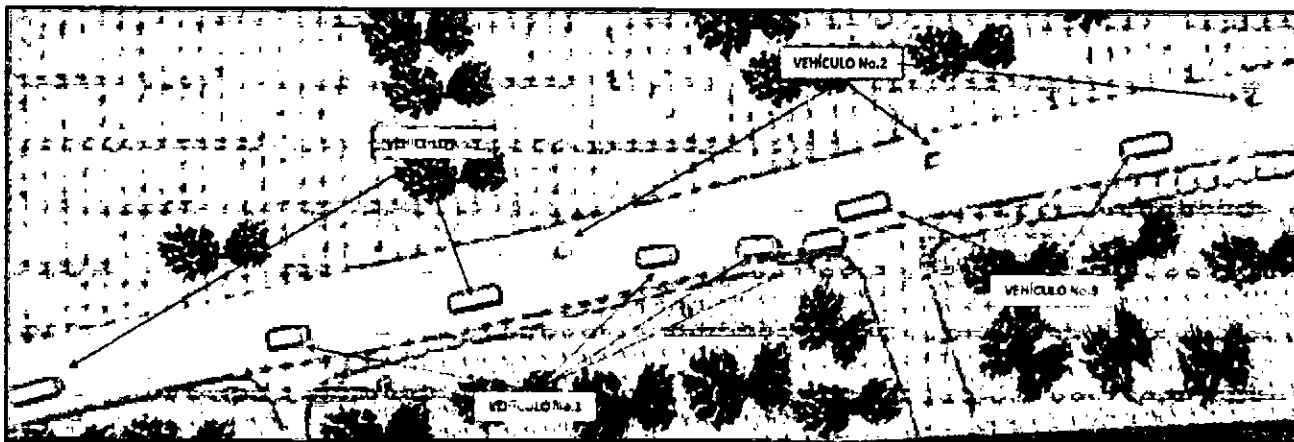


IMAGEN No.34: En esta imagen se aprecia una probable decisión que pudo haber tomado el conductor del vehículo No.3 (buseta) para reducir el riesgo de accidente.

Se debe tener en cuenta que el tiempo de reacción de un conductor atento según las condiciones de la vía y la visibilidad está estimada en un rango que va de los (1.0 segundos) a los (1.2 segundos) en condiciones diurnas y que factores como el cansancio, enfermedad, estado de embriaguez o alicoramiento, y conducir bajo el efecto de drogas alucinógenas amplían este rango de reacción y factores como la falta de atención en la vía, determinan que la distancia que se tiene para evitar un accidente se amplíe considerablemente, es decir que debido a alguno de los factores anteriormente señalados el conductor del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) no logró atravesar todas las fases del accidente (fase de percepción) encontrándose en la fase de conflicto, lo que nos indica la falta de reacción al accionar el sistema de frenado del vehículo para evitar dicho accidente y/o maniobrabilidad para tomar la decisión más favorable, que disminuyera o anulara totalmente dicho riesgo; por su parte el conductor del vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) no alcanza a percibir el riesgo



22

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

debido a que el vehículo No.3 (buseta) se desplazaba detrás suyo impactándolo por la zona posterior; de igual forma el conductor del vehículo No.2 (Taxi) no alcanza a percibir el riesgo debido a que el vehículo No.3 (buseta) le invade el carril de circulación inesperadamente; más así el conductor del vehículo No.3 sí tenía la opción de tomar una decisión favorable para reducir el riesgo de accidente, con esta información se evalúa que la opción más acertada era;
"DISMINUIR LA VELOCIDAD Y LLEVAR LA RESPECTIVA DISTANCIA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS COMO LO ESTABLECE LA NORMA.

8. CONCLUSIONES:

Después de analizar la información recopilada se puede llegar a las siguientes conclusiones:

1. El impacto No.1 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama – Microbús afiliado a Cootranszipa) se genera sobre el carril derecho de la vía que conduce de Bogotá a Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá, sentido de circulación de ambos vehículos, cuando al vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) reduce la velocidad e intenta orillarse sobre la berma cerca de la entrada a la empresa Mantesa, cuando es impactado en su vértice posterior izquierdo por el vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) quien se desplazaba detrás suyo a una mayor velocidad sin tener en cuenta la distancia de seguridad que debe existir entre los vehículos, ocasionando que el vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) salga proyectado hacia adelante a una mayor velocidad, producto de la fuerza que este le imprime.



228

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

2. El impacto No.2 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama – Taxi) se presentó sobre el carril izquierdo de la vía que conduce de Bogotá a Tunja a la altura del kilómetro 23+200 en el municipio de Tocancipá, sentido de circulación del taxi, debido a la imprudencia cometida por el conductor del vehículo No.3 (buseta), y a la pérdida de control del vehículo, producto del primer impacto contra el microbús, es decir que luego del primer impacto el conductor del vehículo No.3 (buseta) realiza una maniobra hacia el lado izquierdo de la vía sin percatarse que por el carril contrario se desplazaba el vehículo No.2 (taxi), invadiéndole el carril e impactándolo de frente, haciéndolo tener un giro anti horario y un retroceso en su sentido de desplazamiento, ocasionando que el vehículo No.2 (taxi) presente deformaciones severas en su estructura y haciéndolo salir de la vía, quedando así ubicado al costado derecho de calzada en dirección Tunja – Bogotá, producto de la diferencia de masas y velocidades existentes entre ambos vehículos
3. Al momento de la colisión el vehículo No.1 (buseta) se desplazaba a una velocidad inferior a los treinta (30) km/h, cuando es impactado por el vehículo No.3 (buseta) sale proyectado hacia adelante a una velocidad comprendida entre; treinta y nueve coma treinta y cuatro (39,34) km/h y cuarenta y cinco coma treinta y tres (45,33) km/h, producto de la velocidad que le imprime el vehículo No.3 (buseta), deteniéndose más adelante sobre la berma;
4. Por su parte el vehículo No.3 (buseta) se desplazaba unos metros atrás del vehículo No.1 (microbús) pero a una mayor velocidad, es decir que este se desplazaba a una velocidad comprendida entre noventa y cinco coma



229

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

ochenta y seis (95,86) km/h y ciento seis coma treinta y cuatro (106,34) km/h, mientras el vehículo No.2 (taxi) se desplazaba a una velocidad inferior a la del vehículo No.3 (buseta) y al ser impactado por el vehículo No.3 presenta un brusco giro anti horario producto de la diferencia de masas y velocidades que existe entre ambos vehículos, quedando al costado derecho de la vía en sentido Tocancipá – Bogotá.

5. Las velocidades promedio con la que se desplazaba el vehículo No.1 (**Microbús afiliado a Cootranszipa**) y el vehículo No.3 (**Buseta afiliada a El Rápido Duitama**), al momento del impacto, son hallados debido a los ángulos de circulación de los vehículos momentos antes del accidente, a la distancia desde el lugar donde ocurre el impacto hasta donde se detienen completamente y a la deformación presentada en los vehículos.
6. Las lesiones presentadas en los ocupantes del vehículo No.2 (Taxi), se presentan debido al impacto presentado contra un vehículo de mayores dimensiones y peso, a la desaceleración repentina y diferencia de masas existentes entre ambos vehículos, la cual hace que toda la energía desatada producto del impacto sea transmitida al conductor del vehículo y a sus ocupantes, ocasionando lesiones graves en las víctimas.
7. El accidente corresponde a un choque por alcance, donde la velocidad que llevaba el vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) es mayor a la que llevaba el vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa).
8. El conductor del vehículo No.1 (**Microbús afiliado a Cootranszipa**), No percibió el riesgo debido a que este no se encontraba en su punto de perspectiva visual, solamente al impactar el vehículo No.3 contra su zona posterior es cuando se entera de este.



230

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

9. Se logra determinar que el vehículo No.1 (Microbús afiliado a Cootranszipa) al momento del impacto se encontraba en movimiento, a una velocidad mínima, orillándose hacia el costado derecho de la vía (berma), ya que desde el área donde se presenta el impacto hasta la posición final del vehículo existe una distancia intermedia.
10. La desatención llevada por el conductor del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama), sumada a la velocidad con la cual se desplazaba antes del impacto son el factor determinante de la causa principal del hecho, y a las lesiones presentadas en las víctimas.
11. La falta de reacción al accionar el sistema de frenado del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama), para evitar dicho accidente y/o maniobrabilidad para tomar la decisión más favorable, que disminuyera o anulara totalmente dicho riesgo por parte del conductor de este, nos indican que este no presentaba una actitud optima de atención en la vía al conducir el automotor.
- 12.El código Nacional de tránsito en el artículo 74 hace referencia a la reducción de velocidad, donde nos expone lo siguiente:

**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.

Lea más: https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/74.htm

13. El código Nacional de tránsito en el artículo 108 hace referencia a la separación que debe llevar un vehículo con respecto al otro, donde nos expone lo siguiente:

ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS.

- La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.
- Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.
- Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.
- Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.
- Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

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

En este caso podemos analizar y concluir que el conductor del vehículo No.3 (Buseta afiliada a El Rápido Duitama) no tuvo en cuenta la respectiva distancia de seguridad que exige la norma.



232

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

14. El código nacional de tránsito en el artículo 106 hace referencia a la "Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales", donde nos dice:

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.

En este caso podemos observar que el vehículo No.3 buseta afillada a EL Rápido Duitama) transitaban excediendo el límite de velocidad permitida.

15. Los resultados del INAT están basados en su totalidad por la información recibida y recopilada, como esta no siempre es completa y/o exacta, los resultados tampoco pueden serlo, los rangos aplicados a los diferentes parámetros se han escogido de manera que se aproximen a lo que sucedió en este siniestro teniendo como base el informe policial y las fotografías tomadas el día de los hechos.



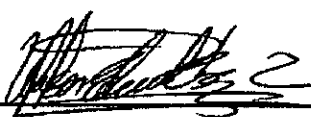
233

ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Cordialmente:



E. ISAAC CHOCONTA POVEDA
GERENTE OPERATIVO
O.T.I.C.



WILSON EDUARDO CABEZAS R.
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN
O.T.I.C.



9. BIBLIOGRAFÍA

- Código nacional de tránsito y la movilidad ley 766 de 2002.
- Accidentología vial y pericia (3ª ed. corr. y act.).
- Accidentología vial (*Raúl Enrique zajackowski*)
- IRURETA Accidentologia vial y pericia
- Guía de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito terrestre (evidencias, criminalística y solución matemática) *Juan Martin Hernández Mota*
- <https://www.nonplusultra.com.co/onix-beta>
- <https://vehiculo.mercadolibre.com.co/MCO-520532553-autobuses-buses-nissan- JM>
- <https://listado.mercadolibre.com.co/buseta-non-plus-ultra>
- <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=2780>
- <http://www.runt.com.co/ciudadano/consulta-documento>
- <https://consulta.simit.org.co/Simit/verificar/contenido verificar pago linea.jsp>



ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA

O.T.I.C. S.A.S.

NIT.900.446.693-3

10. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo técnico científico que interviene en cada uno de los casos es el siguiente.

- **Investigadores de campo con énfasis y experiencia en;**
Criminalística y criminología, fotografía forense, técnicas de entrevista, recopilación de evidencias, experticio técnico de vehículos, planimetría y topografía forense, entre otras y están situados en las principales ciudades del país junto a otro grupo de investigadores satélites que cubren los municipios aledaños.
- **Equipo físico forense con experiencia en;**
Manejo de fórmulas físicas y matemáticas para determinar velocidades, distancias de reacción, de percepción e impacto, fuerzas principales de impacto, de rebote, determinación de velocidades a partir de las deformaciones EMP y/o EF que se recopilen en el lugar de los hechos entre otras.
- **Equipo reconstructor forense con experiencia en;**
Manejo de programas de reconstrucción, análisis y animación de accidentes de tránsito, poseen conocimientos físico matemático y aplicación de fórmulas, apoyándose del equipo físico forense, para el desarrollo de la reconstrucción en los programas que lo exigen para determinar los eventos que rodean el accidente, así como poseen experiencia en el desarrollo de las áreas que manejan los investigadores de campo.
- **Equipo investigativo base;**
Este equipo investigativo se dedica a contactar los intervinientes para las entrevistas y evidencias que se deben realizar y recopilar en cada caso, y se convierte en soporte técnico de cada grupo técnico científico interviniente en el desarrollo del INAT cualquiera sea su nivel (INAT, INAT 1, INAT 2, INAT3).



236

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3**

Técnico Investigador y reconstructor. E. Isaac Choconta Poveda

- **Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2, FX3.**
- **Técnico Investigador con énfasis en criminalística y criminología**
- **Investigador y analista de accidentes de tránsito y fraude a seguros en automotores.**
- **Investigador en gestión de seguros.**
- **Perito con experiencia en las Cortes de Colombia.**
- **Investigador especializado en accidentología vial.**
- **Experto en recolección de evidencias y manejo en el lugar de los hechos.**
- **Investigación y reacción en accidentes de tránsito CESVI COLOMBIA**
- **Investigación y reacción en accidentes de tránsito CENTRO INTERNACIONAL FORENSE. FCI Bucaramanga.**
- **Investigador con asistencia y análisis a más de 600 casos a nivel nacional en ejercicio de sus funciones.**
- **Analista de aproximadamente 220 casos de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito.**
- **Investigación, capacitación y soporte en reconstrucción de accidentes IRS VIAL LTDA.**
- **Docente institucional en accidentología vial, topografía y planimetría judicial INICCF CEM.**
- **Gerente operativo ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA O.T.I.C S.A.S.**



230

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA**
O.T.I.C. S.A.S.
NIT.900.446.693-3

Técnico Investigador, reconstructor y analista forense.
Wilson Eduardo Cabezas Ramírez

- Técnico en investigación criminal y judicial.
- Investigador y analista de accidentes de tránsito.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en Manejo en el lugar de los hechos.
- Técnicas de supervivencia y diligencias judiciales.
- Investigador en gestión de seguros.
- Animador forense en 3D básico certificada por ARAS 360.
- Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2.
- Investigador de más de 600 casos a nivel nacional.
- Analista de aproximadamente 250 casos de investigación de accidentes de tránsito.
- Experto en asistencias al lugar de los hechos y reacción inmediata.
- Investigación y coordinación nacional de Investigadores IRS VIAL LTDA.
- Capacitador docente a conductores y empresas de transporte.
- Perito experto en sustentaciones en las Cortes de Colombia.
- Investigador, reconstructor y analista de accidentes de tránsito en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES "O.T.I.C" S.A.S
- Docente institucional en accidentología vial, e identificación de automotores INICCF CEM.
- Director de investigación en la ORGANIZACIÓN TECNICA DE INVESTIGACIONES "O.T.I.C" S.A.S

238

EDGAR ISAAC CHOCONTA POVEDA

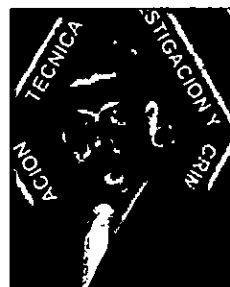
**Técnico forense, investigador, analista y reconstructor
de accidentes de tránsito.**

Bogotá

Tel. 4752116 – Cel. 315 6096578 – 302 3328350

oticgerencia@gmail.com

oticinvestigaciones@gmail.com



PERFIL PROFESIONAL

Reconstructor forense de accidentes de tránsito, investigador de fraude a seguros en automotores, criminalista y criminólogo con especialización en accidentología vial, posee conocimientos sobre planimetría, fotografía, física y matemática, con instrucción sobre el rol del investigador en la escena del crimen y recolección de evidencias en el lugar de los hechos, docente institucional en accidentología vial y planimetría, capaz de resolver los casos más complejos en cuanto a accidentología vial se refiere de una forma idónea basado en sus conocimientos y años de experiencia en la ciencia forense de la reconstrucción de los hechos para el área judicial, logrando un enfoque único y objetivo basado en los indicios y pruebas recopiladas de los eventos que se presentan y requieren dicho peritaje.

239

INFORMACION GENERAL

<i>Cedula de Ciudadanía</i>	80.114.549 de Bogotá
<i>Libreta Militar</i>	80114549 Distrito Mil. No. 2
<i>Lugar y fecha de Nacimiento</i>	Bogota 28 de Marzo de 1981
<i>Estado Civil</i>	Casado
<i>Estatura</i>	1.72m
<i>Experiencia Laboral</i>	14 años
<i>Licencias de Conducción</i>	Automóvil
	Motocicleta

FORMACION ACADEMICA

**INVESTIGACION JUDICIAL CON
ENFASIS EN CRIMINOLOGIA Y
CRIMINALISTICA (Técnico Laboral)**
Semestres cursados

**ACADEMIA LATINOAMERICANA
DE CIENCIAS INTEGRADAS ATD**

*Cinco (5)
2002 – 2004
Bogotá DC*

**DELINEANTE DE ARQUITECTURA
E INGENIERIA**
Semestres cursados

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR
DE CUNDINAMARCA**

*Dos (2)
2000-2001
Bogotá DC*

BACHILLERATO ACADEMICO

Años Cursados

**COLEGIO MONSEÑOR BERNARDO
SÁNCHEZ MUÑOS**

*Seis (6)
1994 – 1999
Bogotá DC*

PRIMARIA
Años cursados

COLEGIO PRINCIPE DE PAZ

*Seis (6)
1986 – 1991
Bogotá DC*

240

OTROS ESTUDIOS

OTROS CONOCIMIENTOS

**ACADEMIA DE PERITOS
FORENSES E INVESTIGACION
CRIMINAL**

- 1er Congreso Nacional de Criminalística y Ciencias forenses. Junio 1,2,3 del 2002.
- Seminario rol del investigador en la escena del crimen Agosto 29 de 2003.

Manejo de plataformas como: Paquete Microsoft Office, AutoCAD, Vista FX, FX2 Y FX3. Nuevo sistema penal acusatorio y cadena de custodia.

EXPERIENCIA LABORAL

**DOCENTE ACADEMICO EN
ACCIDENTOLOGIA, TOPOGRAFIA
Y PLANIMETRIA JUDICIAL
(INICCF-CEM)**

Cargo
Fecha de ingreso
Funciones

Jefe inmediato
Teléfono
Dirección

Docente.
Febrero de 2015
Docente en el área de topografía y planimetría judicial, docente en el área de accidentología vial.
Camilo Bermúdez
4534727-4534516
Av. 1 de mayo No. 71D-39

241

**ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE
INVESTIGACIONES Y
CRIMINALÍSTICA. S.A.S. (O.T.I.C
INVESTIGACIONES)
GERENTE OPERATIVO.**

Cargo

Gerente operativo de investigación forense y reconstrucción en accidentes de tránsito.

Mayo 25 de 2011

Fecha de ingreso

Funciones

Revisión y aprobación en la reconstrucción y recopilación de elementos materia de prueba en la escena de un accidente de tránsito, con muerto y/o heridos.

**INVESTIGACIÓN FORENSE,
RECONSTRUCCIÓN Y SEGURIDAD
VIAL (IRS VIAL).**

Cargo

*Investigador forense en
accidentología vial.*

Septiembre 1 del 2008

Fecha de ingreso

Funciones

Desplazamiento, investigación y recopilación de elementos materia de prueba en la escena de un accidente de tránsito, con muerto y/o heridos junto con sus informes, análisis y soporte en reconstrucción.

Diego Manuel López

Jefe inmediato

Teléfono

5302059/60

Dirección

Carrera 19b No. 83 – 29

**CENTRO INTERNACIONAL DE
INVESTIGACIONES FORENSES Y
CRIMINALÍSTICAS (F.C.I).**

Cargo

*Investigador en accidentología vial
unidad móvil (2) F.C.I*

Mayo 1 del 2006

Fecha de ingreso

Funciones

Desplazamiento, investigación y recopilación de elementos materia de prueba en la escena de un accidente de tránsito, con muerto y/o heridos junto con su análisis.

242

Jefe inmediato
Teléfono
Dirección

Angie Xiomara Hernández
6478669 (B/manga)
Cll. 52 No 31-98 B/manga

**CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y
SEGURIDAD VIAL COLOMBIA
(CESVI COLOMBIA).**

Cargo

Investigador en accidentología vial
unidad móvil (01) Cesvi Pruebas.

Julio 11 del 2005

Fecha de ingreso
Funciones

Desplazamiento, investigación y
recopilación de elementos materia de
prueba en la escena de un accidente
de tránsito, con muerto y/o heridos
junto con su análisis.

Jefe inmediato

Ing. Oscar Piraban (Departamento de
Seguridad Vial)

Teléfono

Celular 3112633626

Dirección

Fijo 8772013 Ext. 0153

Autopista Bogota – Medellín a 1.8
Km. al occidente de la glorieta de
siberia.

**UNIDAD MOVIL DE
CRIMINALISTICA POLICIA DE
TRÁNSITO DE BOGOTA**

Cargo

Investigador en accidentes (pasante)

Fecha de Ingreso

Marzo 16 del 2004

Funciones

Mediciones, fijación de evidencias y
auxiliar en elaboración de planos y
análisis de los hechos.

Jefe inmediato

S. Edwin Remolina Caviedes

Teléfono

Celular 3123683631

Dirección

Fijo 6717551

URI centro.

243

JUZGADO 16 PENAL MUNICIPAL

Cargo

*Auxiliar asistente administrativo y
jurídico (pasante)*

Fecha de ingreso

4 de Octubre del 2004

Funciones

*Analista y digitador de expedientes
judiciales*

Jefe inmediato

*Dr. Víctor Hugo Hernández Sánchez
Juez Penal Municipal*

Teléfono

Fijo 4280328

Dirección

*Carrera 29 No. 18-45 Ofic. 206e
Paloquemao.*

INVESTIGACIONES Y PROYECTOS REALIZADOS

- *Levantamientos planimetrías en accidentes de tránsito Bogotá D.C*
- *Investigación en accidentes de tránsito Bogotá D.C*
- *Nuevo sistema penal acusatorio y cadena de custodia.*
- *Manipulación y recolección de evidencia en la escena del crimen.*

REFERENCIAS PERSONALES

- *Andrés Felipe Pinzon Cortes
Empleado y Estudiante
Teléfono 3620091*
- *Edwin Remolina Caviedes
S PoNal Transito
Teléfono 6717551
Cel. 312 3683631*
- *Gloria Bejarano
Ama de casa
Teléfono 7630035
Cel. 311 8451205*

249

REFERENCIAS FAMILIARES

- *Vicente Choconta*
Pensionado
Teléfono 8824114
Cel. 313 8788319
- *María Pastora Poveda*
Empleada Ministerio de Comunicaciones
Teléfono 8824114
Cel. 310 2858583

PROYECTOS ACTUALES Y ESPECTATIVAS

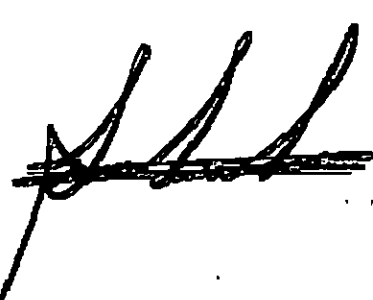
Proyectarme hacia el futuro como un reconocido reconstructor e investigador en el área de seguros (fraude en automóviles) en Colombia catedrático y conferencista, para crear una conciencia objetiva de la mecánica y procedimientos a seguir en una escena, donde se requiera la precaución necesaria en la recolección de evidencia para la investigación, encaminando nuevas generaciones de investigadores los cuales deberán ser idóneos para enfrentar una problemática creciente y que abre mercados laborales en nuestro país.

Continuar con mis estudios e investigaciones sobre el tema para adquirir cada día los últimos y recientes métodos en la reconstrucción y dictamen de los más complejos casos que se presenten.

245

EDGAR ISAAC CHOCONTA POVEDA
CC. 80.114.549 Bta.

EIC



Bogotá, DC.
Técnico Judicial
Criminalista y Criminólogo
Accidentólogo y Reconstructor Vial.

RECONSTRUCTOR E INVESTIGADOR FORENSE DE A.T.
E. ISAAC CHOCONTA POVEDA.

- Reconstructor forense de accidentes de tránsito manejo del programa vista FX1, Fx2, FX3.
- Técnico investigador con énfasis en criminalística y criminología
- Investigador y analista de accidentes de tránsito y fraude a seguros en automotores.
- Investigador en gestión de seguros.
- Perito con experiencia en las Cortes de Colombia.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en recolección de evidencias y manejo en el lugar de los hechos.
- Investigación y reacción en accidentes de tránsito CESVI COLOMBIA

IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **80114549**

CHOCONTA POVEDA
APELLIDOS

EDGAR ISAAC
NOMBRES

FIRMA



24



FECHA DE NACIMIENTO **28-MAR-1981**
SANTAFE DE BOGOTA DC
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.78 **O+** **M**
ESTATURA G.S. RJ SEXO

01-FEB-2000 SANTAFE DE BOGOTA DC
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

INDICE DERECHO

REGISTRADOR NACIONAL
IVAN DUGUE SSCDBR



P-1500104-42081245-M-0080114549-20000812 D7960 00182A 01 088978105

PROMOCIÓN DE INVESTIGACIÓN JUDICIAL CON ÉNFASIS EN CRIMINOLOGÍA Y CRIMINALÍSTICA

ACTA INDIVIDUAL DE PROMOCIÓN No.10-0040

En la ciudad de Bogotá, D.C., a los 3 días del mes de Diciembre del año 2004 se reunieron, con el fin de formalizar la promoción de los alumnos del último semestre de Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y Criminalística, jornadas Diurna y Nocturna, los suscritos Director y Secretaria de la Academia Latinoamericana de Ciencias Integradas, reconocida por Resolución Nro. 2228 del 31 de Julio de 2.002, ratificada por la Resolución 4055 del 11 de Diciembre de 2.002, para otorgar el Certificado de Técnico Laboral en Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y Criminalística.

Comprobada la situación Legal académica de cada uno de los alumnos que cursaron y aprobaron los estudios correspondientes dentro del respectivo plan de estudios, se procedió a otorgar el:

CERTIFICADO DE

**Técnico Laboral en Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y
Criminalística a:**

CHOCONTÁ POVEDA EDGAR ISAAC

C.C. 80.114.549 de Bogotá

Es fiel copia tomada del Acta General Nro. 01 de Diciembre 3 de 2.004.

Dada en Bogotá, D.C., a los 3 días del mes Diciembre de 2.004.


Dr. Ismael de J. Morales Ruiz
Director




Leidy Johana Galvis Martínez
Secretaria



ACADEMIA DE PERITOS FORENSES E INVESTIGACION CRIMINAL

Certifica que:

ISAAC CHOCONTA

**Asistió al Seminario Rol del Investigador
en la Escena del Crimen**


**Academia De Peritos Forenses
E Investigación Criminal**

Agosto 29 del 2003


instructor representante

PROMOCIÓN DE INVESTIGACIÓN JUDICIAL CON ÉNFASIS EN CRIMINOLOGÍA Y CRIMINALÍSTICA

ACTA INDIVIDUAL DE PROMOCIÓN No.10-0040

En la ciudad de Bogotá, D.C., a los 3 días del mes de Diciembre del año 2004 se reunieron, con el fin de formalizar la promoción de los alumnos del último semestre de Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y Criminalística, jornadas Diurna y Nocturna, los suscritos Director y Secretaria de la Academia Latinoamericana de Ciencias Integradas, reconocida por Resolución Nro. 2228 del 31 de Julio de 2.002, ratificada por la Resolución 4055 del 11 de Diciembre de 2.002, para otorgar el Certificado de Técnico Laboral en Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y Criminalística.

Comprobada la situación Legal académica de cada uno de los alumnos que cursaron y aprobaron los estudios correspondientes dentro del respectivo plan de estudios, se procedió a otorgar el:

CERTIFICADO DE

**Técnico Laboral en Investigación Judicial con Énfasis en Criminología y
Criminalística a:**

CHOCONTÁ POVEDA EDGAR ISAAC

C.C. 80.114.549 de Bogotá

Es fiel copia tomada del Acta General Nro. 01 de Diciembre 3 de 2.004.

Dada en Bogotá, D.C., a los 3 días del mes Diciembre de 2.004.


Dr. Ismael de J. Morales Ruiz
Director




Leidy Johana Galvis Martínez
Secretaria

25

El suscrito Gerente y Representante Legal de la **Organización Cooperativa de Trabajadores Asociados para la Prestación de Servicios: Operativos, Técnicos, Administrativos, Profesionales, Especializados, Directivos, en todas las áreas de Producción Económica y en la Asistencia Jurídica Integral**, quien se identifica con la sigla: "**COASISJURIDICA OC**", con el Nit.No. 900.069.188-8.

C E R T I F I C A:

Que, el Señor **EDGAR ISAAC CHOCONTA POVEDA** Identificado con la C. C. No. 80.114.549 mediante convenio de asociación con la Cooperativa, se encontró vinculado como asociado - trabajador, a partir del 01 de Mayo de 2.006 y hasta el 02 de Noviembre de 2.006 según convenio interinstitucional con la persona jurídica **CENTRO INTERNACIONAL FORENSE** con sede en Bucaramanga como frente de trabajo, desempeñando el cargo de **INVESTIGADOR DE CAMPO**.

La anterior, se expide a los Cuatro (04) día del mes de junio del dos mil siete (2.007), a solicitud del interesado

Atentamente:


LUIS ENRIQUE CUEVAS VALBUENA
Gerente

Jcf/lbp



253

**EL CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y
CRIMINALISTICAS F.C.I.**

CERTIFICA:

Que el Señor: **EDGAR ISAAC CHOCONTA POVEDA**, identificado con la C.C. No. 80.114.549 de B/ta, mediante convenio de asociación con la **Cooperativa de Trabajadores Asociados para la Prestación de Servicios Operativos, Técnicos, Administrativos, profesionales, Especializados, Directivos en todas las áreas de Producción Económica y en la Asistencia Jurídica Integral "COASISJURIDICA OC"**, se encuentra vinculado como asociado - trabajador, a partir del 01 de mayo de 2006 y según convenio interinstitucional con la persona jurídica **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALISTICAS**, en el frente **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALISTICAS**, sede Bucaramanga, como frente de trabajo, se desempeña en el cargo de **INVESTIGADOR DE CAMPO**, por ésta actividad, mensualmente recibe una compensación ordinaria y auxilio de gestión equivalente a **NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS (\$995.000.00)**

La anterior se expide a los dieciocho (18) días del mes de agosto de 2006, a solicitud del asociado.

Atentamente,

JUAN CARLOS ROJAS CERON



LA REPUBLICA DE COLOMBIA
En Su Nombre



**LA ACADEMIA LATINOAMERICANA
DE CIENCIAS INTEGRADAS
A.T.D.**

CONFIERE A

Edgar Isaac Chocuntá Poueda

C.C. No. 80.114.549,

EXPEDIDA EN Bogotá, D. C.

EL CERTIFICADO DE

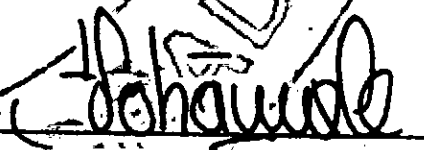
**Técnico Laboral en Investigación Judicial
con Énfasis en Criminología y criminalística**

QUIEN CUMPLIÓ LOS REQUISITOS ACADÉMICOS ACORDE CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY 11 DE 1994, EL DECRETO 114 DE 1996 Y LA RESOLUCIÓN 2228 DE JULIO 31 DE 2002, RATIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 4055 DE DICIEMBRE 11 DE 2002 DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DISTRICTAL, CON UNA INTENSIDAD TOTAL DE 2200 HORAS.

EN TESTIMONIO DE ELLO SE FIRMA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D. C. EL TRES (03) DE DICIEMBRE (12) DE 2004 Y SE REFRENDA CON LOS SELLOS RESPECTIVOS.


DIRECTOR




SECRETARIA ACADEMICA

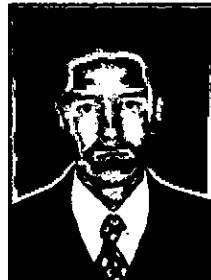
255

WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ

Dirección: Carrera 6C No. 97F - 40 sur

Tel: 7673739 - 3108845067

wecrinvest@gmail.com



INFORMACIÓN GENERAL

Cedula de ciudadanía: 80.723.997

Edad: 35 años

Fecha de Nacimiento: 14 de Junio de 1.982

Lugar de Nacimiento: Bogotá

Estado Civil: Casado

Libreta Militar 80723997 2ª Clase

Licencia de Conducción: 80723997 7 - Categoría C-1

56

PERFIL LABORAL

Técnico perito en investigación criminal y judicial con énfasis en accidentología y seguridad vial, capacitado para realizar análisis y reconstrucciones de accidentes de tránsito con manejo del software de investigación Vista FX2 y ARAS 360, para la elaboración de planos y animaciones en 3D; capacitador docente a conductores y empresas de transporte, capacitado para realizar labores de campo en el área investigativa, con experiencia en asistencias a accidentes de tránsito y el levantamiento de la respectiva recolección de evidencias en el lugar de los hechos, haciendo la debida fijación fotográfica y topográfica de la escena, toma de entrevista a testigos, igualmente capacitado para realizar labores de investigación y seguimientos a personas, teniendo en cuenta las reglas de la empresa en donde laboro y las normas estipuladas por la ley que me permitan realizar las funciones como técnico en investigación criminal y judicial, para así poder llegar a un fácil esclarecimiento de los hechos; de igual forma, asumo con responsabilidad y entrega los deberes que se me asignen respetando a mis superiores, compañeros y demás personal con quien laboro.

PERFIL PROFESIONAL

Técnico Investigador y reconstructor.

- Técnico en investigación criminal y judicial.
- Investigador y analista de accidentes de tránsito.
- Investigador especializado en accidentología vial.
- Experto en Manejo en el lugar de los hechos.
- Técnicas de supervivencia y diligencias judiciales.
- Investigador en gestión de seguros.
- Animador forense en 3D básico certificada por ARAS 360.
- Investigador de más de 600 casos a nivel nacional.
- Analista de aproximadamente 250 casos de investigación de accidentes de tránsito.
- Experto en asistencias al lugar de los hechos y reacción inmediata.
- Investigación y coordinación nacional de Investigadores IRS VIAL LTDA.
- Capacitador docente a conductores y empresas de transporte.
- Director de investigación O.T.I.C S.A.S

25

ESTUDIOS REALIZADOS

PRIMARIA

Colegio Quimbaya 1.987-1.990.

Colegio Distrital Almirante Padilla 1.991-1.992.

SECUNDARIA

Colegio Distrital Brasilia 1.993 - 1.998.

TÉCNICOS

Escuela de Programas Técnicos CEDEP 2.003 – 2.004.

DIPLOMADOS

Accidentologia Vial 2.005.

SEMINARIOS

- Lugar de los Hechos – 2.003.
- Técnicas de Supervivencia y Diligencias Judiciales – 2.003.
- Investigación en gestión de Seguros – 2.004.
- Introducción en la creación de empresas – 2.004.
- Investigación y análisis de accidentes de tránsito – 2.008

258

EXPERIENCIA LABORAL

**ORGANIZACIÓN TECNICA
INVESTIGACIONES
CRIMINALISTICA "OTIC" SAS**

DE CARGO: Director de investigaciones.

Y FECHA DE INGRESO: 15 de junio del 2012.

TIEMPO LABORADO: Empleo Actual.

FUNCIONES REALIZADAS: Investigar, analizar y reconstruir los diferentes casos asignados para determinar la ocurrencia del hecho y/o las responsabilidades en el accidente. Asistencia al lugar de los hechos; recolección de evidencias. Realización de informes para la investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizando el programa vista FX 2 para la elaboración de planos y animaciones. Capacitador a conductores y empresas de transporte. Asistencia como perito, investigador y testigo a juicios orales en el nuevo sistema penal acusatorio.

**INVESTIGACIÓN FORENSE,
RECONSTRUCCIÓN Y SEGURIDAD
VIAL (IRS VIAL LTDA)**

CARGO: Investigador Forense,
Coordinador Asistencias.

FECHA DE INGRESO: 1 de marzo del 2008.

TIEMPO LABORADO: 4 años 2 meses.

FUNCIONES REALIZADAS: Asistencia al lugar de los hechos, recolección de evidencias, toma de fotografías, levantamiento planimétrico, entrevista a testigos, realización de informes para la investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizando el programa vista FX 2 para la elaboración de planos y animaciones. Asistencia como perito, investigador y testigo a juicios orales en el nuevo sistema penal acusatorio.

257

FIRMA DE ABOGADOS CARGO: Conductor Unidad Móvil
PROGESTIÓN LTDA.

FECHA DE INGRESO: 15 de Octubre del 2007.

TIEMPO LABORADO: 3 meses (15 de octubre a 15 de enero).

FUNCIONES REALIZADAS: Asistencia al sitio del accidente cuando se presentaban choques simples para brindar asesoría y la respectiva prestación de servicios a los conductores de los vehículos afectados

GÓMEZ Y GÓMEZ MEGA IMPORT CARGO: Jefe de bodega y ventas.
LTDA.

FECHA DE INGRESO: 26 de Octubre del 1999.

TIEMPO LABORADO: 26 de octubre 1999 a 30 de mayo 2007 (7 años 7 meses).

FUNCIONES REALIZADAS: Encargado de manejo, recibida y despacho de mercancías a nivel nacional, con personal a cargo y venta de mercancía a diferentes establecimientos comerciales.

RECOMENDACIONES LABORALES

CARRERA 11C este No. 43A - 37 sur

315608278

O.T.I.C. INVESTIGACIONES

ISAAC CHOCONTA

CARRERA 99 A No. 70 B - 02

7447025-7447026

IRS VIAL LTDA

DIEGO MANUEL LÓPEZ

CALLE 174 No. 7A - 28 INT 1

4007272

PROGESTION LTDA

CALLE 23 No. 18-33 OF 504

2101883 - 3123878

GÓMEZ Y GÓMEZ MEGA

IMPORT LTDA

JUAN RICARDO RAMÍREZ

RECOMENDACIONES LABORALES

ABOGADO JURIDICAS BOGOTA

3153273207

HECTOR HUGO CHACON

INTENDENTE POLICIA NACIONAL

3224310349

ANDRES ALFONSO LÓPEZ

INVESTIGADOR CTI

MIGUEL JOHANNI BELARANO

GERENTE IRS VIAL

3168828125 - 6302029

SANDRA RAMÍREZ

INTENDENTE POLICIA NACIONAL

3152824200

CESAR AGUSTO LÓPEZ

IDENTIFICACION PERSONAL

CEDULA DE CIUDADANIA

80723997

NUMERO

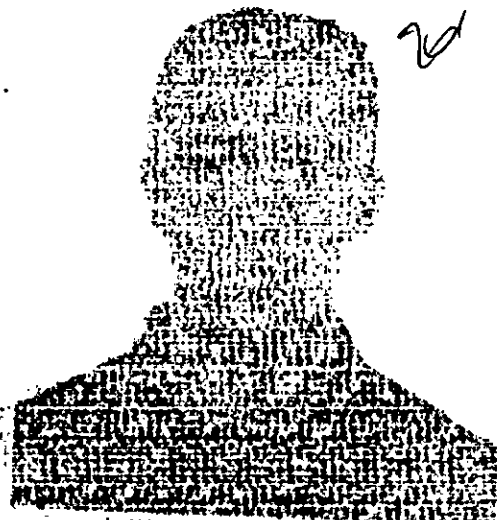
CABEZAS RAMIREZ

APellidos

WILSON EDUARDO

Nombres

[Signature]



FECHA DE NACIMIENTO

14 JUN-1982

BOGOTA D.C.
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.65

ESTATURA

A+

G.S. RH

M

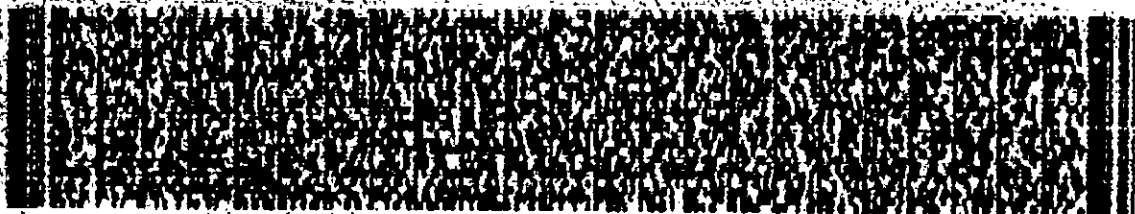
SEXO

07-JUL-2000 BOGOTA D.C.

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

INDICE DERECHO

REGISTRADOR NACIONAL
IVAN DUQUE ESCOBAR



REPÚBLICA DE COLOMBIA
FUERZAS MILITARES

Tarjeta Reservista Segunda Linea

80723997

CABEZAS RAMIREZ

WILSON EDUARDO

PERTENECE AL EJERCITO DE:

1A. LINEA | 2A. LINEA | 3A. LINEA

31 - DIC. 2012 | 31 - DIC. 2022 | 31 - DIC. 2032

PROFESION BACHILLER

FECHA EXPEDICIÓN:

24 FEB 2005



262

263

 **REPÚBLICA DE COLOMBIA**
MINISTERIO DE TRANSPORTES
LICENCIA DE CONDUCCIÓN

No. 80723897

WILSON EDUARDO CARRERAS RIVERA

14-08-1982

08-11-2008

0808 - BOGOTÁ D.C.



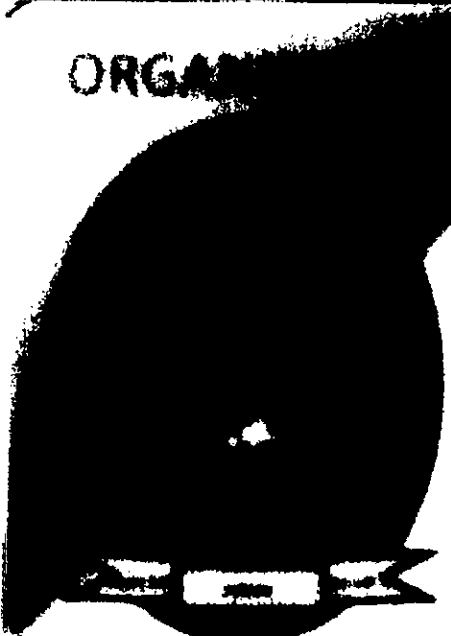
GATEWAY AUTOMÁTICA

CLASE	DESCRIPCIÓN	FECHA DE EMISIÓN	FECHA DE VIGENCIA
01	CONDUCTOR DE VEHÍCULO DE PASAJEROS CLASICA	14-08-82	08-11-08
02	CONDUCTOR DE VEHÍCULO PASAJEROS Y CARGA	08-11-08	08-11-08
03	CONDUCTOR DE VEHÍCULO PASAJEROS Y CARGA	08-11-08	08-11-08





CC010089/1284



**ORGANISMO DE INVESTIGACIONES
CRIMINALÍSTICAS SAS.**

Director General

Dr. Fernando A. GARCÍA GONZÁLEZ

DIRECTOR GENERAL DE INVESTIGACIÓN







265

En su nombre
Cedep
Escuela de Programas Técnicos

Autorización oficial mediante resolución No. 2229 del 31 de julio de 2002
emanada de la Secretaría de Educación del Distrito

Confiere el reconocimiento como Técnico en:

Investigación Criminal y Judicial

A:

Wilson Eduardo Cabezas R.

Identificado (a) con C. C. 80,723,997 expedida en Bogotá

Quien cumplió satisfactoriamente con los requisitos académicos exigidos

En testimonio de ello otorga el presente.

Certificado

De aptitud ocupacional como Técnico Laboral

En constancia de lo anterior se firma en la ciudad de Bogotá D.C.

a los 18 días del mes de Diciembre de 2004



CEDEP
ESCUELA DE PROGRAMAS TECNICOS
ACTA DE ENTREGA DE CERTIFICADOS No. 181204

En Bogotá, D.C. a los dieciocho (18) días del mes de Diciembre de dos mil cuatro (2004), siendo las 10:00 a.m. se llevó a cabo en el Centro de Convenciones Gonzalo Jiménez de Quesada, el acto de entrega solemne de Certificados de Aptitud Ocupacional como Técnicos Laborales, presidido por los siguientes miembros del Consejo de Dirección:

MANUEL ANTONIO BORDA MORA
EDGAR BELTRAN VILLAMIL
CESAR AUGUSTO ALBESIANO HOYOS
GIOVANNI BURGOS MONROY

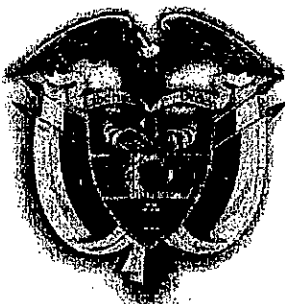
El (la) alumno(a) Wilson Eduardo Cabezas Ramirez identificado(a) con C. C. 80.723.997 expedida en Bogotá, recibió de manos del Consejo de Dirección el Certificado como **TECNICO EN INVESTIGACION CRIMINAL Y JUDICIAL**, por haber cumplido con todos los requisitos académicos exigidos por la institución y la Secretaría de Educación de Bogotá.

La expedición del Certificado anteriormente mencionado se hizo en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 114 del quince (15) de enero de mil novecientos noventa y seis (1996) y con Autorización Oficial de la Secretaría de Educación de Bogotá, según Resolución 2229 del treinta y uno (31) de julio de dos mil dos (2002).
Para constancia firman,

COORDINADOR

DIRECTOR

SECRETARIO



República de Colombia

CEDEP

ESCUELA DE PROGRAMAS TECNICOS

Res. 3001 / 1527 / 2229 S.E.D.

En consideración a que:

Wilson E. Cabezas Ramirez

Identificado (a) con C.C. 80.723.997 expedida en Bogotá

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

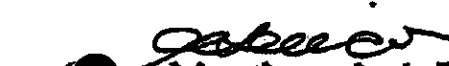
Accidentología Vial

Bogotá D.C., 11 de Julio de 2005




Director General


Director Académico


Coordinador del Diplomado



**CEDEP- ESCUELA DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN
PROGRAMA TÉCNICO EN INVESTIGACIÓN
CRIMINAL Y JUDICIAL**

AUTORIZACIÓN OFICIAL RES. 2229 DE S.E.D.

OTORGA A:

Wilson Eduardo Cabezas R.

Identificado (a) con D.I. No 80,723,997 de Bogotá

El certificado de asistencia al seminario "LUGAR DE LOS HECHOS"

quien participo satisfactoriamente en el desarrollo del mismo.

En constancia se firma en Bogotá, a los 26 días del mes de Abril de 2003

EDGAR BELTRÁN V.
Director General

MANUEL A BORDA
Coordinador Académico

JUAN CARLOS CARRANZA
Criminologo
Conferencista Especializado



CEDEP - ESCUELA DE PROGRAMAS TÉCNICOS
PROGRAMA TÉCNICO EN INVESTIGACIÓN
CRIMINAL Y JUDICIAL

AUTORIZACIÓN OFICIAL RES. 2229 DE S.E.D.

OTORGA A:

Wilson E. Cabezas Ramírez

Identificado (a) con C. C. No 80,723,997 expedida en Bogotá

El certificado de asistencia al seminario

"TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA Y DILIGENCIAS JUDICIALES"

quien participo satisfactoriamente en el desarrollo del mismo,
con una intensidad de 30 horas

En constancia se firma en Bogotá, en el mes de Septiembre de 2003

EDGAR BELTRÁN V.

Director general

MANUEL A BORDA

Coordinador Académico

ARMANDO VIVIESCAS

Coordinador Operativo

20



**CEDEP-ESCUELA DE PROGRAMAS
PROGRAMA TECNICO DE INVESTIGACION
CRIMINALISTICA**

AUTORIZACIÓN OFICIAL RES. 2229 DE S.E.D.

OTORGA A:

Wilson Eduardo Cabezas R.

Identificado (a) con 80,723,997 expedida en Bogotá

El certificado de asistencia al seminario taller

"INTRODUCCIÓN A LA CREACION DE EMPRESA"

**quien participo satisfactoriamente en el desarrollo del mismo,
con una intensidad de 10 horas**

En constancia se firma en Bogotá, en el mes de octubre de 2004

MANUEL A. BORDA
Director General

EDGAR BELTRÁN V.
Coordinador Académico

24



CEDEP - ESCUELA DE PROGRAMAS TÉCNICOS
PROGRAMA TÉCNICO EN INVESTIGACIÓN
CRIMINAL Y JUDICIAL

AUTORIZACIÓN OFICIAL RES. 2229 DE S.E.D.

OTORGA A:

Wilson Eduardo Cabezas R.

Identificado (a) con 80,723,997 expedida en Bogotá

El certificado de asistencia al seminario taller

"INVESTIGACIÓN EN GESTION DE SEGUROS"

**quien participo satisfactoriamente en el desarrollo del mismo,
con una intensidad de 10 horas**

En constancia se firma en Bogotá, en el mes de octubre de 2004

MANUEL A. BORDA
Director General

EDGAR BELTRÁN V.
Coordinador Académico

221



Investigación forense, reconstrucción y seguridad vial

CERTIFICADO DE ASISTENCIA

Otorgado a:

WILSON EDUARDO CABEZAS RAMÍREZ

C.C. No 80.723.997

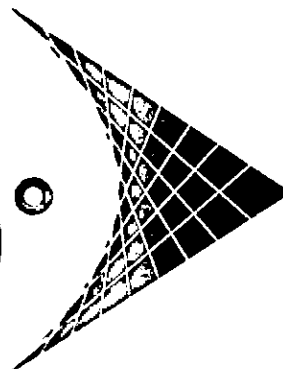
Por su participación en el curso de **INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, realizado del 12 al 16 de Mayo de 2008 en la ciudad de Bogotá, con una intensidad de 40 horas.

En Bogotá, 16 de Mayo de 2008.

Diego M. López Morales

Francisco Pulido Varón

ARAS 360°



Certifica a:

Wilson Eduardo Cabezas Ramirez

Por haber completado satisfactoriamente el curso conocido como:

"Animador Forense 3D Básico"

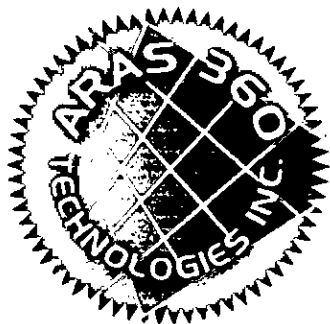
**En Reconstrucción Virtual de Accidentes de
Tránsito y Animación 3D**

En la Ciudad de Bogota Colombia

Los días 10 al 12 de Noviembre / 2010

Diariamente cubriendo los horarios de 8 AM a 2 PM

Con un total de 18 Hrs. Curriculares



Georgina Villalobos Chavez

Dir. Ventas Latinoamerica

ARAS 360 Technologies

Julio A. Rodriguez Zambrano

Entrenador Certificado

ARAS 360 Technologies

$$m \frac{4\pi^2 C}{r^2} - M \frac{4\pi^2 c}{r^2}$$
$$\rightarrow mC - Mc$$



**EL SUSCRITO SECRETARIO DEL JUZGADO
TERCERO PENAL MUNICIPAL DE
BARRANCABERMEJA**

CERTIFICA

Que a la **AUDIENCIA DE JUICIO ORAL**, dentro de la investigación seguida en contra de **JORGE WILLIAM REYES HERAZO**, por el delito de **lesiones personales** señalada para las **5:00 P.M.** de hoy 12 de febrero de 2016, asistió el señor **WILSO EDUARDO CABEZAS RAMIREZ QUINTERO**, de la **COMPAÑÍA OTIC**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.723.997, asistió a la diligencia que se realizó.

*Consejo Superior
de la Judicatura*

Se expide la presente certificación, a solicitud verbal de la interesada, a los doce (12) días del mes de febrero de dos mil dieciséis (2016).

ROSALBA HERNANDEZ AMARIS

Notificadora

275

REPÚBLICA DE COLOMBIA



LA SUSCRITA SECRETARIA DEL JUZGADO DOCE PENAL
MUNICIPAL DE IBAGUÉ CON FUNCIONES DE CONOCIMIENTO

HACE CONSTAR;

Que el señor WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.723.997 de Bogotá, se presentó el día Quince (15) de Junio de Dos Mil Diecisiete (2017) a las Ocho y Treinta de la Mañana (08:30 A.M.) hora señalada para la AUDIENCIA DE JUICIO ORAL dentro del radicado No. 73001-6000-432-2012-01142-00 N.I. 20634, por el delito de LESIONES PERSONALES CULPOSAS, en contra del señor NESTOR ARMANDO MESA.

Se expide en Ibagué a los Quince (15) días del mes de Junio de Dos Mil Diecisiete (2017) a solicitud del interesado.

Jennifer Carolina Ramirez L

JENNIFER CAROLINA RAMIREZ LOZANO
Oficial Mayor.

Palacio de justicia - piso 10 Oficina 1004
Ibagué - Tolima



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

SEDE VIRTUAL

CÓDIGO VERIFICACIÓN: A19603677D29FA

4 DE JUNIO DE 2019 HORA 09:19:07

AA19603677

PÁGINA: 2 DE 2

* * * * *

JURÍDICA, ACCIONISTA O NO, QUIEN TENDRÁ UN SUPLENTE DEL REPRESENTANTE LEGAL QUIEN REMPLAZARÁ AL REPRESENTANTE LEGAL EN SUS FALTAS ABSOLUTAS, TEMPORALES O ACCIDENTALES CON LAS MISMAS FACULTADES Y ATRIBUCIONES DE ÉSTE. EN AQUELLOS CASOS EN QUE EL REPRESENTANTE LEGAL SEA UNA PERSONA JURÍDICA, LAS FUNCIONES QUEDARÁN A CARGO DEL REPRESENTANTE LEGAL DE ÉSTA.

CERTIFICA:

** NOMBRAMIENTOS **

QUE POR DOCUMENTO PRIVADO NO. DE ASAMBLEA CONSTITUTIVA DEL 24 DE JUNIO DE 2011, INSCRITA EL 28 DE JUNIO DE 2011 BAJO EL NUMERO 01491527 DEL LIBRO IX, FUE (RON) NOMBRADO (S):

NOMBRE
REPRESENTANTE LEGAL

IDENTIFICACION

CHOCONTA POVEDA EDGAR ISAAC
SUPLENTE

C.C. 000000080114549

CABEZAS RAMIREZ WILSON EDUARDO

C.C. 000000080723997

CERTIFICA:

FACULTADES DEL REPRESENTANTE LEGAL: LA SOCIEDAD SERÁ GERENCIADA, ADMINISTRADA Y REPRESENTADA LEGALMENTE ANTE TERCEROS POR EL REPRESENTANTE LEGAL, QUIEN NO TENDRÁ RESTRICCIONES DE CONTRATACIÓN POR RAZÓN DE LA NATURALEZA NI DE LA CUANTÍA DE LOS ACTOS QUE CELEBRE. POR LO TANTO, SE ENTENDERÁ QUE EL REPRESENTANTE LEGAL PODRÁ CELEBRAR O EJECUTAR TODOS LOS ACTOS Y CONTRATOS COMPRENDIDOS EN EL OBJETO SOCIAL O QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON LA EXISTENCIA Y EL FUNCIONAMIENTO DE LA SOCIEDAD. EL REPRESENTANTE LEGAL SE ENTENDERÁ INVESTIDO DE LOS MÁS AMPLIOS PODERES PARA ACTUAR EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS EN NOMBRE DE LA SOCIEDAD, CON EXCEPCIÓN DE AQUELLAS FACULTADES QUE, DE ACUERDO CON LOS ESTATUTOS, SE HUBIEREN RESERVADO LOS ACCIONISTAS.

CERTIFICA:

DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y DE LA LEY 962 DE 2005, LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE REGISTRO AQUÍ CERTIFICADOS QUEDAN EN FIRME DIEZ (10) DÍAS HÁBILES DESPUÉS DE LA FECHA DE LA CORRESPONDIENTE ANOTACIÓN, SIEMPRE QUE NO SEAN OBJETO DE RECURSO. LOS SÁBADOS NO SON TENIDOS EN CUENTA COMO DÍAS HÁBILES PARA LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ.

* * * EL PRESENTE CERTIFICADO NO CONSTITUYE PERMISO DE
* * * FUNCIONAMIENTO EN NINGUN CASO

* * *
* * *

INFORMACION COMPLEMENTARIA

LOS SIGUIENTES DATOS SOBRE RIT Y PLANEACION DISTRITAL SON INFORMATIVOS
CONTRIBUYENTE INSCRITO EN EL REGISTRO RIT DE LA DIRECCION DISTRITAL DE
IMPUESTOS, FECHA DE INSCRIPCION : 29 DE JUNIO DE 2011
FECHA DE ENVIO DE INFORMACION A PLANEACION DISTRITAL : 2 DE ABRIL DE

279

2019

SEÑOR EMPRESARIO, SI SU EMPRESA TIENE ACTIVOS INFERIORES A 30.000 SMLMV Y UNA PLANTA DE PERSONAL DE MENOS DE 200 TRABAJADORES, USTED TIENE DERECHO A RECIBIR UN DESCUENTO EN EL PAGO DE LOS PARAFISCALES DE 75% EN EL PRIMER AÑO DE CONSTITUCION DE SU EMPRESA, DE 50% EN EL SEGUNDO AÑO Y DE 25% EN EL TERCER AÑO. LEY 590 DE 2000 Y DECRETO 525 DE 2009.

RECUERDE INGRESAR A WWW.SUPERSOCIEDADES.GOV.CO PARA VERIFICAR SI SU EMPRESA ESTA OBLIGADA A REMITIR ESTADOS FINANCIEROS. EVITE SANCIONES. EL EMPRESARIO SE ACOGIO AL BENEFICIO QUE ESTABLECE EL ARTICULO 7 DE LA LEY 1429 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2010, Y QUE AL REALIZAR LA RENOVACION DE LA MATRICULA MERCANTIL INFORMO BAJO GRAVEDAD DE JURAMENTO LOS SIGUIENTES DATOS:

EL EMPRESARIO ORGANIZACION TECNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALISTICA SAS REALIZO LA RENOVACION EN LA FECHA: 1 DE ABRIL DE 2019. LOS ACTIVOS REPORTADOS EN LA ULTIMA RENOVACION SON DE: \$ 15,000,000. EL NUMERO DE TRABAJADORES OCUPADOS REPORTADO POR EL EMPRESARIO EN SU ULTIMA RENOVACION ES DE: 1.

QUE EL MATRICULADO TIENE LA CONDICION DE PEQUEÑA EMPRESA DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN EL NUMERAL 1 DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 1429 DE 2010

** ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACION JURIDICA DE LA **
** SOCIEDAD HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICION. **

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO,
VALOR : \$ 5,800

PARA VERIFICAR QUE EL CONTENIDO DE ESTE CERTIFICADO CORRESPONDA CON LA INFORMACIÓN QUE REPOSA EN LOS REGISTROS PÚBLICOS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, EL CÓDIGO DE VERIFICACIÓN PUEDE SER VALIDADO POR SU DESTINATARIO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRÓNICAMENTE CON FIRMA DIGITAL Y CUENTA CON PLENA VALIDEZ JURÍDICA CONFORME A LA LEY 527 DE 1999.

FIRMA MECÁNICA DE CONFORMIDAD CON EL DECRETO 2150 DE 1995 Y LA AUTORIZACIÓN IMPARTIDA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, MEDIANTE EL OFICIO DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 1996.



280

 Formulario del Registro Único Tributario Hoja Principal		001
Espacio reservado para la DIAN 		2. Concepto: 02 Actualización 4. Número de formulario: 14234917474  (41517707212489984(8020) 0000014234917474)
5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 9 0 0 4 4 6 6 9 3 - 3		6. DV: 3 12. Dirección seccional: Impuestos de Bogotá 14. Buzón electrónico: 32
IDENTIFICACION		
24. Tipo de contribuyente: Persona jurídica 25. Tipo de documento: 1 26. País: COLOMBIA 29. Departamento: Bogotá D.C. 30. Ciudad/Municipio: Bogotá, D.C. 31. Primer apellido: OTIC 32. Segundo apellido: SAS 33. Primer nombre: OTIC 34. Otros nombres: SAS 35. Razón social: ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIONES Y CRIMINALÍSTICA SAS 36. Nombre comercial: OTIC SAS 37. Sigla: OTIC SAS		28. Número de identificación: 3 6 4 4 6 4 3 27. Fecha expedición: 0 0 1
UBICACION		
38. País: COLOMBIA 39. Departamento: Bogotá D.C. 40. Ciudad/Municipio: Bogotá, D.C. 41. Dirección: CR 11 C ESTE 43 A 27 SUR 42. Correo electrónico: oticinvestigaciones@gmail.com 43. Apartado aéreo: 3 6 4 4 6 4 3 44. Teléfono 1: 3 6 4 4 6 4 3 45. Teléfono 2: 3 6 4 4 6 4 3		46. Código: 8 0 1 0 47. Fecha inicio actividad: 2 0 1 1 0 6 1 0 48. Código: 8 2 9 9 49. Fecha inicio actividad: 2 0 1 1 0 6 1 0 50. Código: 1 2 51. Código: 1 2 52. Número establecimientos: 1 2
CLASIFICACION		
Actividad económica 53. Código: 1 1 5 7 1 4		
Responsabilidades 11- Ventas régimen común 05- Impto. renta y compl. régimen ordinario 07- Retención en la fuente a título de renta 14- Informante de exogena		
Usuarios aduaneros		Exportadores
54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10		55. Forma: 1 56. Tipo: 1 57. Modo: 1 2 3 58. CPC: 1 2 3
Para uso exclusivo de la DIAN		
59. Anexos: SI ☐ NO ☒		60. No. de Folios: 0 61. Fecha: 2 0 1 3 0 3 2 1
La información contenida en el formulario, será responsabilidad de quien lo suscriba y en consecuencia corresponden exactamente a la realidad; por lo anterior, cualquier falsedad en que incurra podrá ser sancionada. Artículo 15 Decreto 2788 del 31 de Agosto de 2004 Firma del solicitante:		Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice. Firma autorizada: 984. Nombre: CHOCONTA POVEDA EDGAR ISAAC 985. Cargo: Representante legal Certificado



JURIDICAS BOGOTA

ASESORES Y CONSULTORES

ABOGADOS ESPECIALIZADOS

281

El suscrito abogado **HECTOR HUGO CHACON PAEZ**.

CERTIFICA

Que la sociedad ORGANIZACIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN Y CRIMINALÍSTICA S.A.S. OTIC NIT. 9000446693-3, presta servicios a esta organización en reacciones a los lugares donde se presenten accidentes de tránsito de las sociedades a las cuales el suscrito les presta asesoría jurídica, para la recolección de evidencias, reconstrucción e investigación en accidentes de tránsito.

☆

Este servicio lo vienen prestando desde el 25 de mayo del 2011 hasta la fecha.

La presente certificación se expide a interés de los interesados en Bogotá D.C. a los 7 días de marzo del 2012.

Atentamente,

HECTOR HUGO CHACON PAEZ

C.C. 79.299.132 de Bogotá.

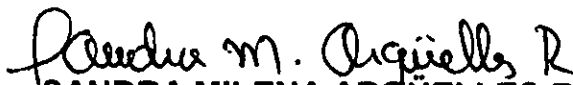
T.P. 56.126 del C.S.J.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.

Por medio de la presente certificamos que la firma **OTIC SAS**, identificado con NIT 900.446.693-3, desde diciembre de dos mil doce (2012) se encuentra vinculado como proveedor de la aseguradora y nos presta sus servicios profesionales en la asistencia, investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito a nivel nacional. Durante el tiempo de relaciones comerciales con la mencionada firma, ha demostrado su idoneidad profesional, responsabilidad y excelente cumplimiento de los negocios asignados.

Se expide a solicitud del interesado en la ciudad de Bogotá a los veinticuatro (24) días del mes de abril del año dos mil trece (2013).

Cordialmente,


SANDRA MILENA ARGÜELLES RAMIREZ
Gerente Agencia Bogotá (E)

PAPP

Señor
JUEZ 49 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

JUZGADO 49 CIVIL CTO.



JUL 3'19 PM 3:19

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL DE R.C.E. No 2013-0775 – JUZG. 21 CIVIL CTO
DEMANDANTE: FLORINDA CRUZ GAMBOA
DEMANDADO: MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO y otros

MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, mayor de edad, vecino de Gachancipá (Cund), identificado con cédula de ciudadanía No 82'390.073 de Fusagasugá (Cund), residenciado en la carrera 5 No 4-47 Barrio las Delicias de Gachancipá (Cund, con teléfono 3223557284, obrando como demandado dentro del proceso en referencia, al señor Juez, me dirijo con el fin de manifestarle que confiero poder especial amplio y suficiente al Doctor JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía NO 19'198.451 de Bogotá, abogado con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 Barrio los Andes de Bogotá, con teléfono 3102542725, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, para que en mi nombre y representación se sirva contestar y llevar hasta su terminación el proceso Declarativo Verbal de Mayor Cuantía de Responsabilidad Civil Extracontractual citado en referencia.

Mi apoderado queda facultado en los términos del artículo 77 del C. G. del P., y especialmente las facultades de recibir, conciliar, transigir, desistir y sustituir este poder.

Mi apoderado queda facultado para que en mi nombre y representación se notifique del auto admisorio de la demanda y reciba el traslado de la demanda y sus anexos.

Del señor Juez, atentamente,

MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO
C.C. No 82'390.073 DE FUSAGASUGÁ (CUND)
DIRECCIÓN: CARRERA 5 No 4-47 BARRIO LAS DELICIAS
GACHANCIPÁ (CUND) TEL: 3223557284

Acepto:

JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTÁ
T.P. No 28736 DEL C. S. DE LA J.
DIRECCIÓN; CARRERA 63 No 98B-54 BARRIO ANDES
BOGOTÁ – TEL: 3102542725 – charryabogado@hotmail.com

NOTARÍA 7 DE BOGOTÁ D.C.

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMA Y CONTENIDO DE DOCUMENTO PRIVADO

Artículo 68 Decreto-Ley 960 de 1970 y Decreto 1069 de 2015

En Bogotá D.C., República de Colombia, el 14-05-2019, en la Notaría Siete (7) del Circuito de Bogotá D.C., compareció:

MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, identificado con CC/NUIP #0082390073 y declaró que la firma que aparece en el presente documento es suya y el contenido es cierto.

Conforme al Artículo 18-508 Decreto-Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea contra la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil, y autorizó el tratamiento de sus datos personales.

LIGIA JOSEFINA ERASO CARRERA
Notaría siete (7) del Circuito de Bogotá D.C.

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co

Número Único de Transacción: 56m1zc584z54-14/05/2019-12:17:36:334

61917



Señor
JUEZ 49 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

JUZGADO 49 CIVIL CTO.

125 FOL

JUL 30 '19 p. 3:22

REF: PROCESO DECLARATIVO VERBAL No 2013-0775 DEL JUZG. 21 CTO.

DEMANDANTE: FLORINDA CRUZ GAMBOA

DEMANDADO: MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO Y OTRO

JORGE ALONSO CHARRY SANCHEZ, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No 19'198.451 de Bogotá, abogado en ejercicio con tarjeta profesional No 28736 del C. S. de la J., ubicado en la carrera 63 No 98B-54 de Bogotá, con teléfono 3102542725, con correo electrónico charryabogado@hotmail.com, obrando como apoderado del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, mayor de edad, vecino de Gachancipá (Cund), residenciado en la carrera 5 No 4-47 de Gachancipá (Cund), con teléfono 3223557284, al señor Juez, me dirijo con el fin de dar contestación a la demanda del proceso en referencia y a su vez para proponer las excepciones de fondo pertinentes.

EN CUANTO A LAS PRETENSIONES

A.- DECLARATIVAS:

PRIMERA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en razón a que el señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue el causante del accidente de tránsito mencionado en los hechos de la demanda y como lo manifiesta la misma demandante en el libelo de la demanda.

SEGUNDA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en razón a que el señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue el causante del accidente de tránsito mencionado en los hechos de la demanda y como lo manifiesta la misma demandante en el libelo de la demanda.

TERCERA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en razón a que el señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue el causante del accidente de tránsito mencionado en los hechos de la demanda y como lo manifiesta la misma demandante en el libelo de la demanda.

CUARTA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en razón a que el señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue el causante del accidente de tránsito mencionado en los hechos de la demanda y como lo manifiesta la misma demandante en el libelo de la demanda.

QUINTA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, en razón a que el señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue el causante del accidente de tránsito mencionado en los hechos de la demanda y como lo manifiesta la misma demandante en el libelo de la demanda.

204 285
2

EN CUANTO A LA CONDENA

PRIMERA: Me opongo, en primera medida porque no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS y segundo, porque no se encuentra probado en debida forma el Daño Emergente a que hace mención la parte demandante, por esta razón no puede ser condenado a pagar suma alguna de dinero el demandado Miguel Emilio Rey Campuzano.

SEGUNDA: Me opongo, en primera medida porque no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS y segundo, porque no se encuentra probado en debida forma el Lucro Cesante consolidado y el Lucro Cesante Futuro a que hace mención la parte demandante, por esta razón no puede ser condenado a pagar suma alguna de dinero el demandado Miguel Emilio Rey Campuzano.

TERCERA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y es por esta razón que mi poderdante no puede ser condenado a pagar suma alguna de dinero por concepto de perjuicios Morales por el fallecimiento de su cónyuge. -

CUARTA: Me opongo, toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y es por esta razón que mi poderdante no puede ser condenado a pagar suma alguna de dinero por las lesiones personales que le fueron causadas a la demandante.

QUINTA: Me opongo toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y es por esta razón que mi poderdante no puede ser condenado a pagar suma alguna de dinero por esta causa.

SEXTA: Me opongo toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y por esta razón no puede ser condenado mi poderdante a pagar suma alguna de dinero por esta causa.

SÉPTIMA: Me opongo toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y por esta razón no puede ser condenado mi poderdante a pagar suma alguna de dinero por esta causa.

OCTAVA: Me opongo toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y por esta razón no puede ser condenado mi poderdante a pagar suma alguna de dinero por esta causa.

EN CUANTO LOS HECHOS

Los contesto en la siguiente forma:

DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

- Al Hecho 1.-** Cierto como consta en el croquis del accidente de tránsito.
Al Hecho 2.- Cierto como consta en el croquis del accidente de tránsito.
Al Hecho 3.- Cierto como consta en el croquis del accidente de tránsito.
Al Hecho 4.- Cierto como consta en el croquis del accidente de tránsito.
Al Hecho 5.- Cierto como consta en el croquis del accidente de tránsito.

MÉDICOS DE LA SEÑORA FLORINDA CRUZ

- 1.- Es cierto.
- 2.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 3.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 4.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 5.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 6.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 7.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.
- 8.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.

DEL DICTAMEN DE MEDICINA LEGAL DE LA SEÑORA FLORINDA CRUZ

- 1.- No me consta, me atengo a los documentos aportados al proceso por la parte demandante.

EN CUANTO SE REFIERE A LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS

- 1.- No me consta, me atengo a lo probado en el proceso.
- 2.- No me consta, me atengo a lo probado en el proceso.
- 3.- Si es cierto que la responsabilidad es del conductor del vehículo de placas TSC-059, señor LUIS DOMINGO JIMENEZ PAÉZ, y es la persona que debe responder por los daños y los perjuicios reclamados por la demandante.

DE LA CONCILIACION COMO REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD

- 1.- Es cierto.
- 2.- Me atengo a los documentos aportados por la parte demandante en cuanto se refiere a este numeral.

EN RAZÓN AL FALLECIMIENTO DEL SEÑOR LUCIO GUERRERO GUIO:

A los Numerales 1, 2 y 3, me atengo a los documentos aportados por la parte demandante al proceso.

EN RAZÓN A LAS LESIONES SUFRIDAS POR LA SEÑORA FLORINDA CRUZ GAMBOA:

A los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8, me atengo a los documentos aportados por la parte demandante al proceso.

EN CUANTO A LA INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS

1.- A LOS PERJUICIOS MATERIALES (DAÑO EMERGENTE LUCRO CESANTE): Me opongo a todos estos toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS y es por esta razón que no puede ser condenado el demandado JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, a pagar suma alguna de dinero por este concepto.

2.- A LOS PERJUICIOS MORALES: Me opongo a todos estos toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y es por esta razón que no puede ser condenado el demandado JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, a pagar suma alguna de dinero por este concepto.

3.- AL DAÑO A LA VIDA DE RELACION - PERJUICIO POR LA ALTERACION GRAVE DE LAS CONDICIONES DE EXISTENCIA: Me opongo a todos estos toda vez que no existe responsabilidad alguna del accidente de tránsito por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placas SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA A.C., de propiedad del señor JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, y es por esta razón que no puede ser condenado el demandado JULIO CÉSAR LEÓN CASAS, a pagar suma alguna de dinero por este concepto.

4.- EN CUANTO A LA SOLIDARIDAD: Este aspecto se encuentra claramente determinado en la Ley, pero hay que tener en cuenta que el ejercicio de la actividad peligrosa a que hace mención la parte demandante la estaban ejerciendo en el momento de la ocurrencia del hecho los tres (3) conductores de los vehículos accidentados, por tal razón y como causa excluyente de la responsabilidad del hecho este debe ser probado por las partes.

EXCEPCIONES DE FONDO

EXCEPCION DE INEXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL RESPECTO AL ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR PARTE DEL CONDUCTOR MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO

Según el informe de tránsito No 25899000, de fecha 15 de julio del año 2010, elaborado por el agente OSCAR JAVIER GARCÍA, nuestro conductor MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conducía el vehículo de placas SKI-594, de servicio público intermunicipal, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA ASOCIACION COOPERATIVA, y estando detenido fuera de la vía para recoger pasajeros vino el vehículo de placas TSC-059, conducido por el señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, afiliado a la empresa EL RÁPIDO DUITAMA LTDA., y lo estrelló por la parte trasera izquierda para luego continuar su recorrido e ir a estrellarse contra el vehículo de placas VEO-933, conducido por el señor LUCIO GUERRERO GUIO (q.e.p.d.), quien venía en sentido contrario por su carril causando con esto el fallecimiento y las lesiones de los ocupantes del Taxi; lo antes dicho se prueba con el bosquejo elaborado por el agente de tránsito ANGEL JIMENEZ ESPINEL, perteneciente a la Dirección de Tránsito y Transportes Autopista Norte de Cundinamarca. De conformidad con lo establecido en el informe de tránsito el señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, afiliado a la empresa EL RÁPIDO DUITAMA LTDA., fue codificado con la CAUSA 140 "Falta de precaución por niebla, lluvia o humo" y la CAUSA No 104 "Adelantar invadiendo vía", lo que nos indica que, la responsabilidad o la ocurrencia del accidente de tránsito se debió única y exclusivamente al señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, conductor del vehículo de placas TSC-059. De igual manera se puede verificar en el croquis del accidente de tránsito antes en mención y aportado al proceso que, el señor MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor de nuestro vehículo con placas SKI-594, no le figura codificación alguna como causa probable del accidente lo que nos indica que no existe responsabilidad alguna sobre la ocurrencia del accidente de tránsito que se menciona en los hechos de la demanda.

282
287

Visto el bosquejo elaborado por el laboratorio de Criminalística donde se diagrama la posición final de cómo quedaron los vehículos accidentados, se refleja claramente que, el vehículo de placas TSC-059, conducido por el señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, invadió el carril contrario y chocó al vehículo de placas VEO-933, luego del impacto contra el taxi regreso a su carril por donde venía quedando como a una distancia de más de 100 metros y sobre la berma, mostrando con esto el posible exceso de velocidad con que se desplazaba el vehículo de placas TSC-059 conducido por el señor -LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ.

Para concluir no queda duda alguna de que, el señor MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, conductor del vehículo de placa SKI-594, afiliado a la empresa COOTRANSZIPA ASOCIACION COOPERATIVA, no tuvo responsabilidad alguna sobre la ocurrencia del accidente de tránsito antes mencionado.

PETICION

Por los hechos antes expuestos solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo y a su vez declare que el demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, no es responsable de la ocurrencia del accidente de tránsito como aparece probado dentro del proceso.

EXCEPCIÓN DE: LA RESPONSABILIDAD DEL HECHO OCURRIDO FUE POR CULPA EXCLUSIVA DEL DEMANDADO LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ (TERCERO) CONDUCTOR DEL VEHICULO DE PLACAS TSC-059, AFILIADO A LA EMPRESA EL RÁPIDO DUITAMA LTDA.

De conformidad con el informe de accidente de tránsito allegado al proceso por la parte demandante, se establece dentro del mismo que la causa de la ocurrencia del accidente se debió a la culpa exclusiva del señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, afiliado a la empresa EL RÁPIDO DUITAMA LTDA., cuando dice en el numeral 12 del mencionado informe: Causas Probables del accidente.- Para el Conductor No 3 (DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ).- La Causa No 140 que dice: "Falta de precaución por niebla, lluvia o humo" y La Causa No 104 "Adelantar Invadiendo Vía"; Si analizamos la posición final de los vehículos como figura en el informe de tránsito no queda duda alguna de que la Responsabilidad es exclusiva del conductor DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, cuando en el plano topográfico levantado por el laboratorio Móvil de Criminalística de la Unidad de Tránsito y Transporte de la Autopista Norte de Cundinamarca, al referirse a la Posición EMP-EF-4 Dice: "Huella de frenado pisando sobre la línea de borde de 4.80 Mts de largo"; En la posición EMP-EF-2 Dice: "Huella de frenado de llanta longitudinal a la línea de borde de 5.00 mts de largo" y en la posición EMP-EF-I Dice: "Trozo de pieza del espejo retrovisor externo color verde"; y en la EMP-EF-3 Dice: "Microbús color Blanco-Rojo de placas SKI594", el cual se encuentra fuera de la vía y sobre la berma. Al analizar la huella de frenada antes descrita se puede apreciar sin lugar a duda que el vehículo de placas TSC-059, conducido por el demandado DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, se salió de la vía hacia la berma por donde transitaba o sea de Bogotá hacia Tunja, para luego ir a impactar al vehículo de placas SKI-594, conducido por el demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, el cual se encontraba detenido sobre la berma (fuera de la vía) quedando en el lugar del impacto el espejo retrovisor de color verde perteneciente a la buseta de la Rápido Duitama y mostrando con esto el lugar de impacto entre estos dos (2) vehículos; seguidamente después del impacto entre la buseta y el microbús, la buseta regresa a la vía y toma el carril contrario para ir a impactar en forma violenta al Taxi de placas VEO-933, conducido por el señor LUCIO GUERRERO GUIO (q.e.p.d.), quien transitaba en sentido contrario al de la buseta o sea de Tunja hacia Bogotá; luego del fuerte impacto con el Taxi, regresa nuevamente la buseta a su carril hacia el lado derecho quedando en posición final fuera de la Oía que se dirige de Bogotá a Tunja, y a una distancia bastante prolongada de donde ocurrió el primer impacto con el microbús, indicando con esto un posible exceso de velocidad de la buseta lo cual se pretende demostrar con la inspección judicial al lugar de los hechos solicitada en las pruebas por la parte demandada.

Para concluir, no cabe duda alguna que la conducta realizada por el demandado DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, fue temerosa e imprudente el cual para mi concepto y después de haber analizado el croquis del accidente, posiblemente el conductor de la buseta se durmió conduciendo su vehículo, se trató de salir de la vía como lo indica la huella

289
6
200

de frenado de su buseta y al reaccionar posiblemente le pega un cabrillazo a su vehículo alcanzando a impactar el microbús por la parte trasera izquierda el cual se encontraba detenido sobre la Berma para luego ingresar nuevamente a la vía tomando el carril contrario posiblemente perdiendo el control de la buseta por la velocidad para luego ir a chocar violentamente al Taxi sacándolo de la vía del carril por donde transitaba (Tunja-Bogotá), para ir a quedar finalmente la buseta en la Berma por el carril que transitaba de Bogotá a Tunja a una distancia bastante prolongada de donde quedaron los otros dos (2) vehículos chocados por la buseta.

PETICION

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo declarando que no existe responsabilidad alguna por parte del demandado MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO y como consecuencia declare que la responsabilidad sin lugar a duda es del demandado DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, conductor del vehículo de placas TSC-059, afiliado a la empresa El Rápido Duitama Ltda.

EXCEPCIÓN DE FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO PATRIMONIAL CORRESPONDIENTE AL DAÑO EMERGENTE Y LUCRO CESANTE POR EL FALLECIMIENTO DEL SEÑOR LUCIO GUERRERO GUIO (q.e.p.d.)

La demandante FLORINDA CRUZ GAMBOA, reclama como daño emergente la suma de \$39'888.000.00, los cuales no están probados como lo establece la Ley; además hay que tener en cuenta que el vehículo Taxi tenía sus respectivos seguros los cuales se presume cubrieron los rublos asegurados en cuanto al vehículo Taxi se refiere. En cuanto a los otros rublos como son: Grúa, trámite sucesión, Gastos transporte, Gastos proceso y Honorarios de abogado no obra prueba alguna valedera que conlleve a determinarlos, razón por la cual no aparecen probados.

En cuanto se refiere la demandante al Lucro Cesante presente pasado y futuro, por la suma de \$651'250.000.00 pesos como consecuencia de la muerte de su esposo LUCIO GUERRERO GUIO (q.e.p.d.), no obra documento alguno que acredite dicha reclamación, razón por la cual no hay mérito alguno para que se le reconozca y es por este motivo que esta pretensión debe ser despachada desfavorablemente para la parte actora.

Como conclusión, no existe prueba suficiente que acredite el gasto por concepto del Daño Emergente como al igual tampoco existe justificación alguna del Lucro cesante Reclamado por la parte actora.

PETICION

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, se sirva declarar probada esta excepción de fondo y como consecuencia exonerar de pagar cualquier suma de dinero a mi poderdante por no estar debidamente probado el daño emergente y el Lucro Cesante reclamado por la parte actora.

EXCEPCIÓN DE EXCESO EN EL COBRO DEL DAÑO MORAL POR PARTE DE LA DEMANDANTE FLORINDA CRUZ GAMBOA V FALTA DE PODER PARA RECLAMAR POR EL SEÑOR PEDRO GUERRERO MOYANO (Padre del Occiso).-

La demandante FLORINDA CRUZ GAMBOA, en las pretensiones de la demanda reclama sobre el perjuicio moral la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, para ella y pide ochenta (80) S.M.M.L.V., para el padre de su cónyuge suma de dinero que debe ser reducida teniendo en cuenta que el occiso LUCIO GUERRERO GUIO (q.e.p.d.), en el momento del acontecimiento también ejercía la actividad peligrosa, y el hecho se presentó como un accidente de tránsito donde la conducta realizada por los conductores es culposa, y al momento de tasarse los perjuicios de índole Moral se debe tener en cuenta esta situación.

En cuanto a los perjuicios de índole Moral reclamados para el señor PEDRO GUERRERO MOYANO, esta pretensión debe ser despachada desfavorable toda vez que la demandante y su apoderada no tienen el poder que las faculte para hacer dicha reclamación.

289
290
8
289

Para concluir solicito al señor Juez, que al momento de pronunciarse sobre los perjuicios de índole Moral reclamados por la demandante, se reduzca el monto solicitado a una suma de dinero más asequible teniendo en cuenta que estas se originaron como consecuencia de un accidente de tránsito donde la conducta realizadas por los conductores son de carácter culposos y no doloso.

PETICION

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez que, al momento de tasar los perjuicios morales causados a la demandante, sean reducidos a un monto de dinero asequible por tratarse de una responsabilidad culposa y no dolosa.

EXCEPCIÓN DE: EXCESO EN EL COBRO DEL DAÑO MORAL POR PARTE DE LA DEMANDANTE FLORINDA CRUZ GAMBOA COMO CONSECUENCIA DE LAS LESIONES SUFRIDAS EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

La demandante FLORINDA CRUZ GAMBOA, en las pretensiones de la demanda reclama sobre el perjuicio moral la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin tener en cuenta que el hecho se presentó como un accidente de tránsito donde la conducta realizada por los conductores es culposa y no dolosa, y es por esta razón que al momento de tasarse los perjuicios de índole Moral se debe tener en cuenta esta situación.

Para concluir solicito al señor Juez, que al momento de pronunciarse sobre los perjuicios de índole Moral reclamados por la demandante, se reduzca el monto solicitado a una suma de dinero más asequible teniendo en cuenta que estas se originaron como consecuencia de un accidente de tránsito donde la conducta realizadas por los conductores son de carácter culposos y no doloso.

PETICION

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de tasar los perjuicios morales causados a la demandante, sean reducidos a un monto de dinero asequible por tratarse de una responsabilidad culposa y no dolosa.

EXCEPCIÓN DE: EXCESO EN EL COBRO DEL PERJUICIO FISIOLÓGICO POR PARTE DE LA DEMANDANTE FLORINDA CRUZ GAMBOA

La demandante FLORINDA CRUZ GAMBOA, en las pretensiones de la demanda reclama sobre el perjuicio Fisiológico la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin tener en cuenta que el hecho se presentó como un accidente de tránsito donde la conducta realizada por los conductores es culposa y no dolosa y es por esta razón que al momento de tasarse los perjuicios de Fisiológicos se debe tener en cuenta esta situación.

Para concluir solicito al señor Juez, que al momento de pronunciarse sobre los perjuicios Fisiológicos reclamados por la demandante, se reduzca el monto solicitado a una suma de dinero más asequible teniendo en cuenta que estos se originaron como consecuencia de un accidente de tránsito donde la conducta realizadas por los conductores son de carácter culposos y no doloso.

PETICION

Por los hechos antes esbozados, solicito al señor Juez, que al momento de tasar los perjuicios morales causados a la demandante, sean reducidos a un monto de dinero asequible por tratarse de una responsabilidad culposa y no dolosa.

SOLICITUD DE PRUEBAS

Como medio de pruebas solicito al señor Juez, se sirva tener en cuenta las siguientes:

1.- DOCUMENTALES: Que se tengan en cuenta todos los documentos allegados al proceso por las partes como al igual los que se alleguen con posterioridad.

290
8
290

2.- DICTAMEN PERICIAL: Que se tenga como medio de prueba pericial EL INFORME ESCRITO TECNICO DE INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO elaborado por los peritos ISAAC CHOCONTÁ POVEDA y WILSON EDUARDO CABEZAS RAMÍREZ, pertenecientes a la sociedad OTIC S.A.S., de fecha julio 2 de 2019, donde se determina las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito enunciado por la parte demandante en los hechos de su demanda; de igual manera donde se determina cuales fueron las causas probables del accidente de tránsito y la responsabilidad del mismo.

3.- TESTIMONIOS: Que se cite a los señores ISAAC COCHONTÁ POVEDA y WILSON EDUARDO CABEZAS RAMÍREZ, ambos mayores de edad, vecinos de Bogotá, ubicados en la CALLE 27 SUR No 10A-11 BARRIO COUNTRY SUR DE BOGOTÁ, teléfono 3022808318 – 31008845067, para que rindan testimonio sobre el dictamen pericial elaborado y allegado al proceso sobre el accidente de tránsito ocurrido el día 15 de julio del año 2010, en la vía que conduce de Bogotá a Tocancipá (Cund), KM. 23, donde colisionaron los vehículo de placas SKI-594 conducido por el señor MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO, el vehículo de placas TSC-059 conducido por el señor LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PAEZ y el vehículo de placas VEO-033 conducido por el señor LUCIO GUERRERO PAEZ (q.e.p.d.).-

4.- INTERROGATORIO DE PARTE: Que se fije día y hora para que comparezcan a su Despacho a la demandante FLORINDA CRUZ GAMBOA, a absolver interrogatorio de parte que le formularé en forma verbal el día de la audiencia.

5.- OFICIAR: Que se oficie a la Fiscalía 01 Seccional de Zipaquirá y/o al Juzgado Penal del Circuito de Zipaquirá (Cund), con el fin de que a mi costa se envíe fotocopia del proceso Número 258996101212201080372, por el delito de Homicidio y lesiones Culposas, siendo indiciado el señor MIGUEL EMILIO REY CAMPUZANO y LUIS DOMINGO JIMÉNEZ PÁEZ, lo anterior para que obre como prueba trasladada respecto al accidente de tránsito antes en mención.

EXCEPCIONES DECLARADAS DE OFICIO

De conformidad a lo establecido en el Art. 282 del C. G. del P., solicito al señor Juez, que de oficio en la sentencia declare cualquier excepción de fondo que llegare a resultar probada dentro del proceso en referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamento esta contestación de demanda en el Art. 92 del C. de P. C. y demás normas concordantes para el caso en concreto.

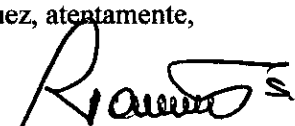
ANEXOS

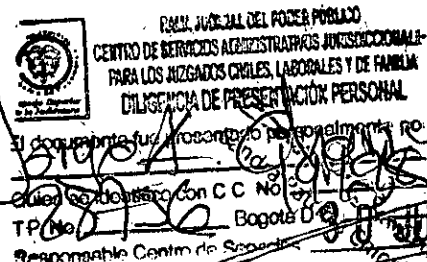
El poder para actuar, Dictamen pericial elaborado por los peritos ISAAC CHOCONTA POVEDA y WILSON EDUARDO CABEZAS RAMIREZ.

NOTIFICACIONES

- 1.-) Las recibiré en la Secretaría de su despacho o en la CARRERA 63 No 98B-54 oficina jurídica de Bogotá.
- 2.-) Mi poderdante Miguel Emilio Rey Campuzano, las recibirá en la carrera 5 No 4-47 de Gachancipá.
- 3.-) La parte demandante las recibirá en el lugar indicado de la demanda principal.

Del señor Juez, atentamente,


JORGE ALONSO CHARRY SÁNCHEZ
C.C. No 19'198.451 DE BOGOTÁ
T.P. No 28736 DEL C. S. DE LA J.



República de Colombia
Rama Judicial del Poder Público
JUZGADO SEGUNDO CIVIL
DEL CIRCUITO TRANSITORIO
DE BOGOTÁ, D.C.
Al despacho hoy 28 JUN 2021
Secretario _____



República de Colombia
Rama Judicial del Poder Público
JUZGADO SEGUNDO CIVIL
DEL CIRCUITO TRANSITORIO
DE BOGOTÁ, D.C.
Al despacho hoy 12 1 OCT 2019
Secretario Para Proceer JW (2)



Consejo Superior
de la Judicatura